

LE VIE DELLO SVILUPPO

Serve una politica dei trasporti

Necessari coordinamento centrale e rilancio dei traffici di corridoio

di **Maurizio Maresca**

Ogni nuovo ministro delle infrastrutture e dei trasporti porta con sé la speranza di un cambiamento radicale nel comparto il più refrattario alla cultura delle regole (e di quelle europee in particolare), dove la "cattura" della pubblica amministrazione da parte delle imprese e della politica meno evoluta è purtroppo conclamata, spesso incapace di garantire la crescita del Paese e il perseguimento di obiettivi di interesse generale. Anche governi dalla forte cifra europea, quando hanno affron-

IL CODICE DEGLI APPALTI

Nella revisione delle norme auspicabile uno snellimento delle procedure affinché le infrastrutture siano portate a compimento

tato il tema del trasporto, hanno rinunciato rifluendo nella conservazione e nel consociativismo.

L'area marittima/logistica è la più sofferente. Celebriamo i "corridoi europei" e le grandi opere che li devono costituire, parliamo di "intermodalità" e "autostrade del mare" ecc.: ma, a ben vedere, i porti italiani non servono la Svizzera, la Baviera e il Centro Europa (che sono a circa 500 chilometri dal Nord Tirreno e dal Nord Adriatico), mercati serviti invece da Rotterdam, Anversa e Amburgo (che sono a oltre 1000 chilometri). E persino la Pianura Padana è sempre più servita dai porti del Nord Europa. Il presidente Renzi ricordava sconcolato, solo alcuni giorni fa, che trenta porti italiani (con trenta autorità portuali, trenta autorità marittime, trenta società di rimorchio ecc.) non fanno, tutti insieme, la metà di Rotterdam! Le nostre principali città portuali, sempre più provinciali, attraversano una "crisi inarrestabile da declino e da impoverimento": mentre, semmai, si rafforzano improduttive rendite di posizione spesso originate da precisi e noti conflitti

di interessi. La speranza, ancora una volta, è che si avvii una vera politica dei trasporti: che, da una parte affronti il tema della razionalizzazione della governance per dare luogo a efficienza e a un coordinamento centrale, e, dall'altra, rilanci i traffici di corridoio con adeguate misure fiscali e tariffarie premiando le imprese che si impegnano a precisi minimi volumi di traffico.

Sulla ferrovia va definito con chiarezza il perimetro della privatizzazione avendo riguardo, non solo alle esigenze finanziarie del Paese, ma anche a obiettivi di crescita e di politica dei trasporti. Susciterebbe dubbi, ad esempio, la privatizzazione del vettore nazionale (una impresa che opera in regime di "concorrenza nel mercato") se dovesse, senza garanzie, includere anche il gestore dell'infrastruttura nazionale (che esercita un servizio di interesse economico generale). Quanto al ramo merci di Trenitalia, se si vuole puntare al rilancio dei traffici, o si investe (molto) sulla base del modello tedesco di alcuni anni fa, oppure si deve avere il coraggio di dismetterlo a favore di una impresa che si impegni ad investire in traffici in Italia magari acquisendo basi portuali o retroportuali.

Sulle autostrade la nuova direttiva 23 del 2014 in materia di concessioni indica alcune soluzioni che consentono il riordino della rete e investimenti per la crescita assicurando un livello tariffario comunque entro il tasso di inflazione. La nuova flessibilità e l'ampliamento dell'in house providing anche nel caso di imprese nel cui capitale siano presenti privati (ben sintetizzato in alcune recenti pronunce del Consiglio di Stato), elementi desumibili dalla nuova direttiva concessioni, offrono al Governo spazi di intervento importanti per la crescita incompatibili con una lettura conformista e burocratica del fenomeno dell'integrazione europea (quale purtroppo spesso ancora prevale a Bruxelles).

Quello degli aeroporti è un comparto molto delicato perché ormai del tutto aperto agli investitori. In quel comparto è decisivo assicurare la stabilità del regime contrattuale, ad esempio utilizzando i principi della certezza del diritto e della tutela

del legittimo affidamento di provenienza comunitaria, da contemperare con il principio, parimenti di derivazione europea, della tutela del cittadino utente.

Specialmente si tratta oggi di riorganizzare l'amministrazione. In primo luogo essa va resa molto più autorevole e quindi "liberata" dall'influenza o dalle relazioni poco chiare con i soggetti amministrati. L'autorevolezza dell'amministrazione - e del funzionario - non deriva, tuttavia, solo dalla sua indipendenza e terzietà; in un comparto così tecnico è fondamentale anche la professionalità specifica. Occorre quindi formare giovani, anche all'estero, e comunque acquisire professionalità di valore. In secondo luogo nella riorganizzazione occorre maggiore attenzione al tema dell'Europa e delle regole. Occorre puntare ad un'amministrazione dei trasporti fatta di funzionari ben pagati, che studiano e scrivono sulle riviste economiche e giuridiche e che sono autorevoli anche con i loro interlocutori stranieri. Da ultimo i suggerimenti del presidente Cantine sul disegno di legge di recepimento delle direttive appalti e concessioni, volti a rafforzare il contrasto alla corruzione, sono certamente condivisibili. Ma, oltre all'etica pubblica, altre e non meno importanti esigenze meritano di essere affrontate a breve cogliendo l'opportunità della revisione del codice degli appalti: come lo snellimento delle procedure perché le infrastrutture davvero necessarie si facciano in tre e non in trenta anni, la soppressione dei livelli autorizzativi posto che la loro moltiplicazione, e la discrezionalità, costituiscono le principali cause dei ritardi e della stessa corruzione, ed il rilancio della partnership pubblico privato ecc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

