

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO PER LO SVILUPPO DEL PIEMONTE

Gian Maria Gros-Pietro
Ordinario di Economia dell'Impresa
Università Luiss - Guido Carli

Partito Democratico Piemonte
Una politica economica per il Piemonte
Baveno, 21-22 ottobre 2011

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO PER LO SVILUPPO DEL PIEMONTE

1. Il contesto

La crescita dell'economia mondiale non è finita, anzi...

- I motori fondamentali della crescita reale di un sistema economico sono tre:
 - 1 – crescita della forza lavoro
 - 2 – accumulazione di capitale
 - 3 – aumento della produttività totale dei fattori
- Nessuno di questi motori si è fermato a livello mondiale
- La popolazione mondiale continua a crescere. Dal 1960 al 2010 è passata da 3.112 a 6.949 milioni (+ 123%, Onu)
- L'accumulazione di capitale fisico continua, accelerata dalla globalizzazione
- La crescita della produttività tende ad accelerare nel lungo termine

Crescita della popolazione dal 1960 al 2010

(dati Onu, milioni di persone)

- America Meridionale: da 217 a 580 (+167%)
- Africa da 282 a 1.007 (+157%)
- Asia da 1.793 a 4251 - 61% del totale mondiale - (+ 136%)
- Oceania da 16 a 34 (+112%)
- America Settentrionale da 199 a 344 (+ 73%)
- Europa da 605 a 733 (+ 21%)
- Il tasso di fertilità mondiale sta scendendo e potrebbe intersecare il tasso di sostituzione intorno alla metà di questo secolo. Ma per ora la crescita continua.
- Non c'è un problema di sovrappopolazione mondiale, ma le asimmetrie sono evidenti

Più reddito, più investimenti

- L'accumulazione di capitale fisico ha subito una accelerazione per effetto della globalizzazione, che ha portato investimenti produttivi e infrastrutturali in zone che ne erano prive
- La crescita del reddito medio pro-capite a livello mondiale consente di destinare una quota crescente del prodotto lordo agli investimenti
- Le stesse politiche di creazione di liquidità hanno facilitato gli investimenti mantenendo bassi i tassi di interesse
- **Il ridispiegamento della capacità produttiva mondiale mette i territori in concorrenza per l'attrazione dei nuovi investimenti.**
- Il coinvolgimento di masse umane nella produzione industriale fa crescere il reddito mondiale, i consumi, la **pressione sulle risorse.**

Mai esistite tante opzioni tecnologiche

- Il salto di produttività più immediato, facile e consistente si ottiene spostando lavoratori da tecnologie superate verso tecnologie più efficienti, come sta facendo la globalizzazione.
- Nel lungo termine la crescita della produttività è trainata dal progresso tecnologico, che è condizionato dall'avanzamento delle conoscenze di base.
- Nella storia l'avanzamento della conoscenza non è mai stato così rapido.
- Siamo ancora vivendo il pieno sviluppo di due paradigmi tecnologici vecchi - ITC e microelettronica – e già se ne affacciano altri molto promettenti: nanotecnologie, biotecnologie (verso materiali e processi fisici e biologici ingegnerizzati).

La crescita mondiale non è senza problemi ...

- I motori della crescita reale sono in piena efficienza. Nel 2010 il Pil mondiale è cresciuto del 5,1% (rimbalzo), nel triennio 2011-13 si attende una crescita media annua non inferiore al 3,5% (Prometeia). Negli ultimi 130 anni la crescita media annua dei 7 paesi più industrializzati è stata del 2%.
- Ma questa crescita è **lontana, asimmetrica, male indirizzata**.
- Nei 3 anni la crescita attesa italiana è +0,6, -0,3, +0,6 (Prometeia).
- A crescere sono Asia, America Meridionale, Africa, con forti disomogeneità; si creano nuovi squilibri e necessità di flussi compensativi.
- Il sistema produttivo mondiale è ancora quello costruito per soddisfare la domanda di un mondo basato sui consumi americani. La produzione futura dovrà servire popolazioni più numerose, con prodotti più basici, con minore consumo unitario di risorse, in luoghi diversi. Bisogna sostituire i prodotti, costruire nuovi stabilimenti, sviluppare nuove tecnologie.

Lavoratori più poveri, manager più ricchi

- Mezzo secolo fa la divisione internazionale del lavoro riguardava circa mezzo miliardo di persone (Europa, Stati Uniti, Canada e Giappone). La globalizzazione ha coinvolto paesi che contano almeno quattro miliardi di abitanti, mettendo a disposizione uno stock di lavoro otto volte più grande. Ma in quei paesi non si è trovato disponibile un comparabile stock di capitale. La disponibilità di lavoro è cresciuta molto di più di quella di capitale. Ne è derivato un cambiamento dei prezzi relativi, a svantaggio dei salari.
- Vengono compressi i salari delle mansioni in concorrenza con i nuovi lavoratori, non gli altri; anzi può accadere il contrario.
- I potenziali spettatori del calcio sono diventati molti di più, il mercato è più ricco, ma il pallone d'oro è sempre uno solo. Anche i CEOs sfuggono, per ora, alla compressione dei redditi.

Le priorità per il Piemonte

- Difendere e rafforzare la sua presenza nella divisione internazionale del lavoro
- Collocare il maggior numero possibile di lavoratori al di sopra della “asticella concorrenziale”
- Aumentare la produttività del sistema

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO PER LO SVILUPPO DEL PIEMONTE

2. Il ruolo delle infrastrutture di trasporto

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E DIVISIONE INTERNAZIONALE DEL LAVORO

- Accessibilità per le merci
- Accessibilità per le persone
- Distanze misurate in tempi
- Costi di movimentazione
- Logistica
- Interconnessione con i poli mondiali
- Interconnessione con il territorio
- Gerarchia di infrastrutture logistiche

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E COLLOCAZIONE DEI LAVORATORI

- Idoneità della rete logistica alle produzioni di specializzazione: focalizzazione, selettività, livelli di servizio, costo
- Flessibilità
- Capillarità
- Prevedibilità
- Trasparenza, monitorabilità
- Integrabilità
- Standardizzazione

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E PRODUTTIVITA' DEL SISTEMA

- Costi di vettoriamiento
- Costi di stoccaggio
- Costi di manipolazione
- Costi di congestione
- Costi di attesa
- Costi burocratici
- Costi finanziari e assicurativi

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO PER LO SVILUPPO DEL PIEMONTE

3. Il ruolo delle infrastrutture di comunicazione

LE RETI DI TELECOMUNICAZIONE E ...

- La divisione internazionale del lavoro
abbattere le barriere di scala, moltiplicare gli accessi
- La collocazione dei lavoratori
abilitare il lavoro a distanza
- La produttività del sistema
abbattere i costi di trasferimento di persone, documenti, idee

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO PER LO SVILUPPO DEL PIEMONTE

4. I fabbisogni

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SU FERRO

- Corridoio 5, e in particolare Torino-Lione
- Sistema logistico Torinese
- Sistema logistico Novarese/Svizzera
- Terzo Valico
- Sistema logistico Alessandrino
- Rete regionale trasporto locale persone
- Interscambi fra trasporto persone su ferro, gomma, aereo

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SU GOMMA

- Completamento Asti-Cuneo
- Pedemontana Piemontese
- Tangenziale Est Torino
- Predosa-Albenga?
- Trafori?
- Miglioramento rete stradale ordinaria e super
- Accessibilità urbana – Parcheggi e sistemi a uso plurimo

INFRASTRUTTURE AEREE

- Serve una seconda pista a Caselle?
- O il problema sono in primo luogo i voli?
- Come negoziare con le Compagnie?
- Che tipo di Compagnie?
- Qual è il profilo ideale del negoziatore?
- Pubblico o privato?
- Quali obiettivi?

RETI DI TELECOMUNICAZIONE

- Completamento copertura rete mobile
- Completamento copertura internet a tutti i distretti industriali, artigianali, agricoli, turistici, culturali
- Creazione di poli di diffusione di reti a banda larga in zone dove si possa, con intervento pubblico, innescare un processo virtuoso di adozione-attrazione (Unioncamere)

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO PER LO SVILUPPO DEL PIEMONTE

5. Le risorse

LE INFRASTRUTTURE “CALDE”

- Si dicono “calde” le infrastrutture sottoponibili a pedaggio, con tempi di ricupero compatibili con il mercato dei capitali
- Esempi: parcheggi, autostrade, interporti, aeroporti, torri tlc, ponti radio, satelliti tlc, tronchi in fibra ottica, reti in fibra ottica in zone ad alta densità/alto traffico

CONDIZIONI ATTUALI DEL MERCATO FINANZIARIO

Le condizioni attuali sono particolarmente favorevoli in quanto:

- La liquidità degli investitori istituzionali è elevata
- Non sono disponibili investimenti a lungo termine e basso rischio, prediletti da investitori “etici” quali Norges Bank, fondi pensione giapponesi, ecc.
- I tassi “risk free” sono bassissimi

NON CONVIENE USARE FONDI PUBBLICI PER INFRASTRUTTURE CALDE

- Se i clienti pagano liberamente il pedaggio, vuol dire che il servizio reso vale di più (anche in termini di pil)
- Se il pedaggio ripaga l'opera, vuol dire che si paga da sola con il maggior reddito che produce
- Se i fondi li anticipa il mercato, al tempo zero l'opera è "regalata"
- Se invece si finanzia l'opera con fondi pubblici, al tempo zero si ha un effetto depressivo (maggiori tasse o tagli di spese alternative)

COME TUTELARE L'INTERESSE PUBBLICO

- Contratto di concessione semplice, chiaro, senza scappatoie
- Forti poteri di controllo sui flussi finanziari, sulle tariffe, sui parametri di servizio
- Netta delimitazione della concessione nell'oggetto, nello spazio, nel tempo
- Evitare ogni discrezionalità
- Tutte le concessioni oggetto di gare

ALCUNE INFRASTRUTTURE “FREDDE” SI POSSONO “RISCALDARE” ...

- Un tunnel ferroviario è una tipica infrastruttura fredda: per ripagarlo occorre un tempo più lungo del normale orizzonte temporale degli investitori.
- Si rende bancabile se l'ente concedente si impegna a rilevarlo, per esempio dopo 30 anni, a un valore equivalente al capitale ancora da recuperare, per poi rimetterlo immediatamente a gara.
- In tal modo il concedente deve solo garantire una obbligazione temporanea, a 30 anni: le finanze pubbliche sono quasi totalmente sgravate, si può attivare il mercato.

E' UTILE UNA PARTECIPAZIONE PUBBLICA NELLE SOCIETA' CONCESSIONARIE?

- Necessaria quasi mai, spesso dannosa, perché crea una coincidenza di interessi tra il concessionario privato e il concedente pubblico, che diventa anche un po' concessionario. Ciò indebolisce il concedente, nella sorveglianza sulle tariffe, sui livelli di servizio, sui tempi di investimento, sull'efficienza.
- Può invece essere utile una partecipazione a livello superiore, in cui si concentrano tutti i poteri di decisione sull'opera e la concessione formale: il privato diventa un subconcessionario puramente operativo.

COME AFFIDARE AL MERCATO UN'OPERA NON PEDAGGIABILE

- Non si può pedaggiare una strada ordinaria. Ma se ne può affidare al mercato la costruzione e la manutenzione:
- A) pagando un canone
- B) offrendo in esclusiva il godimento di benefici connessi all'opera e usualmente goduti gratis da beneficiari che non partecipano ai costi (sfruttamento aree adiacenti – quadrilatero Umbro, Comune di Roma per linee Metro)

COME SUSSIDIARE, PARZIALMENTE E TEMPORANEAMENTE, UNA RETE TLC

- Il vantaggio a collegarsi in rete cresce con il numero degli utenti. E' un circolo virtuoso che va avviato e portato a regime.
- L'ente territoriale può garantire al concessionario, temporaneamente, un livello minimo di entrate, sufficiente a contenere il rischio, ma non sufficiente a generare profitti, per pungolare il privato a raggiungere rapidamente l'autosufficienza.

IL CANONE DI DISPONIBILITA'

- Con il pagamento di un canone, da parte dell'ente pubblico, per la disponibilità di un'opera non pedaggiabile (es. carcere) è possibile affidare al mercato la costruzione e gestione di qualunque infrastruttura.
- In tal modo si evita l'effetto depressivo immediato ma si caricano gli esercizi futuri di un canone che altrimenti non ci sarebbe stato.
- Si evita un peggioramento strutturale del bilancio pubblico solo se la costruzione e la gestione da parte del privato comportano cospicui guadagni di efficienza.