

# Grandi opere

## L'Italia ha bisogno di **infrastrutture** ma la Legge obiettivo va rottamata

Tre docenti della Bocconi esperti di trasporti e logistica hanno elaborato un Manifesto: l'importante è fare cose davvero utili e per attirare capitali privati è fondamentale garantire l'assenza di «sorpresa» nelle regole.

**V**e la ricordate la Legge obiettivo? Bene, dimenticatevela. Ha fatto il suo tempo. Per il futuro delle **infrastrutture** in Italia ci vuole altro. Parola dell'Università Bocconi che, con il concorso di tre ricercatori di prestigio, espertissimi in trasporti e logistica, e su uno spunto di Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, hanno distillato un Manifesto che racchiude «nove idee per una nuova cultura delle **infrastrutture**», nove raccomandazioni politiche, indirizzate alle istituzioni. Una delle idee è appunto quella di superare la logica che ha portato, a suo tempo, al varo della Legge obiettivo.

Rottamiamo la slogan della cultura del fare, largo al modello del fare quello che è utile, è stato in sostanza l'architrave logico dei tre autori. E largo ai privati, purché non più visti come meri fornitori di capitali, ma come assuntori di rischio d'impresa, sapendo che chi lo gestirà bene potrà fornire **infrastrutture** e servizi efficienti e fare profitto, mentre chi non sarà in grado di farlo potrà fallire.

**I tre docenti bocconiani, che partono da una critica radicale** del quadro italiano del settore, sono Lanfranco Senn, Stefano Gatti e Michele Polo: «Abbiamo convenuto che la legge obiettivo è da archiviare perché è un provvedimento complesso e di lunga data che difetta sia di un'adeguata valutazione ex-ante dei costi e dei benefici che di una loro valutazione ex-post che possa far frutto di esperienze positive e negative» spiega Polo: «queste esperienze, invece, per il nostro Manifesto rappresentano il punto iniziale e cruciale per individuare le opere socialmente utili e economicamente giustificate e sostenibili».

«Le **infrastrutture** non sono necessarie o sufficienti» recita il Manifesto al primo punto, «devono essere utili». Lapalissiano? Evidentemente no...

Il secondo punto-chiave del Manifesto riguarda il project financing, cioè il finanziamento privato delle **infrastrutture** a fronte di concessioni lunghe, stabili e sufficientemente remunerative. «Il tema è capire a quali condizioni il privato accetta di entrare in partnership e di rischiare» spiega Lanfranco Senn. «A nostro avviso, quello che conta è una certezza dei contratti che consenta una pianificazione di lungo periodo, ma occorre che si distinguano bene i rischi del privato da quelli del pubblico. Ad esempio, il rischio del mancato o calante traffico sono a carico del gestore privato, perché dipendono da fattori di mercato, come la congiuntura economica. Invece i rischi di carattere autorizzativo non possono stare a carico del privato».

«La certezza del diritto» sintetizza il professor Gatti «conta per i privati più delle garanzie. Anzi, le garanzie troppo generose comportano paradossalmente il disincentivo a lavorare bene! Il privato non dovrebbe assumersi i rischi tipici del pubblico. La nostra conclusione è che il lavoro sulle variabili istituzionali e la regolamentazione alla base dell'intervento del settore privato è molto più importante rispetto alle garanzie e ai contributi».

Secondo il Manifesto, quel che occorre è dunque il rispetto dei contratti, più della stabilità delle regole: «Il Cile e l'Australia, Paesi leader nel capitale privato nelle **infrastrutture**, hanno più volte cambiato le regole, ma non hanno mai modificato le clausole dei contratti» si legge al settimo dei nove punti.

«Personalmente credo che occorrerebbero meccanismi di preselezione e selezione trasparenti» osserva Gatti «tra soggetti che per dimostrata esperienza, per qualità e tempistiche, dialoghino con la Pubblica amministrazione per trovare la soluzione idonea; quindi la Pubblica amministrazione realizza il progetto e coinvolge i soggetti con cui ha sviluppato il dialogo competitivo preliminare. Sarebbe una rivoluzione copernicana rispetto al modo tradizionale di lavorare in Italia».

**Sul tema cruciale delle regole per i privati, il Manifesto propone** un approccio del tutto nuovo: propone il passaggio «dalla necessità di garantire il ritorno all'investitore

alla necessità di garantire assenza di sorprese. Sarebbe «corretto trasferire rischi operativi, ma non quelli regolatori o di instabilità contrattuale». Insomma, per i privati «rischi sì, sorprese no». Ma quale ruolo, a regime, i tre ricercatori riserverebbero al pubblico? «Nei decenni passati nel sistema pubblico sono state distrutte tante competenze» conclude amaro Senn «e oggi siamo quasi prigionieri, e me ne rammarico da liberista, del ruolo che la mancanza di fondi pubblici ha assegnato ai privati. Sicuramente però ci sono state tali e tante esperienze di spreco, da parte del pubblico, che la cultura delle liberalizzazioni è andata avanti senza contrappesi...».

Ma quali **infrastrutture** sono davvero utili oggi in Italia? Si decida con i criteri nuovi, naturalmente: ma pur nel contesto di "utilità" da essi seguito - sta a cuore soprattutto a Senn, già presidente della Metropolitana Milanese - sarebbe auspicabile intervenire per decongestionare i nodi sovraffollati dei grandi centri urbani.

*(Sergio Luciano)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**70 MLD**  
IL VALORE  
DELLE 25  
OPERE  
PRIORITARIE  
SCELTE DAL  
GOVERNO

**2 ANNI**  
PER  
COSTRUIRE  
IL PONTE  
TAMINA  
IN SVIZZERA

