

## *Infrastrutture: senza privati si fa poca strada*

di Oscar Giannino

Con tutto il rispetto, per il momento in materia di recupero del *gap* nazionale in materia di trasporti e logistica il governo Prodi ha significato sin qui essenzialmente tre cose. Sul tanto sbandierato fronte delle liberalizzazioni, sin qui nulla, o quasi. Sul fronte della revisione della lista e delle priorità delle opere infrastrutturali, un gravissimo errore di prospettiva che rischia di avere conseguenze incalcolabili. Sul terreno del rapporto con gli operatori, un terremoto che, iniziato con Autostrade-Abertis, rischia di estendersi in un sisma generale. di conseguenze difficilmente calcolabili.

In materia di liberalizzazioni, è troppo presto per esprimere giudizi su come finirà davvero la gara Alitalia, mentre per Ferrovie i nuovi vertici nominati dal governo ancora non hanno dato alcun segno in merito a scelte come quelle che attendono la Divisione Cargo, visto che in teoria dovrebbe essere proprio lei, la protagonista di quella sfida a far divenire Fs “un grande attore della logistica” (insieme a Poste), lanciata da Prodi all’ultima assemblea Confetra. C’è stata la tanto sbandierata notizia dell’ingresso di Luca di Montezemolo, Della Valle e Punzo nel business del trasporto privato su ferro, ma per il momento è fuffa mediatica: si giudicherà

alla prova dei fatti. Quanto all’apertura al mercato dei servizi di trasporto locale gestiti dalle municipalizzate, è troppo presto per verificare che cosa concretamente riuscirà a ottenere il meritorio disegno di legge Lanzillotta, il cui esame comincia in Senato la seconda settimana di febbraio. Sin qui, il ministro ha energicamente difeso il principio dell’affidamento a gara, e reputa che il superamento della gestione *in house* più che pareggi, l’insistenza di Rifondazione per una norma di principio che ribadisca la gestione pubblica. Vedremo. Nel breve, bisognerà vigilare se in Parlamento resisterà nel decreto legge della seconda “lenzuolata” Bersani la “normetta” che supera il precedente limite in materia di autolinee interregionali: ancora una volta non si supera il regime transitorio delle attuali concessioni, stabilito purtroppo al 2011 dal decreto legislativo 285 del 2005 dopo un lunghissimo braccio di ferro tra governo e Regioni in materia di competenze ex Titolo V Costituzione. Ma si pratica una piccola breccia, consentendo da subito di accendere nuovi servizi aggiuntivi abrogando il precedente limite dei 30 chilometri minimi entro i quali non doveva insistere un precedente servizio gestito in monopolio. Tutta qui, la liberalizzazione tra-

sportistica del governo Prodi: e sempre che il Parlamento l'approvi, naturalmente.

I guai seri vengono sul secondo capitolo, la revisione delle priorità infrastrutturali precedentemente annesse alla Legge Obiettivo del governo Berlusconi. Com'è noto, nell'ultima delibera CIPE ricadente sotto il governo di centrodestra, il 6 aprile 2006, il costo complessivo per le infrastrutture annesse alla legge 443/2001 passò da 125,9 miliardi di euro a 173,4, a fronte di risorse disponibili pari solo a 58,5 miliardi, con un 29% di opere finanziate integralmente, il 51% a finanziamento parziale, il 20% approvate solo in linea tecnica. Il 30 ottobre e il 16 novembre 2006, la ricognizione frutto della deliberata volontà del governo e del ministro Di Pietro di sfrondare energicamente la lista di opere le ha ridimensionate per un importo complessivo pari a soli 90,9 miliardi di euro, con risorse certe pari a 36,6 miliardi, per due terzi pubbliche e per un terzo private. Le polemiche sono salite al diapason: si è accusato il governo precedente di aver compilato una specie di lista dei sogni, mentre Anas e Fs dovevano praticamente chiudere i cantieri. La finanziaria 2007 ha dichiarato disponibili nel triennio 2007-09 25,3 miliardi di euro, dei quali 16,7 per il primo anno: ma il disaggregato conferma che il gabinetto Prodi ha pensato praticamente solo ad Anas e FS. Dei 25,3 miliardi infatti 8,1 vanno al completamento dell'AV-AC Torino-Milano-Napoli, 4,3 alla rete ferroviaria ordinaria, 4,3 all'Anas, e solo 3,3 al rifinanziamento della Legge Obiettivo.

Il risultato non è solo uno stato di pressoché totale incertezza relativa al cronoprogramma di tutti i maggiori progetti collegati ai proget-

ti TEN, il numero 6 sull'asse Lione-Torino-Milano-Trieste-Budapest, il numero 24 Genova-Basilea-Rotterdam-Anversa, il numero 1 Berlino-Verona-Milano-Napoli-Palermo. Con nuove incandescenti polemiche sul tragitto della Tav in val Sangone, incertezze sulla galleria del Brennero come sulla connessione ferroviaria del Gottardo, sull'avanzamento della AC-AV tra Novara e Milano e sulla Milano-Verona, sulla Seregno-Saronno che è decisiva per la gronda Novara-Malpensa-Seregno, per la prosecuzione dell'iter BreBeMi come della Tangenziale est Milano e della Pedemontana Lombarda, per il Terzo Valico sulla Genova-Milano come per la gronda autostradale ligure di Ponente, per la risoluzione del nodo dei finanziamenti per completare il Passante di Mestre, l'avanzamento della Pedemontana Veneta e il completamento del progetto preliminare dell'AC-AV Mestre Trieste. E questo, solo per elencare i nodi di maggior criticità nel Nord.

Ma il problema di fondo è di altro ordine. È concettuale. Abbattendo alla metà le infrastrutture comprese nella Legge Obiettivo, il governo e Di Pietro hanno agito veicolando ad operatori, mercati e cittadini l'idea di fondo che le opere da realizzare siano quelle - e solo quelle - per le quali vi è capienza di investimenti pubblici. È un colossale errore di prospettiva: ed evidentemente nasconde l'alibi per diminuire molto radicalmente il numero di opere da autorizzare e realizzare. In un mondo di finanza globalizzata che è e resta - grazie alle politiche monetarie praticate dalle maggiori banche centrali - sin troppo gonfio di liquidità alla ricerca di impiego, tornare all'idea di finanziare le opere con la fiscalità generale è una sciocchezza sesquipedale. Che, imboccata come prospetti-

va, porta non a caso a errori ancor più gravi, nella pianificazione delle opere innanzitutto, e nei rapporti coi gestori privati, attuali e potenziali, poi.

In altre parole, se si ha la corretta idea che le opere si devono realizzare chiedendo al mercato finanziario le risorse necessarie, è evidente che occorre perseguire l'obiettivo di infrastrutture che sin dall'inizio abbiano una chiara, quantificabile e scontabile prospettiva di redditività. Ciò significa non tagliare opere laddove esistano infrastrutture che già producono reddito, con la possibilità di destinare parte dei proventi gestionali a nuove opere che insistano su quel corridoio territoriale. E laddove si debbano realizzare opere nuove, occorre mirare a che esse producano reddito per attirare capitali privati. Incentivando investimenti che vedano la partecipazione dei soggetti che ricevono i benefici diretti dalla realizzazione delle opere stesse.

Al contrario, Di Pietro e Prodi hanno proceduto per decreto alla revoca di tutte le concessioni Alta Velocità non ancora realizzate rilasciate a Tav Spa, nonché di tutti i rapporti stipulati con i *general contractor* dei primi anni 90. Sono lavori revocati autoritativamente per un importo calcolato dall'Ance in 10 miliardi di euro, con tratte fondamentali interessate come il Terzo Valico dei Giovi. È l'ennesimo strappo alla credibilità dello Stato italiano quando firma contratti con privati, e riafferma la logica del "tutto pubblico". Esattamente com'è avvenuto prima col no di Di Pietro alla fusione Autostrade-Abertis, e ora con la nuova direttiva sulla revisione delle tariffe praticate ai 26 concessionari autostradali italiani, direttiva che intende porre un tetto ai profitti realizzabi-

li, e assimilando le autostrade alle reti energetiche costituirebbe un unicum in tutta Europa, ottenendo l'effetto non solo di alimentare un contenzioso che si annuncia infinito, ma, soprattutto di scoraggiare qualunque privato a finanziarie prima e a gestire poi business autostradali.

Altro che liberalizzazione. La logica populista della lotta agli extraprofitto dei concessionari privati è la bandiera dietro la quale si nasconde una concessione statalista delle opere, che servirà solo a finanziarne meno e, per la gioia della sinistra antagonista, a realizzarne meno ancora.

---

*Oscar Giannino è attualmente vicedirettore di Finanza & Mercati. In precedenza è stato vicedirettore de Il Riformista e responsabile di economia e finanza per Il Foglio. Fra i più importanti commentatori economici italiani, scrive per Libero e Il Messaggero.*