

Fondi alle infrastrutture i privati chiedono norme certe. Oggi il vertice con il governo per sbloccare i finanziamenti

Tra le proposte un'autorità per i trasporti e ulteriore apertura del mercato

ROMA – Non sarà un vertice istituzionale. Perché il summit convocato oggi a Milano dai ministri Altero Matteoli e Giulio Tremonti e a cui parteciperanno i più importanti esponenti del mondo delle infrastrutture, dovrà dare risposte, entrare nei dettagli, individuare soluzioni. Non sarà un incontro di routine perché il governo, almeno nelle intenzioni della vigilia, vuole davvero cercare di imprimere una svolta ad un settore insabbiato, compreso tra lacci burocratici e costi fuori mercato, come ha denunciato il governatore Mario Draghi. E che soffre di un divario di competitività allarmante rispetto agli altri Paesi europei: da noi le opere costano in media il 30% in più e ci vuole il triplo del tempo per realizzarle. Sarà soprattutto un vertice dove i soggetti chiamati a rapporto - dai concessionari autostradali ai costruttori, dai gestori dei porti alle Ferrovie – avranno molto da chiedere all'esecutivo. Tutti, per la verità, condividono l'analisi di fondo, messa a punto nel documento tecnico elaborato dal ministero delle Infrastrutture e anticipato ieri da questo giornale, cioè la necessità di tagliare i costi, snellire le procedure, individuare centri unici di responsabilità e spesa, eliminare duplicazioni e procedure barocche. Ma se queste sono le premesse, per certi versi fin troppo ovvie, calare nella realtà il cambiamento non è facile. Far ripartire le grandi opere richiede infatti un impegno economico rilevante, che le casse dello Stato faticherebbero a sopportare da sole. Richiede – è su questo punto il pressing dei privati sarà asfissiante – un cambio di atteggiamento, con una normativa che consenta ai privati di impegnarsi senza correre rischi. Il che significa avere delle certezze sui tempi, sui ritorni degli investimenti, così come sulle procedure decisionali che impattano sui progetti. E che solo lo Stato, modificando le attuali regole, può assicurare. Lo ripeteranno un po' tutti, da Mauro Moretti, che guida le Fs, a Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Atlantia, che gestisce la rete di Autostrade per l'Italia. Lo ribadiranno sia i rappresentanti delle banche, per Intesa Sanpaolo, parlerà Mario Ciaccia, sia gli esponenti di Unicredit, infatti, al summit sono stati invitati sia Fabrizio Palenzona che Federico Ghizzoni. Proprio Unicredit avanzerà due proposte precise. Se vogliamo rilanciare le infrastrutture e portarle ad un livello europeo – sarà il ragionamento – è necessario, anzi essenziale, aumentare i volumi di traffico, aprendo il mercato. E attirando così i grandi investitori privati. Non solo banche, ma anche colossi come Maerks o Msc. Giganti che si sono invece tenuti alla larga, confusi dalle lungaggini burocratiche e da continui stop and go che caratterizzano, ad esempio, il comparto portuale o, nel caso dell'aeroporto di Fiumicino, dalle incertezze sulle tariffe che ne frenano lo sviluppo. Serve, in sostanza, un quadro di regole chiare e non modificabili. Solo così il collegamento Milano-Genova da 6 miliardi di euro potrà ottenere le risorse necessarie dal mercato, come il porto di Trieste-Monfalcone, dove investimenti privati da 2 miliardi sono congelati a causa dei contrasti tra autorità centrale ed enti locali. Unicredit, che vuole lavorare insieme ad Intesa nello sviluppo delle infrastrutture, proporrà anche la creazione di una Autorità dei Trasporti, autonoma o all'interno dell'attuale Authority che garantisca la concorrenza, proprio per dare impulso alle liberalizzazioni. Non solo. All'interno del decreto sviluppo dovrebbe anche essere inserita una norma per aprire ulteriormente il mercato, rendendo così appetibile l'Italia ai grandi operatori del comparto merci e della logistica. Innescando così un circolo virtuoso di capitali, nuova domanda e opere strategiche sulle quali far correre lo sviluppo.

