

Un nuovo piano generale dei trasporti

Per lo sviluppo del progetto “Autostrade del Mare”. Impegno straordinario del governo su Gioia Tauro per far nascere una vera e propria città portuale. Parla il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi

A cura di Francesca Cusumano

Ordinario di Urbanistica e rettore dell'Università mediterranea di Reggio Calabria, **Alessandro Bianchi** è il “corpo estraneo” introdotto a sorpresa e all'ultimo minuto come ministro dei Trasporti nel secondo governo Prodi in seguito allo “spacchettamento” dei ministeri voluto dal premier. Tra i protagonisti della nascita del movimento “Progetto Calabria”, è titolare della cattedra di Pianificazione del territorio e di fondamenti di Urbanistica.

Il neo ministro è segretario generale della Conferenza

dei Rettori delle Università Italiane e ha coordinato il Piano territoriale regionale della Calabria, per l'Università di Reggio Calabria.

Progetto&Pubblico: Lei ha definito le Autostrade del Mare “l'idea più intelligente negli ultimi anni per quanto riguarda il sistema dei trasporti”. La Ue le ha inserite nell'elenco delle 30 opere prioritarie, assegnando un finanziamento di 1,8 miliardi di lire che saranno distribuiti, a partire dal prossimo anno, tra i collegamenti del Mar Baltico, l'arco Atlantico e le due direttrici del Mediterraneo, entrambe riguardanti il nostro Paese. Come rendere, dunque, pienamente operativo questo progetto strategico per il riequilibrio modale dei trasporti, superando l'impasse finanziario che si è venuto a creare con i tagli effettuati dal precedente governo nei confronti dei porti?

Bianchi: Abbiamo costituito un'apposita area di lavoro dentro il ministero.

La prima cosa che stiamo facendo è di guardare all'esterno, al mondo degli operatori, per capire le disponibilità ad investire in questo settore.

Si tratta infatti di un settore, quello delle Autostrade del Mare, che riguarda prevalentemente l'operatore privato. C'è stato un contatto con Confindustria e in particolare con Federtrasporti, alla quale abbiamo chiesto di farci sape-

re il quadro della situazione degli imprenditori del settore e della disponibilità ad investire. L'altro aspetto delle Autostrade del Mare riguarda i terminali. L'autostrada parte e finisce in un porto. È un problema che riguarda sicuramente le Autorità Portuali, riguarda però anche la realizzazione delle cerniere di scambio, prevalentemente intermodali, e quindi rientra nel discorso della programmazione dei trasporti, che cominceremo a trattare all'interno del piano generale.

Progetto&Pubblico: Le Autorità Portuali, inoltre, rivendicano una forte autonomia finanziaria per trasformarsi in soggetti finanziari autonomi, vincolati alla ricerca di nuove forme di finanziamento anche innovative, al fine di attirare capitale privato da investire non solo nella gestione, ma anche nella realizzazione delle indispensabili infrastrutture portuali, eventualmente anche con la formula della partnership pubblico-privata. È una strada che ritiene percorribile?

Bianchi: Sulla richiesta di una forte autonomia delle Autorità Portuali userei qualche cautela. Per due ragioni: una che riguarda non l'autonomia finanziaria ma quella gestionale e pro-

“Stiamo guardando all'esterno, al mondo degli operatori, per capire le disponibilità ad investire in questo settore.

C'è stato un contatto con Confindustria e in particolare con Federtrasporti”.



gettuale. Se vogliamo sviluppare un discorso di sistema, in linea con la realizzazione delle Autostrade del Mare, non possiamo lasciare che ciascuno operi senza un quadro di coerenza. Autonomia quindi, all'interno di una cornice di riferimento che va fornita dal ministero dei Trasporti. Un altro aspetto che dobbiamo discutere è quali sono le attività delle quali le Autorità portuali si devono occupare, che non possono essere qualunque cosa. Anche per questo bisogna capire qual è il ruolo che possono avere gli operatori privati.

Progetto&Pubblico: Il porto di Gioia Tauro aveva conquistato la leadership del Mediterraneo sul mercato dei container, ma nel 2004 è stato superato dal porto spagnolo di Algeciras. Per riconquistare il primato perduto c'è bisogno di nuovi investimenti. C'è un impegno del Governo in questo senso?

Bianchi: Su Gioia Tauro c'è un impegno straordinario da parte del Governo. Il fatto che abbia perso alcune quote rispetto ad Algeciras negli ultimi due anni è certamente motivo di attenzione. Bisogna capire se si tratta di una contingenza o di un

fatto strutturale. Il problema vero è che su Gioia Tauro va sviluppato un progetto di ampia portata che parta dal superamento della monofunzione, che è quella del transhipment, allargandola ad altre funzioni; bisogna poi fare in modo che alle spalle del porto – che al momento non è un porto, bensì una banchina – nasca una vera e propria città portuale. Le condizioni essenziali perché questo possa avvenire sono due: la prima è che si realizzi un centro intermodale di grandi capacità, per trasferire merci dal mare alla strada ferrata; la seconda, se possibile ancora più importante, è di realizzare la lavorazione di una parte almeno delle merci che vengono sbarcate a Gioia Tauro. Questo significa attivare tutto un meccanismo di imprenditoria interessata alla parziale trasformazione di queste merci. Il tutto è oggetto di attenzione particolare da parte del Governo. Si sta pensando sia alla costituzione di comitati interministeriali che sovrintendano l'operazione, sia di gruppi di lavoro tecnici che ripartano da quanto era stato fatto dal precedente governo Prodi sull'argomento per rilanciare l'intero progetto d'area.

"Sulla richiesta di una forte autonomia da parte delle Autorità Portuali userei qualche cautela. Se vogliamo sviluppare un discorso di sistema, in linea con la realizzazione delle Autostrade del Mare, non possiamo lasciare che ciascuno operi senza un quadro di coerenza. Autonomia, quindi, all'interno di una cornice di riferimento che va fornita dal ministero dei Trasporti".

"Il casello dell'Autostrada del Mare è il luogo dove si realizza il passaggio da un modo di trasporto a un altro; è anche il luogo dove, in certe condizioni particolari, nasce una piattaforma logistica, una filiera che consente di accompagnare la merce dall'arrivo sino alla destinazione attraverso una serie di passaggi intermedi".

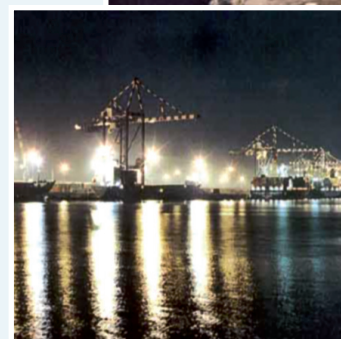
Progetto&Pubblico: Cosa comporta per una città portuale, in termini di impatto economico, ma anche ambientale, possedere un "casello" di Autostrada del Mare sul proprio territorio?

Bianchi: Questa metafora del casello autostradale del mare è molto divertente. Comporta un discorso di grande portata, perché in realtà mentre il casello stradale è una porta attraverso cui si passa, proseguendo sul medesimo percorso o avendo ultimato il percorso, il casello di mare è tutta un'altra cosa, è l'elemento di passaggio da un modo di trasporto a un altro, è l'elemento per cui si trasferisce la merce dalla via del mare alla terra, vuoi strada vuoi ferrovia, la merce.

È un sistema complesso, è un centro intermodale. Il casello dell'Autostrada del Mare è il luogo dove si realizza il passaggio da un modo di trasporto a un altro; è anche il posto dove, in certe condizioni particolari, è normale che

nasca una piattaforma logistica, una filiera che deve consentire di accompagnare la merce dall'arrivo sino alla destinazione attraverso una serie di passaggi intermedi.

Diciamo che il paragone è solo formale, poi c'è una differenza profonda tra le due cose.



Il porto di Gioia Tauro dovrà essere oggetto di un intervento di ampia portata che porterà al superamento della monofunzione di transhipment e alla nascita di una vera e propria città portuale.