

05.06.2011

L'illegalità italiana frena gli investimenti, unica via per uscire dalla crisi

Gli investimenti stranieri. Quei nodi che frenano la crescita del Paese

Romano Prodi

Anche se per molti aspetti è giusto parlare dei limiti della crescita emerge tuttavia sempre più evidente che l'unico rimedio dei guai italiani è proprio la crescita. Non per caso questa è la via indicata dal Fondo Monetario Internazionale e dall'Unione Europea. Non per caso "crescita" è la parola chiave di tutta la relazione del Governatore della Banca d'Italia.

Le cose stanno proprio così: continuando ad essere il fanalino di coda dell'Europa (che a sua volta è il fanalino di coda del mondo) non riusciremo mai a guarire dal duplice morbo che debilita l'economia italiana e cioè il debito pubblico e la disoccupazione.

Senza crescita il debito pubblico può essere diminuito solo tagliando gli investimenti, distruggendo con questo il nostro futuro. Ed è persino intuitivo che, senza crescita, la disoccupazione non può che aumentare. Non voglio naturalmente scrivere l'ennesimo trattato sulle regole e le condizioni dello sviluppo economico ma cominciare a mettere in rilievo gli aspetti che ci distinguono in modo negativo rispetto agli altri paesi e che, nelle classifiche sulla competitività, ci mettono più in compagnia dei paesi africani che di quelli europei.

Il primo dato anomalo è quello degli investimenti stranieri. Sappiamo che in un'economia aperta non si riesce a stare al passo senza un adeguato flusso di investimenti stranieri. Non tanto quelli che comprano le nostre imprese per utilizzarne il marchio, il mercato e l'esistente rete di vendita, ma investimenti forti, che portino nuove attività e rimettano l'Italia nel giro dell'economia mondiale. Non solo conducendoci in settori nuovi ma anche rinnovando e rafforzando i settori più tradizionali. Questi investimenti, come ha messo in rilievo il governatore Draghi, arrivano dappertutto ma non in Italia. Anzi in molti casi fuggono.

Per cominciare a capire le ragioni voglio spiegarmi con un esempio concreto. Circa quindici anni fa, nella difficile individuazione di una leva per sollevare l'economia della Calabria, avevamo scommesso sul grande porto di Gioia Tauro. Un vero gioiello per caratteristiche naturali e per collocazione geografica, uno strumento ideale non solo per attrarre le merci ma anche per dare vita alle attività di trasformazione che necessariamente si legano a un grande porto che si presentava come l'ideale punto di congiungimento tra l'oriente e il mercato europeo, approfittando della nuova centralità del Mediterraneo.

Il porto è stato ampliato, rafforzato, dotato delle migliori tecnologie ed è anche partito bene, ma nessuna attività è nata intorno ad esso. Adagio adagio anche il porto si è andato spegnendo fino a che, negli scorsi giorni è fuggita anche la Maersk, che è la più grande impresa di portacontainer del mondo e che si è portata con sé un quarto del suo traffico residuo. Il grande "superporto" sta incamminandosi a diventare un'infrastruttura di secondo livello, mentre il Pireo si sposa con la Cina e, nonostante le difficoltà economiche e politiche, Algeiras, Barcellona e Porto Said attirano quello che Gioia Tauro perde.

Non è difficile spiegare quanto è avvenuto: l'illegalità ha soffocato sul nascere ogni attività sana intorno al porto mentre il progressivo inasprimento delle relazioni industriali ha reso sempre meno concorrenziale l'attività all'interno del porto. Se non si corre presto ai ripari tutto sarà finito in pochi anni.

Ho fatto l'esempio di Gioia Tauro, un caso in cui la nostra potenziale superiorità rispetto ai concorrenti era evidente, perché ritengo che i comportamenti illegali siano la prima causa dell'isolamento e della sconfitta del Mezzogiorno e la prima ragione per cui gli investimenti stranieri disertano l'Italia. Quando si è costretti

a constatare che nessun autocarro che non fosse strettamente controllato dai poteri locali è mai entrato nel porto di Gioia Tauro, non è difficile capire le ragioni di una disfatta che oggi sembra quasi irreparabile. Quanto alle relazioni industriali il problema non è tanto quello del costo orario quanto quello delle modalità operative (cioè della velocità di carico e scarico nei confronti degli altri porti) in un settore in cui la sosta di una nave in banchina costa decine di migliaia di euro al giorno. Non si può nemmeno limitarci a dire che questo problema riguarda solo il Mezzogiorno perché questi comportamenti si sono pericolosamente estesi a tutto il paese e perché è l'immagine dell'intera Italia che viene definita dai comportamenti patologici di una sua parte.

Di fronte alle tante alternative che si presentano e ai tanti rischi che un'iniziativa economica comporta non vedo perché un saggio imprenditore debba assumersi il rischio aggiuntivo di operare in un paese in cui la legge non è spesso rispettata e l'attività economica è a rischio di continui tagliamenti.

A questo punto mi fermo. Dovremo in futuro riflettere sulle altre gravissime ragioni che frenano la nostra crescita (dalle scuole alla ricerca, dalle infrastrutture, alla burocrazia e alla giustizia) ma mi sento in dovere di partire dall'interrogativo che mi sento sempre porre quando cerco di presentare all'estero le grandi potenzialità della nostra Italia.