

Gli esperti contro la proposta di Ft di far a meno dei privati

«Il modello resta vincente standard italiani più bassi»

di **Giorgio Santilli**

Philip Stephens sul Financial Times di martedì ha sferrato un duro attacco alla gestione di Heathrow, arrivando a chiedere una rinazionalizzazione dell'hub londinese. Un argomento che all'opinione sta serve, provocatoriamente, per lamentare una regolazione troppo debole verso il concessionario privato (ora in mano al gruppo spagnolo Ferrovial) e un'attenzione scarsa, anche in termini di investimenti, alla qualità del servizio e all'utente.

Visto dall'Italia, però, il «modello inglese» della privatizzazione dei servizi legati alle infrastrutture (si pensi anche alla liberalizzazione ferroviaria) presenta forse qualche smagliatura o qualche ruga, ma resta un miraggio rispetto ai nostri standard. Non solo in termini di servizio e livelli di investimenti, ma anche di architettura complessiva del rapporto pubblico-privato. Pressoché unanime il giudizio di esperti e policy maker. «La privatizzazione di Heathrow - dice Paolo Emilio Signorini, economista tra i più attenti alle infrastrutture e direttore del dipartimento economico di Palazzo Chigi - ha comporta-

to una fortissima accelerazione degli investimenti. Lo scalo inglese ha una spesa in conto capitale di 15 euro a passeggero, un record in Europa, contro 12,5 euro degli scali italiani, 15,5 di Charles de Gaulle e 7,4 di Schipol». Signorini riconosce però che anche a Londra la tutela dell'utente ha un peso basso nella regolamentazione dell'attività del concessionario. «Un'attività come il deicing, per esempio, non è regolamentata abbastanza e possiamo dire che c'è un fallimento della regolamentazione, ma solo in aree specifiche. Ho sempre apprezzato che la privatizzazione abbia introdotto una contabilità analitica che consente il controllo dello stato di avanzamento dei progetti e dei conti». Quanto all'Italia, dice Signorini, «non possiamo permetterci proprio di rinunciare ai privati che sono l'unica chiave per migliorare il nostro sistema delle infrastrutture e dei servizi, perché hanno le risorse finanziarie e le competenze per occuparsi della qualità. Dobbiamo migliorare molto e il pubblico deve regolamentare meglio, ma non è tornando indietro, al predominio del pubblico, che possiamo risolvere i nostri problemi».

«L'Inghilterra continua a essere un modello», dice Giulio De Carli, amministratore dele-

gato di One Works e "padre" dello studio tecnico alla base del piano nazionale degli aeroporti. «Qualche problema c'è stato ma all'interno di una storia virtuosa». Poi, allargando l'orizzonte, «il privato è determinante per la qualità, per la sicurezza e per l'offerta del servizio». In Italia «la privatizzazione è una strada obbligata per far crescere qualità e offerta, ma condizioni e regole sono fondamentali. Senza regole non c'è garanzia che un privato lavori come deve, nel rispetto degli obblighi verso l'utente, e come può, per avere un ritorno ai propri investimenti». Il contesto delle regole resta da noi poco chiaro, molto più ambiguo di quanto sia in Inghilterra. «Mancano - dice De Carli - sia le sponde in termini di pianificazione complessiva del sistema, che è fondamentale per un privato che voglia investire, sia le regole amministrative, tuttora molto precarie. Siamo in mezzo al guado, ma il tempo per fare queste cose non è infinito e si sta esaurendo».

Anche **Paolo Costa**, ex ministro dei Lavori pubblici ed ex presidente della commissione Trasporti del Parlamento Ue, ora presidente dell'autorità portuale di Venezia, nega che il ritorno alla nazionalizzazione sia la soluzione. «La Gran Bret-

agna sta pagando gli errori di essere partiti per primi e di aver privatizzato tutto subito. Il sistema di *check and balance* che hanno messo in piedi è uno dei migliori ma la difesa del consumatore è più nelle mani del concedente, la CAA, che non del concessionario». Heathrow, «sta subendo la crisi tipica del concessionario vicino alla scadenza della concessione che è disposto solo a investimenti marginali perché vuole in cambio continuare a controllare tutto con estensioni o allargamenti di concessioni».

In Italia - dice Costa - «non possiamo fare a meno dei privati ma non perché siano più efficienti, bensì perché possono "tosare" gli utenti al posto dello stato che, nella crisi finanziaria attuale, non è più in grado neanche di indebitarsi». Sulle regole «ci vogliono concedenti più forti e indipendenti perché oggi il punto debole è nella fragilità del contraente pubblico, anche dove ci sono authority». L'altro punto è «la certezza dei contratti che sono messi in discussione più dai concessionari privati che dai concedenti pubblici». Troppo spesso lo stato «chiude un occhio sulla qualità del servizio per avere nuove infrastrutture».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

HANNO DETTO

PAOLO E. SIGNORINI

Capo dipartimento Palazzo Chigi

Privatizzare è stato conveniente e lo è anche per noi: fallita la regolamentazione solo di alcune attività

GIULIO DE CARLI

Ad di «One Works»

L'Inghilterra offre una storia virtuosa per qualità, sicurezza del servizio: ora noi dobbiamo accelerare

PAOLO COSTA

Autorità portuale Venezia

Troppo spesso lo stato chiude un occhio sulla qualità del servizio per ottenere piuttosto nuove infrastrutture



PRESENTATO NUOVO SPINTORE PER TRAFFICO CONTAINER VIA FIUME DA VENEZIA A CREMONA

22/12/2010 Venezia Logistics, braccio operativo dell'Autorità Portuale di Venezia, ha presentato il nuovo spintore Tobia C che è in viaggio da Costanza (Romania) a Venezia e che verrà utilizzato per rilanciare il traffico container su chiatta che dallo scalo veneziano, via fiume, raggiungerà il cuore della pianura padana.

L'imbarcazione, di 220 tonnellate di stazza lorda, è lunga 28,6 metri, larga 10,0 metri, ha un pescaggio di 1,0 metri ed una potenza dei motori di 1.200 cavalli.

Il Tobia C è stato acquistato sul mercato tedesco per circa 900mila euro e completa la flotta di imbarcazioni impiegate per i collegamenti tra Venezia e il porto di Mantova lungo l'asta del Po.

Attualmente Fluviomar, società partecipata dall'Autorità Portuale, e Venezia Logistics hanno a disposizione cinque chiatte della capacità di 60 teu e uno spintore che consente di offrire un servizio regolare di trasporto merci via fiume a costi molto competitivi.

«Sono lieto - ha detto il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa - dei risultati e delle prospettive che si aprono oggi grazie a questo investimento.

Abbiamo il dovere di sfruttare gli unici 150 chilometri di fiume navigabile che abbiamo in Italia, una modalità che sembra marginale ma non lo è se solo si pensa ai risparmi ottenibili tanto in termini economici che ecologici.

Utilizzare l'asta fluviale del Fissero-Tartaro-Canal Bianco significa mettere in valore un'infrastruttura esistente e fare dello scalo mantovano l'inland terminal di Venezia.

Mantova rappresenta oggi un anello fondamentale nella catena logistica della pianura padana essendo il punto di raccolta delle merci venete e lombarde che, attraverso il Po, potranno sfruttare tutti i collegamenti che dal porto di Venezia raggiungono il resto del mondo».

DITE LA VOSTRACosa ne pensi ? Invia il tuo commentoHomePage