

I piani (possibili) per le reti

Sfuma la superauthority Trasporti. Il ruolo di F2i per le infrastrutture L' idea discutibile è che le liberalizzazioni possano sostituire la politica industriale

di Massimo Mucchetti

La montagna ha partorito un topolino, e pure gracile. L' Autorità per i Trasporti doveva essere una delle grandi novità del decreto sulle liberalizzazioni, detto Cresci Italia. Avrebbe dovuto stabilire le tariffe, assegnare le concessioni, sorvegliare le convenzioni, garantire il diritto d' accesso alle reti della mobilità e, laddove possibile, assicurare la concorrenza. Riunire tutte queste funzioni sotto un unico cappello lasciava sperare in un Paese finalmente capace di coerenza nella politica infrastrutturale. Al dunque, dopo il rincorrersi degli articolati di legge, le competenze sono state assegnate all' Autorità per l' Energia in attesa che il governo, tempo sei mesi, emani un decreto ad hoc per la costituzione dell' Autorità dei Trasporti vera e propria. Nel frattempo, le autostrade rispondono alla neonata Agenzia e gli aeroporti restano all' Enac, l' ente concedente. La ragione di questo esito modesto sta nel pensare che le liberalizzazioni possano sostituire la politica industriale. Poiché non è così, il governo è andato a sbattere contro la realtà. Esempio il caso delle Ferrovie dove, viste le carte e i confronti internazionali, il progetto di attribuire la rete a una proprietà diversa da Fs è diventato semplice materia di studio. Quando il governo avrà chiare quali infrastrutture vuole e come possano essere finanziate, sarà più facile disegnare un' Autorità dei Trasporti. Nell' attesa appare inutile e inutilmente costoso trasferire persone da un ufficio all' altro della pubblica amministrazione. Lunedì mattina, a Milano, il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, e la presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia intervengono al convegno dell' Assolombarda sulla mobilità. Diranno la loro su autostrade, ferrovie e aeroporti nel cuore dell' Italia settentrionale. Dato il precedente, l' attesa è doppia. Una buona mobilità, si sa, migliora l' ambiente perché riduce le emissioni dei mezzi di trasporto e fa risparmiare miliardi alle imprese. E la mobilità dipende dalla soluzione delle congestioni, soprattutto attorno alle maggiori aree urbane. Ma l' utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti e la loro integrazione con nuove opere sono troppo importanti per essere lasciate alle singole concessionarie autostradali, ferrovie regionali e metropolitane, imprese aeroportuali possedute da enti locali e camere di commercio e variamente connesse ai concessionari autostradali privati Benetton e Gavio e a Trenitalia, gruppo Fs. Privatizzare adesso, con queste Borse, non è la soluzione. Lo stesso premier Mario Monti lo ha escluso. Ma come farà la Milano-Serravalle, che pure ha raggiunto redditi simili a quelli di Atlantia, a tirar fuori 600 milioni per coprire la sua parte degli aumenti di capitale delle Tangenziali esterne milanesi e della Pedemontana senza i quali non si monta il project financing e i cantieri non andranno mai avanti? La Provincia di Milano ha il 53% della Serravalle e un forte debito. Ne può forse fare dell' altro? Vendere non è indispensabile, ma l' apertura del capitale a un socio e un' aggregazione con le altre concessionarie del Nord darebbe vita a un colosso nel quale i soci pubblici avrebbero una maggioranza suddivisa in quote così piccole da togliere loro il potere di fare clientela esaltandone invece il patrimonio. E da un simile colosso sarebbe facile spremere miliardi come hanno fatto i Benetton con Atlantia. Una simile aggregazione potrebbe trovare il proprio pivot nel Fondo strategico della Cassa depositi e prestiti, dotato di 4 miliardi di capitale elevabili, si dice, a 7, ancorché una buona parte vada riservata a interventi nelle imprese non infrastrutturali. La stessa

filosofia può ispirare la riforma del sistema aeroportuale che da Milano arriva a Verona: cinque piste - Malpensa, Linate, Orio al Serio, Montichiari e Villafranca - e nessun aeroporto davvero grande pur essendo questi scali inseriti in una delle maggiori conurbazioni europee. Il fatto è che, per legge, l' Enac assegna le concessioni aeroportuali a società locali, schiave dei campanilismi e delle clientele. Mentre si profila un' ulteriore crescita del traffico, ha senso trasferire alla Germania meridionale una parte cospicua della ricchezza che si genera attorno ai grandi aeroporti solo perché sindaci, presidenti di provincia e di camera di commercio vogliono mantenere l' indipendenza di imprese ormai al limite come Orio e Villafranca con Montichiari fantasma e gli scali milanesi in concorrenza tra loro? Non sarebbe meglio unire le forze, magari con il concorso del Fondo strategico ovvero il fondo F2i, entrambi capaci di offrire una way out a quanti ne hanno bisogno ma soprattutto di mettere in campo un progetto unitario che, attraverso la specializzazione dei siti, faccia di cinque pezzi diversamente piccoli una cosa davvero grande? Un primo esempio di aggregazione funziona già, ed è Trenord, dove sono confluiti i servizi di trasporto ferroviario che fanno capo alle Nord Milano e alle tratte locali lombarde di Trenitalia. Trenord è in equilibrio. Probabilmente parteciperà alle gare per il trasporto regionale che verranno fatte dalle Regioni limitrofe. Ma la scommessa vera sarebbe l' aggregazione con l' Atm, la grande azienda dei tram e delle metropolitane milanesi. Ne verrebbe un colosso da 1,5 miliardi di ricavi, capace di grandi economie di scala e di competere all' estero. Se queste e altre simili a queste sono le partite vere, prim' ancora di un' Autorità capace di far funzionare un' industria, ci vorrebbe un governo capace di costruirla, questa industria, mettendo assieme le tessere sparse del mosaico.