

INTERVENTO

Alleanza pubblico-privato per realizzare grandi opere

di **Fabrizio Palenzona ***

Il convegno di Trieste (in programma oggi e domani dal titolo: "Lo spazio mediterraneo della mobilità, la politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti") sarà l'occasione per la presentazione di concrete proposte per l'attuazione di un innovativo progetto di sistema portuale logistico nell'Alto Adriatico e, per parte mia, per una riflessione a tutto campo, né banale né rituale ma solidamente ancorata alla realtà, che consenta a chi deve decidere solidi riferimenti in termini di regolazione e organizzazione delle infrastrutture strategiche.

Nel corso del meeting sarò estensore e sostenitore di dodici proposte operative che auspico vengano realizzate affinché il nostro paese sia sempre di più un sistema paese. L'attuale situazione del trasporto in Europa segnala infatti una sostanziale inadeguatezza delle infrastrutture italiane, che in alcuni casi è davvero molto grave. Il problema è principalmente la competitività rispetto alle infrastrutture straniere: si pensi al ritardo dei porti italiani, sia rispetto ai porti nel Nord Europa, sia rispetto ai porti spagnoli, ma anche al ritardo dei sistemi infrastrutturali aeroportuali italiani rispetto ai sistemi francesi, tedeschi e inglesi.

È mia intenzione, nel confronto a tutto campo che si svolgerà, riuscire a far identificare anche a livello internazionale l'esistenza di un "modello Italia" di sviluppo infrastrutturale, un modello competitivo, concreto, realistico e sostenibile utile a ridurre gli attuali

sei giorni di navigazione verso i porti del nord Europa oggi impiegati per le merci con destinazione Austria, Baviera e centro est Europa. L'Italia, nonostante la favorevole posizione geografica, non è il naturale punto di riferimento per l'accesso da Sud verso l'Europa. La competitività può essere recuperata solamente attraverso la garanzia del rispetto delle regole della concorrenza e la realizzazione di infrastrutture attraverso meccanismi di partenariato che permettano agli attori imprenditoriali e istituzionali di interpretare al meglio i rispettivi ruoli.

Non c'è più tempo da perdere: occorrono proposte concrete di rilancio delle infrastrutture nazionali, da un lato favorendo l'intervento di investitori privati che garantiscano l'operatività del sistema trasportistico italiano, dall'altro che lo Stato dia garanzia di una regolazione trasparente ed efficiente.

Innanzitutto, i porti ed i terminali retroportuali devono essere adeguati alle esigenze che il traffico internazionale palesa, ormai, da anni. Sotto il profilo della logistica portuale-ferroviaria i dati ci dicono che i porti del nord Europa (Anversa, Amburgo e Rotterdam) muovono oggi quasi 40 milioni di contenitori contro i 4,5 circa dei porti italiani (con l'eccezione degli scali di transhipment) e, specialmente, che essi servono mercati non naturali, come la Bassa Germania, il centro-est dell'Europa e la stessa Italia del nord. Questo avverrà ancora di più nei prossimi venti anni dal momento che, in assenza del Corridoio 24 Genova-Rotterdam, il Mediterra-

neo occidentale non presenta margini di crescita.

Serve estendere la governance oltre il semplice ambito portuale affinché tutte le imprese coinvolte siano in grado di gareggiare ad armi pari. Mi sembra che la soluzione più adatta sia il rafforzamento della connotazione indipendente delle Autorità portuali, configurandole non più come gestori del demanio, ma come regolatori del mercato, strutture più simili alle autorità amministrative indipendenti. In alternativa, un valido strumento è costituito dalla Società di Corridoio finalizzata alla promozione delle piattaforme, come descritta nel Dpef del 2006. Alla regolazione dei porti deve essere affiancata la previsione di misure straordinarie che garantiscano la realizzazione delle infrastrutture strategiche di corridoio, superando le criticità dei piani regolatori. In tal senso riveste un ruolo chiave la ferrovia (con i relativi investimenti), che deve aprirsi all'ingresso nel mercato di privati che consentano le sinergie con armatori e promotori di traffico.

In secondo luogo è indispensabile dare luogo ad un vero e proprio hub perché l'Italia torni a fare concorrenza ai sistemi aeroportuali europei. È possibile creare un hub italiano integrato Malpensa/Fiumicino, grazie alla efficienza dei collegamenti (penso a un'Alta velocità ferroviaria che "entri" a Malpensa), ma specialmente se si addiverrà a una intelligente e coraggiosa ripartizione del traffico secondo logiche che consentano la competitività del sistema Paese e un'alleanza stra-

tegica. Un'evoluzione che oltretutto rafforzerebbe il ruolo del vettore che si proporrà come punto di riferimento strategico del nuovo hub.

Da ultimo, il settore autostradale. Esso si presenta come uno dei settori che meglio ha attuato la liberalizzazione dei trasporti grazie alla presenza di molteplici gestori che concorrono ad armi pari

per l'aggiudicazione della costruzione e gestione delle opere. È necessario, tuttavia, che la regolazione di tale settore sia maggiormente improntata al criterio della separazione tra amministrazione pubblica e business. Deve essere garantita inoltre la costante neutralità delle regole perché imprese pubbliche e private siano in grado di giocare in un regime di parità e di assoluta trasparenza.

Pensare che lo Stato possa affrontare finanziamenti di una mole tale da completare l'infrastrutturazione del Paese è semplicemente irrealistico. Se si vogliono costruire le infrastrutture occorre una grande alleanza tra pubblico e privato con il rispetto assoluto delle regole di trasparenza. Lo Stato deve garantire una regolazione corretta e coraggiosa (che oggi spesso non riesce a fare) e all'investitore privato quei ritorni in termini economici senza modificare retroattivamente il regime degli investimenti (quindi regole certe e durature).

Possiamo e dobbiamo riprendere una leadership economica nel Mediterraneo. Tornare a essere punto di riferimento per la sponda Sud del mondo, quel ruolo che storia, civiltà e sviluppo ci hanno consegnato.

* *Presidente Aiscat*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SALTO DI QUALITÀ

Lo stato garantisca una regolazione certa consentendo ai partner di investire con ritorni economici stabili

Al via la campagna di sensibilizzazione «Un cuore in stazione»

Raccolta fondi per la ristrutturazione dell'ostello «Di Liegro»

ROMA, 3. «Un cuore in stazione», questo lo slogan della campagna di sensibilizzazione per la riqualificazione dell'ostello «Don Luigi Di Liegro» della Caritas diocesana di Roma, promossa dal Comune di Roma, «Gruppo ferrovie dello Stato» ed «Enel cuore onlus».

Il Comune, in collaborazione con l'Atac e l'agenzia «Roma servizi per la mobilità», metterà in circolazione dai primi di marzo un milione di biglietti integrati a tempo (bit) che riporteranno lo slogan e le indicazioni per poter contribuire alla ristrutturazione dell'ostello.

Nei giorni scorsi è già stata avviata la prima fase di una campagna di comunicazione con la quale il Campidoglio vuole coinvolgere tutta la città. Punto di forza sarà il «Chiama Roma 060606», un servizio utilizzato da una media di quattordicimila cittadini ogni giorno: dal 14 febbraio, promuoverà l'iniziativa attraverso un messaggio registrato del sindaco Gianni Alemanno. Prevista anche l'affissione di una prima tranche di tremila manifesti.

La seconda fase di comunicazione includerà anche messaggi diffusi dal notiziario di RomaRadio, sui display installati nei circuiti della metropolitana e sui tabellari retrobus.

In questi giorni, inoltre, centinaia di

volontari del Gruppo Fs sui treni e nelle stazioni stanno raccogliendo fondi per finanziare i lavori di ristrutturazione dell'ostello offrendo ai viaggiatori dell'Alta Velocità cioccolatini in cambio di un contributo.

La raccolta rientra in un più ampio programma di iniziative di solidarietà e sensibilità sociale pianificate da Ferrovie dello Stato nell'Anno europeo della lotta alla povertà e all'esclusione sociale. Iniziative mirate a superare l'indifferenza che circonda gli emarginati e dare loro una speranza e la possibilità di reinserirsi nella società. Tra queste, la concessione in comodato d'uso ad associazioni di volontariato di migliaia di metri quadrati di immobili ferroviari, in tutto il territorio nazionale, per ospitare ostelli e centri diurni.

«Enel cuore onlus» sosterrà la riqualificazione dell'ostello «Don Luigi di Liegro» con un contributo di seicentomila euro per la ristrutturazione della mensa che offre ogni giorno cinquecento pasti. L'intervento rientra nel progetto di solidarietà «Un cuore in stazione» per alleviare il disagio delle persone senza fissa dimora, attraverso strutture e servizi di accoglienza che si trovano nei pressi delle stazioni ferroviarie.

«Enel Cuore», inoltre, ha destinato

tre milioni di euro per realizzare in tre anni interventi in quindici stazioni italiane. Un primo centro, «Binario 95», è stato aperto a dicembre a Roma Termini. I prossimi interventi interesseranno nel 2010 le stazioni di Genova Cornigliano, Pescara, Catania e Napoli Centrale. L'ostello «Don Luigi Di Liegro» è sorto nel 1987, su iniziativa dell'allora direttore della Caritas a cui ora è dedicato, in un immobile messo a disposizione dalle Ferrovie dello Stato e fin dall'inizio opera in convenzione con il Comune di Roma. All'interno della struttura, pensata come luogo accogliente e confortevole per ospitare i senza fissa dimora per brevi periodi, operano professionisti, operatori sociali e volontari.

Dal 1987 hanno trovato un riparo temporaneo all'ostello oltre novemila senza dimora che, oltre all'assistenza immediata (un letto, la doccia, il pasto, un cambio di vestiti) hanno incontrato persone disposte ad ascoltarli, a credere alla loro richiesta di aiuto, a dare una parola di conforto e, quando possibile, a trovar loro una sistemazione non temporanea. Negli anni, chi era in difficoltà ha imparato a conoscerlo, vi ha fatto ritorno ogni qualvolta ha avuto bisogno di trovare uno spazio amico, anche soltanto per essere ascoltato e riconosciuto.

