



IL FUTURO DEL MIT

## Sdoppiamento o alleggerimento per un ministero da riorganizzare

Nel rimettere mano al dicastero sarebbe utile riflettere su quali siano le funzioni politiche da lasciare al governo e quali da dislocare altrove

di Giorgio Santilli - 20 marzo 2015



A prima vista, l'ipotesi che si va facendo strada a Palazzo Chigi di ri-sdoppiare il ministero di Porta Pia in due, Infrastrutture da una parte e Trasporti dall'altra, è una tipica scelta da Prima Repubblica.

Di quelle che portavano a manovrare e moltiplicare le poltrone per accontentare alleati di governo, trovare nuovi "equilibri" di maggioranza, innestare dentro la struttura di governo i cambiamenti di rapporti di forza tra i partiti e le correnti. Nel caso del ministero di Porta Pia poi si fa fatica a pensare che, di fronte a emergenze giudiziarie, bilanci di fallimenti da svolgere in termini crudi, politiche da svecchiare, dirigenza da cambiare, la priorità sia oggi lo sdoppiamento fra due ministri.

Nella realtà fattuale, però, bisogna anche dire che la fusione dei due ministeri dei Lavori pubblici e dei Trasporti voluta in forma strutturale da Silvio Berlusconi nel 2001 e poi sempre riproposta dal centro-destra (mai dal centro-sinistra "puro") non ha funzionato al meglio in termini di risultati. Alcuni ministri – in particolare Altero Matteoli nel Berlusconi 3 – sono stati accusati di aver fatto troppo il ministro delle Infrastrutture e di aver trascurato le funzioni più "leggere" dei trasporti.

Intendiamoci: non è che i due ministeri divisi, Lavori pubblici e Trasporti, abbiano funzionato meglio. L'affanno prima e la crisi di queste politiche è stata costante qualunque fosse la struttura di governo.

Va però detto che almeno in un'occasione, Pier Luigi Bersani nei governi D'Alema 2 e Amato 2, il dicastero dei Trasporti da solo lasciò un segno positivo, con la svolta alle politiche di liberalizzazione ferroviaria di cui godono oggi gli utenti con la concorrenza Freccerose-Italo. Se siamo i primi in Europa nella liberalizzazione ferroviaria è perché in quell'occasione il ministero – competente solo sui servizi di trasporto e liberato del "peso" delle infrastrutture – seppe spiccare il volo.

Bisogna però aggiungere che molte delle distorsioni e delle ambiguità che sono seguite a quella decisione (per esempio la decisione di lasciare la gestione delle infrastrutture ferroviarie in capo al gruppo Fs) nascono proprio dall'irrisolta schizofrenia fra rete e servizi.

Oggi comunque la situazione è molto diversa da quella della fine degli anni '90 e del primo decennio del nuovo secolo.

A fare la differenza è soprattutto la presenza di due Authority, una per gli appalti pubblici (poi confluita nell'Autorità nazionale anticorruzione guidata da Raffaele Cantone) una per la regolazione dei trasporti (guidata da Andrea Camanzi) che garantiscono stabilità, terzietà ed efficacia alla regolazione sottostante all'architettura politica e legislativa. Non è affatto un caso che il progetto di istituzione dell'Autorità dei

trasporti (lanciata da Romano Prodi a metà degli anni '90) abbia richiesto quasi 20 anni per essere portato al traguardo. Era chiaro che avrebbe tolto poteri pesanti alla politica.

E va dato atto a Maurizio Lupi, nel tracciare il bilancio della sua azione, di aver spinto coerentemente per concludere l'iter di istituzione dell'Autorità che pure con il governo Monti (e il superministro Passera) era rimasto incagliato diciotto mesi.

Nel rimettere mano oggi al disastro di Porta Pia sarebbe utile, prima ancora che moltiplicare e spartirsi poltrone, fare una seria riflessione su quali debbano essere le funzioni esclusivamente politiche da tenere in capo al governo e quali dislocare altrove. Questa riflessione tanto più è urgente con la riforma del titolo V che (giustamente) alleggerisce anche i poteri delle regioni. Se molti pensano sia giusto abolire la struttura di missione già guidata da Incalza insieme a una drastica riforma della legge obiettivo per allontanare le ombre della gestione degli appalti dal ministero, pochi propongono di alleggerire il ministero per favorire più ampi, coerenti e chiari compiti delle due Authority.

Una seria operazione di delegificazione e semplificazione del codice degli appalti per lasciare più ampi poteri di regolazione all'Autorità guidata da Cantone oggi sarebbe una vera e utile svolta. Necessaria per imporre un nuovo modello di realizzazione delle opere pubbliche. Un'Autorità che sia anzitutto faro e sostegno per le stazioni appaltanti (che vanno comunque ridotte). Così come bisognerebbe lasciar fare fino in fondo il lavoro all'Autorità di trasporti che sta ben operando e portando a soluzione in pochi mesi nodi regolatori che la politica ha tenuto bloccati per anni.

Al ministro di Porta Pia si dovrebbe così lasciare la sola funzione politica, trasferendo altrove, per esempio, l'aberrante funzione di concedente autostradale. Sarebbe forse meglio per tutti: forse anche per la politica che potrebbe dedicare migliori energie a scegliere – nei trasporti – fra la difesa residuale dei monopoli e le politiche di liberalizzazione e a decidere finalmente – nei lavori pubblici – quali siano le venti opere strategiche di cui il Paese non può fare a meno.