

L'INTERVISTA/SABINO CASSESE

«Lo Stato senza tecnici non ce la fa»

di Carmine Fotina

Un'eventuale nazionalizzazione di Autostrade - dice il professore Sabino Cassese (nella foto) in un'intervista al Sole 24 Ore - dovrebbe essere un atto regolato dall'articolo 43 della Costituzione. «Questo articolo richiede che tali misure siano adottate in settori specifici, mediante legge e con indennizzo». Sul caso del tratto Genova-Savona - prosegue - «L'Anas, ora società per azioni, potrebbe essere



considerata come affidataria della attività sottoposta alla procedura di "nazionalizzazione". Con il paradosso che l'autostrada ritorna nelle mani di chi l'ha costruita». Quanto al ritorno dello Stato nelle grandi infrastrutture, aggiunge, ci sono due elementi da considerare: l'inedeguatezza di competenze tecniche e il bisogno di risorse finanziarie ingenti in assenza di privati.

— a pagina 3

INTERVISTA

Sabino Cassese. «I rischi della nazionalizzazione»

«Il paradosso di riportare l'autostrada al costruttore»

Carmine Fotina

Un'eventuale procedura di nazionalizzazione ha vincoli costituzionali precisi e presenta rischi di natura economica. Il professore Sabino Cassese, giudice emerito della Corte Costituzionale, delinea i contorni del caso Autostrade.

**L'ipotesi di nazionalizzazione lanciata dal ministro Toninelli riapre il tema del rapporto tra pubblico e privato. È giusto invertire la rotta rispetto alle scelte degli ultimi decenni in alcuni settori strategici? È possibile farlo entro i confini del dettato costituzionale?**

Il termine nazionalizzazione è espressione generica per indicare una pluralità di misure, in particolare una espropriazione, una riserva originaria e una assunzione singolare dell'impresa, atti regolati dall'articolo 43 della Costituzione. Questo articolo richiede che tali misure siano adottate in settori specifici, mediante legge e con

indennizzo.

**Ma sul tema specifico dei servizi autostradali?**

Nel caso dei servizi autostradali, bisogna considerare che si tratta di attività sottoposta a concessione. E va ricordato che il tratto Genova-Savona fu costruito proprio a cura dell'Anas (che allora aveva diversa natura giuridica rispetto ad oggi) e da questa collaudato. Dopo il collaudo, passò nella gestione di Autostrade (allora società privata in partecipazione pubblica, dell'Iri). L'Anas, ora società per azioni, potrebbe essere considerata come affidataria della attività sottoposta alla procedura di "nazionalizzazione". In tal caso, vi sarebbe il paradosso che l'autostrada ritorna nelle mani di chi l'ha costruita.

**Sui collegamenti tra concessione di opere pubbliche e partecipazioni statali è comunque tempo di un ripensamento generale?**

Non dimentichiamo che la costruzione dell'Autostrada del Sole, fatta dalla società Autostrade, viene considerata uno dei grandi successi della imprenditoria italiana,

in particolare di Cova; 755 chilometri di autostrade costruite in meno di otto anni, su un territorio geograficamente difficilissimo. Su questa grande impresa Francesco Pinto ha scritto un romanzo (*La strada dritta*), edito da Mondadori, nel 2011. E non dimentichiamo, invece, in quali condizioni è stata ed è la Salerno-Reggio Calabria, che è in gestione diretta dello Stato.

**Le ipotesi di un ritorno dello Stato attraverso partecipazioni dirette, da Alitalia al caso Autostrade, sopperiscono a un'assenza del mercato o sono un freno al mercato?**

A questa domanda non bisogna rispondere essendo prigionieri di pregiudizi. Ben venga lo Stato. Ma prima bisogna metterlo in grado di funzionare. Il ministero dei Lavori pubblici - ora delle Infrastrutture e dei trasporti - ha prima visto la fuga dei tecnici (lo storico Guido Melis ha documentato questo fenomeno), poi ha avuto il colpo finale con l'istituzione delle regioni, nel 1970, quando si dissolse il Genio Civile, che tanto bene aveva fatto nel passato. Uno Stato senza tecnici, come può gestire autostrade? Quindi, prima una cura di vent'anni, per riportare nello Stato capacità, per premiare dipendenti maltrattati dallo "spoils system", per incentivare i migliori.

Secondo problema: le risorse finanziarie. Lo Stato si vale di privati anche perché questi possono convogliare risorse finanziarie, oltre a correre i rischi d'impresa, come è evidente per chiunque legga la delibera Cipe 39/2007 sul regime autostradale.

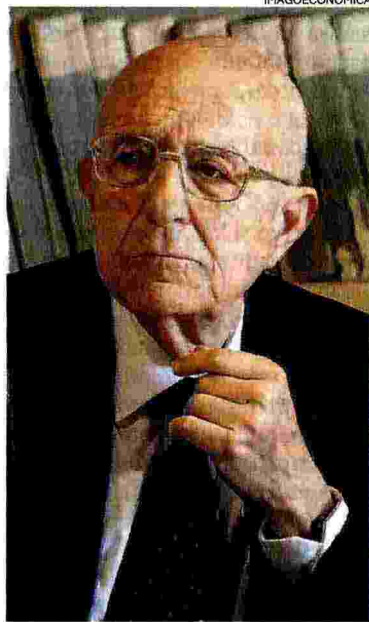
**In prospettiva, secondo lei co-**

**me potranno essere fugati i dubbi giuridici che con questi ultimi giorni si stanno addensando sulla gestione delle infrastrutture?**

Non vedo dubbi giuridici. Nella collana dei saggi di diritto amministrativo che dirigo, l'anno scorso ho pubblicato un volume curato da un gruppo di esperti del settore, diretto da Lorenzo Saltari e da Alessandro Tonetti, intitolato "Il regime giuridico delle autostrade in Italia", in Europa e nelle principali esperienze straniere (Giuffrè). Da esso emerge che in Italia abbiamo un quadro giuridico del regime delle infrastrutture in concessione che è conforme a quelli degli altri Paesi, in alcuni punti migliore. Tenga presente anche lo sforzo fatto dalla presidenza del consiglio dei ministri, sotto la responsabilità di Fabio Gobbo e ad opera del Nars, in ausilio al Cipe, nel rideterminare i rapporti finanziari con i concessionari. I punti deboli sono purtroppo nel Ministero, che è stato privato di tante energie e competenze e dove pochi valorosi funzionari fanno del loro meglio, e nell'Anas, che ha dovuto subire tanti cambiamenti di natura giuridica negli ultimi anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**«Non dimentichiamo in quali condizioni è stata ed è la Salerno-Reggio Calabria, che è in gestione diretta dello Stato»**



IMAGOECONOMICA

