

## Una separazione pericolosa

*di Andrea Boitani*

È durata cinque anni, solo cinque anni, l'unificazione dei ministeri delle Infrastrutture (già Lavori pubblici) e dei Trasporti. Con il secondo Governo Prodi si è tornati all'antico. Un affrettato decreto legge (181/06) ha consentito di spartire le competenze tra i due nuovi ministri Antonio Di Pietro e Alessandro Bianchi. Anzi no, perché il decreto lascia alcune zone d'ombra, tanto che ciascuno dei due ministri ha cominciato subito a rivendicare la propria autorità su questo o quel tema in pieno contrasto con le rivendicazioni dell'altro. E poiché quasi tutti i temi che riguardano trasporti e infrastrutture sono "caldi" ci sarà da vederne delle belle. Si pensi alla delicatissima questione della Tav Torino-Lione, a quella del Ponte sullo stretto di Messina, che peraltro veniva già bocciato dal programma elettorale dell'Unione, a quella della regolazione delle autostrade. Tutte questioni che hanno a che vedere sia con le infrastrutture che con i trasporti.

### **I nodi non sciolti dall'unificazione**

L'unificazione dei ministeri era nata dalla convinzione, espressa compiutamente nel Piano generale dei trasporti tuttora formalmente vigente, che le infrastrutture andassero programmate, valutate, finanziate e costruite in funzione delle necessità presenti e dell'evoluzione prevista dei servizi che le utilizzano. Sembrerebbe un principio elementare, ma soltanto l'avvio del disegno di razionalizzazione amministrativa dell'allora ministro della Funzione pubblica Franco Bassanini, permise a un principio tanto elementare di trovare il suo riconoscimento istituzionale. (1)

Sfortuna ha voluto che il primo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti fosse Pietro Lunardi, il cui interesse era concentrato quasi esclusivamente sulle prime, date anche le sue indiscutibili competenze professionali (e gli altrettanto indiscutibili interessi imprenditoriali) in materia di gallerie. Così, eccezion fatta per la meritoria introduzione della patente a punti e per il varo (proprio allo scadere della legislatura) del Patto e del Piano per la logistica, i trasporti hanno conosciuto una legislatura di governo in tono minore, affidati com'erano a sottosegretari di assai diverse capacità politiche e competenze tecniche.

Non a caso, la crisi endemica dell'Alitalia non è stata affrontata, se non cambiando tre volte il vertice aziendale, chiamando in soccorso le banche per un'improbabile ricapitalizzazione (con ampie garanzie dello Stato) e varando infine un provvedimento improvvisato e di dubbia utilità come quello sui "requisiti di sistema", il decreto legge 211/05. Non a caso, la situazione economica della holding Fs si è andata aggravando, mentre la qualità percepita dei servizi ferroviari è andata declinando e i ritardi dei treni pendolari sono cresciuti fino a provocare fortissime proteste degli utenti. Mancanza di indirizzi chiari e di azioni decise a favore della liberalizzazione (insieme a una continua oscillazione normativa) hanno permesso a Regioni e comuni di mantenere gli affidamenti diretti alle proprie aziende di trasporto locale, mentre il Governo si faceva coinvolgere nuovamente nel finanziamento dei rinnovi contrattuali degli autoferrottranvieri. La conflittualità sindacale non è diminuita in nessun comparto dei trasporti e, anzi, ha raggiunto punte drammatiche come nel dicembre 2003 (trasporto locale), o nell'estate 2005 e nei primi mesi del 2006 (Alitalia). (2)

La scarsa attenzione ai servizi di trasporto ha finito per portare a scelte assai discutibili anche sul piano delle infrastrutture, privilegiando con la Legge Obiettivo grandi opere di dubbia utilità sotto il profilo dei trasporti, oltre che difficilmente sostenibili per la finanza pubblica; e distorcendo le scelte degli enti locali a favore di opere costose e non certo prioritarie per risolvere i più gravi problemi di traffico locale.

## **Quale cultura dei trasporti**

Insomma, l'unificazione dei ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha dato buona prova. Ma non perché l'idea fosse sbagliata, piuttosto perché sbagliati erano gli uomini che avevano il delicatissimo compito di avviare l'esperimento. Non perché ci sia stata troppa unificazione, ma perché è rimasta troppa separazione. Accantonata la riforma Bassanini (e accantonato lo stesso Bassanini, non rieletto al Parlamento e non inserito nella squadra di Governo), si è tornati alla separazione e i due ministri hanno cominciato subito a bisticciare. Per di più, il neo-ministro dei Trasporti – pur confessando alla stampa di non avere grandi competenze in materia – ha subito detto che di altre liberalizzazioni non se ne parla proprio, perché i servizi pubblici devono essere gestiti da aziende pubbliche. Ha così manifestato una cultura piuttosto datata. Purtroppo, si tratta di una cultura tutt'altro che incompatibile con il programma elettorale dell'Unione in materia di trasporti.

Si può solo sperare che il vertice del Governo riesca a esprimere una forte capacità di direzione politica.

(1) Decreto legislativo 300/99.

(2) Si veda in proposito il libro di Pietro Ichino *A che cosa serve il sindacato*, Mondadori, 2005.