

L'ANALISI

Giorgio Santilli

Per la crescita: trasporto locale in gara, pedaggi, Autorità vera

La «fase due» entrerà nel vivo entro la fine del mese: un Cipe e un Consiglio dei ministri che dovrebbero tenersi la prossima settimana o più probabilmente a ridosso di Capodanno. Questo dicono le indiscrezioni e in questa direzione vanno anche le dichiarazioni ufficiali: Monti ha detto che, varata la manovra, l'azione dell'esecutivo si concentrerà su due grandi priorità, il mercato del lavoro e le infrastrutture.

Le riforme del mercato del lavoro e degli ammortizzatori sociali rimuoveranno - ci si augura - rigidità antiche, ma dovranno passare per un confronto con le parti sociali e produrranno effetti nel medio periodo. Le azioni sulle infrastrutture e il completamento delle liberalizzazioni nel settore dei trasporti avranno invece il compito di garantire una quota di crescita in tempi più rapidi.

Per questo è necessario un piano organico che punti non solo a costruire nuove infrastrutture, ma anche a far funzionare al meglio quelle che abbiamo. Serve un'iniezione robusta di cultura della gestione infrastrutturale e dei servizi che oggi in Italia manca. Il compito del ministro Passera è quello di presentare un «piano organico» che consenta all'Italia di superare vecchi ritardi e proporsi con modelli innovativi.

Alcune proposte sono già circolate nelle stanze ministeriali, altre circolano tra

esperti, accademici, imprenditori. Vediamone tre che sarebbero di rottura rispetto alle prudenze e alle ingessature di sempre.

La prima riguarda il trasporto locale. Il Governo deve avere il coraggio di aprire ora una stagione di concorrenza per il mercato a base di gare e rottura dei monopoli attuali. La legge Fitto sui servizi pubblici locali è un primo passo ma bisogna avere il coraggio di estenderla ai servizi ferroviari e di farla partire davvero, passando dalla carta ai fatti. Gare vere, aperte ai privati e agli stranieri, fine dello scandaloso regime dell'in house che impedisce la trasparenza sui costi, sulla gestione del personale, sui sussidi incrociati.

La seconda riguarda la cultura del pedaggio. Si vari il decreto che consentiva di "pedaggiare" alcuni raccordi e autostrade Anas. Rimasto bloccato per l'opposizione di alcuni sindaci, a partire da Gianni Alemanno, contrario al "pedaggiamento" del Raccordo anulare. Senza questa sfida alla cultura imperante dell'«infrastruttura gratis», come fosse un «dono divino», non decollerà mai il project financing in Italia. Regole chiare, pari dignità fra pubblico e privato, accettazione dell'idea che un'infrastruttura è un «contenitore di servizi» e non solo un cantiere.

Terzo: il completamento del disegno di una regolazione forte e indipendente. L'idea di far confluire la regolazione di infrastrutture e servizi di trasporti nell'Autorità per l'energia non funziona. Troppe le specificità: il tema delle esternalità, giusto per citarne una. Occorre andare fino in fondo e fare qualcosa di europeo, dando a una nuova Autorità anche le competenze su strade e autostrade.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

