

Infrastrutture. Il rapporto Unicredit evidenzia difficoltà congiunturali e strategie ancora da mettere a fuoco

Trasporti, riforme insufficienti

Piano aeroporti e ferrovie, poca attenzione alle merci - Subito l'Autorità

Giorgio Santilli
ROMA

Le infrastrutture di trasporto e il sistema logistico «rappresentano un fattore di competitività e un elemento chiave per la ripresa economica», a patto che si riescano a trovare i cambiamenti giusti per questa stagione, quelli capaci di aprire la concorrenza e attrarre i capitali finanziari e imprenditoriali: dare un corretto ruolo ai «flussi di traffico» generati dalle infrastrutture nella programmazione pubblica e privata, rafforzare i poteri di regolazione delle reti e dei nodi. Il ruolo decisivo per trasformare l'Italia da un complesso incompleto di infrastrutture «in una piattaforma logistica integrata» è oggi proprio quello della nuova Autorità dei trasporti, bloccata per oltre un anno nella disputa tra il governo Monti e il precedente Parlamento sulle nomine. «A giorni ci vedremo con il presidente Letta e indicheremo una terna per sbloccare l'Autorità», ha detto ieri il ministro delle Infrastrutture, Mauri-

zio Lupi, confermando che anche nella strategia del Governo l'Autorità è centrale.

A fare il punto sul sistema infrastrutturale e logistico nazionale è uno studio del centro studi di Unicredit, «Looking for changes», che sarà presentato domani in collaborazione con Italiadecide di Luciano Violante. «Abbiamo centrato il titolo di questo lavoro sui cambiamenti perché in questo settore si attendono effettivamente per i prossimi mesi cambiamenti profondi sia dal mercato che dalle scelte di policy», spiega Elena d'Alfonso, curatrice del rapporto. Lo studio riserva un'attenzione specifica ai nodi - porti e aeroporti - per cui anche Lupi ha annunciato una posizione prioritaria nelle politiche infrastrutturali che si stanno mettendo a punto.

I dati congiunturali, i confronti europei, le fotografie del mercato confermano le difficoltà di tradurre i primi passi di riforme in risultati. Ci sono distorsioni e strozzature che hanno caratterizzato il sistema ita-

liano e non vengono affrontate neanche quando in campo ci sono riforme importanti. Il «piano aeroporti», per esempio, che pure ha segnato un passo avanti fondamentale nella programmazione nazionale, ha pressoché ignorato l'obiettivo del rafforzamento del traffico internazionale di merci nonostante l'Italia abbia una quota di cargo aereo del 6% rispetto al 30% della Germania, al 16% del Regno Unito e al 10% francese.

Così le ferrovie, che in questi anni hanno fatto con l'Alta velocità un doppio salto in avanti per il risanamento di Fs e l'apertura alla concorrenza, restano «la principale criticità del sistema logistico in Italia». Anche qui le quote di traffico parlano da sole: il 9,6% italiano contro il 22% tedesco, il 13% francese e il 17% della media europea. E i porti - che vengono indicati come una possibile leva di cambiamento del modello di sviluppo italiano - attendono ancora l'ampliamento dell'autonomia giuridica e finanziaria fondamentale per competere in un settore che vive un momento

delicatissimo: non solo la crisi economica, ma anche la concorrenza dei porti spagnoli e del Nord Africa, il gigantismo navale che sta facendo esplodere l'indebitamento delle shipping company, l'apertura del canale di Panama ampliato. C'è il rischio serio di perdere peso ulteriormente, uscire dal mercato, proprio mentre «il Nord Italia è diventato il mercato più contendibile». La discesa degli operatori ferroviari e logistici tedeschi, collegati al sistema del Northern Range, potrebbero però diventare anche uno strumento potente per rafforzare il ruolo dei porti dell'alto Adriatico e dell'alto Tirrenico. A patto, appunto, che l'Italia accetti di diventare una piattaforma logistica aperta alla concorrenza. «Serve un maggior coinvolgimento dei privati - scrive il rapporto - per la realizzazione degli interventi, che viene oggi incentivo anche attraverso la possibilità di ricorrere a strumenti di finanziamento innovativi quali il project bond».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CARGO AEREO

Gli scali italiani hanno una quota di traffico del 6% contro il 30% della Germania, il 16% del Regno Unito e il 10% della Francia

