

## *Convegno “Liberalizzazione e semplificazione delle infrastrutture”*

**Sintesi dell'intervento di Guido Improta** - Segretario Generale, Autorità di Regolazione dei Trasporti

- Efficienza della pubblica amministrazione e dell'organizzazione pubblica in relazione alle sfide del mercato e in ottica Pnrr.

Le risorse messe a disposizione dal PNRR ammontano a poco più di 191 mld di euro: di questi, quasi 69 (il 36%) a fondo perduto, mentre ben 122 sono resi disponibili sotto forma di prestiti finanziari. Dal punto di vista della loro destinazione, **51 mld vanno a progetti in essere**, 124 mld a nuovi progetti di cui 15 a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione.

Il MIT può contare sulla più alta percentuale di finanziamenti destinati a progetti già in essere (ben **15 mld** sui 39 destinati agli interventi di competenza).

Le principali voci di spesa sono rappresentate dai nodi ferroviari e dall'Alta velocità, dal trasporto rapido di massa nelle città metropolitane (Roma, Milano e Torino), dal rinnovo delle flotte di bus e treni.

I principali soggetti attuatori sono anche quei soggetti che hanno azzerato il loro parco progetti: RFI (che gestirà ben 22 mld sui 39 assegnati al MIT), ANAS e le Autorità di sistema portuale.

Progetti che in parte rispondono anche ad alcune criticità che ci portiamo dal passato remoto come gli interventi a valere sulle infrastrutture idriche (segnalate dal Governo Dini, 1995); altri soddisfano analisi più recenti, determinate non tanto da lungimiranza politica ma dalle emergenze ambientali: mi riferisco ai 10.386 interventi per fronteggiare il dissesto idrogeologico (Governo Renzi, 2014).

Importi minori sono destinati all'Housing sociale e alla mobilità ciclistica.

Solo diritto di tribuna alla digitalizzazione della catena logistica (250 mln), agli interporti (45) all'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali (110 mln).

L'assegnazione delle risorse ex Regolamento UE 2021/241 prevedeva che i progetti fossero pertinenti e coerenti con gli obiettivi del PNRR. A mio modo di vedere una certa benevolenza in queste valutazioni c'è sicuramente stata: **come si fa a coniugare l'obbiettivo strategico dello shift modale nel trasporto merci, con la pleora di agevolazioni all'autotrasporto di cui beneficiano 100 mila imprese attualmente attive nel settore?**

**E' difficile valutare in quale misura le esigenze del mercato si possano riconoscere in questo piano di interventi; certamente occorrerà che le diverse “mani pubbliche” - organismi comunitari, governo nazionale, autorità di regolazione (devono essere rafforzati i poteri di antitrust enforcement e di regolazione settoriale), enti affidanti, soggetti attuatori, organi di controllo – operino in modo coordinato per creare le migliori condizioni di contesto per non influenzare negativamente le analisi di redditività e rischio degli investitori.**

**Per quanto attiene all'Autorità dei trasporti, in questi primi 10 anni di attività, abbiamo dato un contributo fondamentale alla stabilità e alla certezza del quadro regolatorio di settore: presupposti che hanno consentito a fondi internazionali di entrare nel capitale di soggetti regolati come NTV (Global investment e Allianz) o come ASPI (Blackstone e Macquarie), al sistema aeroportuale di essere competitivo e attrattivo.**

Ma tanti sono i deficit che affliggono il settore dei trasporti:

- dal punto di vista strategico, manca una visione integrata e di lungo periodo. Manca una stima della domanda complessiva di mobilità del Paese e della relativa interazione con l'offerta di servizi, attuale e prospettica, per modalità di trasporto, per vocazione e distribuzione territoriale, per capacità infrastrutturale esistente. Il nuovo Piano nazionale degli aeroporti messo in consultazione o il Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci sono, ancora una volta, esercizi al di fuori di un processo integrato di pianificazione.
- dal punto di vista gestionale, non si tiene conto che servono nuovi strumenti e nuove policy perché sono aumentati i bisogni da soddisfare. Ad esempio, sulla stessa tipologia di binario, soprattutto nei nodi urbani e nelle aree metropolitane, non possono continuare a circolare treni AV e treni OSP, senza creare disservizi e peggiorare la performance complessiva. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI è chiamato a rivedere gli Accordi quadro in essere con le Regioni anche se ciò potrà determinare qualche malumore.
- dal punto di vista strutturale, si parla sempre di investimenti in nuove opere ma non si affronta mai il tema della spesa corrente per la manutenzione che, anche a perimetro infrastrutturale invariato, è inevitabilmente destinata a incrementare. Alcuni sistemi sono vicini al collasso.

Altrettanto fondamentale, infine, sarà l'assunzione di diversi atteggiamenti culturali/comportamenti individuali:

1. da parte di chi opera nella PA, niente burocrazia difensiva, più trasparenza, competenza e premialità legata ad obiettivi significativi effettivamente misurabili in termini di efficacia ed efficienza.  
In ambito demanio marittimo, ad esempio, abbiamo un sistema informatico che per funzionare ha bisogno di essere popolato con i dati delle concessioni affidate dalle singole autorità portuali. Informazioni essenziali per monitorare, ad esempio, l'avanzamento dei piani di investimento che molto spesso rappresentano l'elemento che ha consentito ad un operatore di ottenere la concessione stessa;
2. da parte delle imprese, c'è bisogno di riconoscere un potere negoziale alla PA quando questo è finalizzato a meglio tutelare l'interesse pubblico, ad esempio, in rapporti concessori di lunga durata o, altro esempio, in presenza di asimmetria informativa alla base di una convenzione sottoscritta.  
C'è bisogno di un nuovo paradigma cui conformare la collaborazione tra pubblico e privato atteso che il principio *pacta servanda sunt* non può essere fatto valere in caso di compromissione dell'interesse pubblico da tutelare.  
Agli obiettivi di remunerazione del capitale investito bisogna sempre di più affiancare analisi sulla capacità di generare valore sociale.
3. da parte dei cittadini/utenti, che innanzi a servizi di trasporto più efficienti e integrati e con standard di qualità definiti e verificati (anche grazie all'introduzione di penalità a carico di Enti affidanti e fornitori) dovranno lasciare l'auto in garage (e in certe realtà, come Roma, sarà durissima) per restituire inclusività sociale e competitività economica ai nostri sistemi urbani e metropolitani.