

GI17

LE NUOVE VIE DELLA SETA: INFRASTRUTTURE PER MERCI E PERSONE

Giovedì, 28 agosto 2003, ore 19.00

Relatori:

Luigi Roth, Presidente Fondazione Fiera di Milano; Giancarlo Cimoli, Presidente e Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato; Vito Gamberale, Amministratore Delegato Autostrade S.p.A.; Raffaele Cattaneo, Vice Segretario Generale Presidenza Regione Lombardia.

Moderatore:

Sandro Bicocchi, Direttore Generale Compagnia delle Opere.

Moderatore: Buonasera, benvenuti a questo incontro alla XXIV edizione del Meeting di Rimini, dal titolo “Le nuove vie della seta. Infrastrutture per merci e persone”; quest’incontro che si situa nel ciclo di incontri organizzato dalla Compagnia delle Opere e dalla Fondazione per la Sussidiarietà vuol mettere a tema, nell’ambito di un percorso che in questi, oramai cinque giorni di meeting abbiamo sviluppato, dicevo vuole mettere a fuoco il tema delle infrastrutture, come uno di quei fattori di contesto imprescindibili affinché ci possa non essere quello che da diverse parti si sente aleggiare come declino industriale del sistema economico del nostro paese, ma al contrario, si possa riprendere e rincamminarsi verso una strada che, ancorché in salita, ci porterà verso uno sviluppo maggiore. Avendo affrontato in questi giorni diversi temi (dall’innovazione tecnologia all’internazionalizzazione delle imprese, a quali sono i parametri per valutare e per poter parlare di crescita di dimensione aziendale), abbiamo chiamato questa sera a confrontarsi, chiaramente parlando del credito quindi l’accesso al credito da parte del sistema delle piccole, medie e grandi imprese, quattro personaggi di primo piano del sistema economico a discutere proprio su questo nostro titolo.

Due strettamente si occupano di infrastrutture ma anche una terza lo fa, poi c’è un esponente invece del pubblico: sono l’ingegner Vito Gamberale Amministratore delegato di Autostrade, L’ingegner Giancarlo Cimoli, Ferrovie dello Stato, il dottor Luigi Roth della Fondazione Fiera di Milano, e il dottor Cattaneo, Vice Segretario Generale della Regione Lombardia.

Io passerò immediatamente, non facendo introduzioni ulteriori, la parola al dottor Roth, chiederò anzi a lui di fare un’introduzione cercando di contestualizzare l’argomento di cui discuteremo questa sera; lui che di fatto non è oggi a capo di una realtà che si occupa di infrastrutture, anche se si potrebbe considerare la Fiera come il crocevia che ha permesso, anche nella nostra regione, io sono lombardo, nella nostra regione, un recupero uno sviluppo dietro le infrastrutture, quindi chiederei subito di intervenire al dottor Roth, dopodiché vedremo, nello svolgersi di questo incontro, di ascoltare anche gli altri relatori.

Luigi Roth:Grazie. Io sono stato provocato dal titolo naturalmente “Nuove vie della seta: infrastrutture per merci e persone” poi mi sono ritagliato un titolo, sempre nell’ambito delle vie della seta, tentando qualche sintesi sulla nuova struttura dell’economia e dello scambio. Credo di aver il diritto di farlo: la Fondazione Fiera di Milano è il luogo dove si scambia tutto, non solo *business*, non solo cose, ma anche idee, informazioni, cultura ecc. e questo è un po’ il nostro schema di riferimento.

Allora facendo riferimento a Marco Polo tenterei di dare, con lo stesso spirito che lui aveva girando per mezzo mondo, soprattutto verso l’est, di dare uno sguardo sia sul nuovo mondo, quello proprio degli scambi che pertiene molto fortemente alle cose che noi facciamo e alle cose che noi costruiamo perché questo avvenga al meglio, sia sui nuovi ruoli e sulle figure che stanno nascendo nel nostro tempo, in questo ambito naturalmente.

Marco Polo va in giro, fa il mercante, in realtà Marco Polo, è noto, faceva parte dei servizi della Repubblica Veneziana, quindi andava, raccoglieva informazioni e se le riportava che era la vera cosa importante che faceva, poi scambiava anche merci ma certamente erano le informazioni importanti che lui poteva raccogliere, quelle interessanti per chi era il suo mandante.

Quindi tre credo erano i fattori sostanziali, dove Marco Polo andava a guardare: erano prima di tutto vedere come era organizzata una civiltà forte, così lontana, diversa, variegata, certamente un’altra cosa rispetto a quello che lui rappresentava e il suo mandante; seconda cosa la capacità di aggregazione che era sottostante a questa grande realtà, gli affaristi; e la terza era veder come il sistema di comunicazione di un impero così vasto potesse allora, (mancava tutto in fondo, la prendo un po’ da lontano ma poi arrivo vicino alle nostre cose, mancava tutto) con questo meccanismo delle comunicazioni, tenere insieme un impero così vasto e quindi organizzare il meccanismo del suo funzionamento.

Partendo da qui, certamente la prima considerazione è che lo scambio è completamente cambiato.

Noi come gruppo Fiera di Milano mettiamo nel nostro ambito, il *core-business* nostro è lo scambio, ma forse è interessante tentare di capire qual è l’evoluzione dello scambio e cosa ai nostri giorni lo scambio rappresenta.

Il prodotto ormai ha, grosso modo, dei livelli qualitativi abbastanza simili, livelli qualitativi normalmente accettabili, laddove il prodotto rimane sul mercato, ma credo che il dinamismo con cui il prodotto si muove sul mercato, sia la vera chiave di successo o meno del prodotto stesso; quindi scambiare in un certo modo la sua dinamica rispetto al prodotto, che ha certamente le sue valenze intrinseche, è estremamente importante.

Rischia un collo di bottiglia in questo senso di vanificare anche prodotti di altissima qualità. Tra l’altro, breve deviazione che mi riguarda molto da vicino: ci si potrebbe chiedere il perché di Fiere fisiche nel momento del digitale; in fondo, una delle cose che ho imparato, quando arrivai a occuparmi di questo sviluppo di questa grande Fiera, è stata la più grande Fiera del mondo, e l’adeguamento e il ridisegno della vecchia Fiera era proprio se il digitale

poteva sostituire nel giro di breve tempo, quindi un brevissimo tempo, lo spazio fisico e l'incontro dello spazio fisico.

In realtà la piazza oggi come mai, credo che sia la prova della necessità, l'utilità della capacità di esprimere questi incontri è importante; è fisicamente importante incontrarci.

Ma lo è anche per le fiere che noi facciamo, quindi per i prodotti dove la fisicità ha una sua natura da cui non possiamo prescindere, diventando ormai tra l'altro la fiera non più una rappresentazione di un qualche cosa a sé ma diventando un sistema. Ecco questo è un concetto che poi, brevemente, riprendo.

Questa fiera, questo gruppo che noi rappresentiamo, tra l'altro comincia poi ad essere un riferimento, per lo meno noi desideriamo che sia, offrendo queste cose, per una serie di alleanze o di capacità di presenze sul territorio.

D'altra parte la presenza fisica, quindi la capacità, la necessità fisica di stare sulla piazza rappresenta anche un fatto sociale molto importante: il contatto diretto sia per il *business* che si manifesta, (i risultati nelle nostre fiere ne sono certamente una verifica precisa), ma ha anche un significato sociale straordinariamente importante.

Noi siamo passati brevissimamente da una storia dove la vecchia Fiera Campionaria, da dove arrivavamo molti suggerimenti e molti venivano a copiare, ad ispirarsi, è diventata poi una serie di fiere specializzate, molto dedicate, per arrivare ad oggi ad una grande rete, non solo perché è duplice il meccanismo su cui si svilupperà questa grande fiera ma anche perché questo sistema rappresenta, sia in Italia che all'estero, una serie di capacità e di evidenza dello sviluppo che il nostro paese sta avendo.

E allora quest'enorme cosa che stiamo costruendo, questa grande porta importantissima per il nostro paese, (non è solamente per la nostra regione ma è per il nostro paese) ed è una manifestazione di carattere assolutamente internazionale, dicevo che ha due ha due connotati importanti: uno sullo sviluppo della più grande fiera del mondo che avverrà all'interno del territorio in contiguità di Milano e nella restituzione a Milano dei due terzi della vecchia e storica Fiera, quindi un nuovo quartiere, e quindi operatori sul territorio, quindi nodi di rete credo in qualche modo.

E' cambiato lo scambio, ma è cambiato anche il contesto economico dell'intorno. Cioè credo che le entità economiche, le istituzioni si debbano confrontare con una realtà diversa, ma si debbano anche confrontare con se stesse. Quindi la spinta a cavalcare il cambiamento può muovere, oltre che dalle istituzioni, da una serie di altri soggetti; e questa la cosa che mi piace dire qui, mi piace ricordare qui, questo luogo, dove lo scambio ha un interesse particolare, l'intelligenza di fare incontrare in modo trasversale una serie di esperienze, di utenze e anche di udienze diverse e quindi mi piace ricordare queste due osservazioni che farò brevemente per poi avviarmi alla conclusione.

Questi soggetti nuovi, che in realtà sono vecchi, ma hanno una funzione che può essere letta con grande senso di aggregazione nella loro capacità di alleanze, sono quelli che molti hanno chiamato recentemente le autonomie funzionali. Altro non sono che dei nodi, delle reti, dove l'aggregazione ha dei grandi problemi da risolvere, altro non è che la capacità di gestire per esempio alcune reti, che qui sono autorevolmente rappresentate a questo tavolo, non sono solamente la fiera di Milano e le fiere, sono i porti, gli interporti, le ferrovie, le autostrade, e che hanno una funzionalità straordinaria anche in relazione a quel dinamismo di cui parlavo

prima, nei confronti naturalmente di una capacità di sviluppo, di una capacità di migliorare lo sviluppo del sistema economico.

Questa capacità di fare rete, che certamente è una capacità più facile rispetto all'istituzione, e più elastica, ha più un'immediatezza nell'adeguamento, ha poi, in chi guida queste nuove autonomie funzionali, la figura (questa è la seconda cosa che volevo lasciare qua) del neo borghese cioè i nuovi borghesi, laddove non c'è più la vecchia figura del borghese illuminato, del grande come dire, anche profeta di una serie di cose, di una capacità di intendere il futuro non solo nelle imprese, ma anche nel sociale; questi nuovi borghesi sono un po' una nuova classe che io ho tentato di classificare nel modo seguente, hanno messo insieme in cinque grandi famiglie: la prima sono i dirigenti delle medie imprese, poi noi italiani abbiamo un concetto di medio che è diverso da quello mondiale, sono comunque delle grandi realtà, una capacità di sviluppo e di tecnologia notevole; poi ci sono i grandi banchieri, quelli soprattutto che dimenticano la cartolarizzazione, ma hanno una progettualità notevole; i grandi professionisti, quindi i pesci pilota dei grandi progetti; in quarto luogo i manager del terzo settore ;e in quinto luogo i vertici delle autonomie funzionali, delle grandi reti.

ecco il percorso logico che ho tentato di fare.

Allora torno per concludere a Marco Polo: questi neo borghesi, accanto alle istituzioni, non in termini concorrenziali, certamente questi nodi delle reti sono tra gli altri i soggetti che possono permettere in termini di sinergia forte, una ripresa e uno sviluppo nel paese. Io credo che poi la prima cosa del paese è comunque far politica, far progetti e all'interno del progetto poi realizzarlo attraverso non solo le istituzioni ma anche chi sta accanto.

Quindi quest'economia che cambia, questo scambio che cambia e queste nuove figure che sviluppano in termini economici sul breve tempo le proprie specificità, ma sul medio-lungo anche incoraggiano e sono in grado con queste alleanze di dare un impulso complessivo importante, sono figure di cui tener conto.

Il principale cambiamento della fiera resta proprio qua: non solo le condizioni dello scambio noi dobbiamo migliorare ma anche rappresentare un sistema paese nella sua completezza, per le tante sfaccettature nostre che noi rappresentiamo, sia in Italia che all'estero. Non siamo soli, non siamo a valle del sistema produttivo, dicevo prima ci sentiamo autonomie funzionali e neo borghesi. Da ultimo credo che c'è modo di far rete, c'è chi gestisce le reti, c'è chi fa le alleanze con le reti, comunque tutti in questo modo credo che abbiano il dovere, certamente di perseguire degli obiettivi di profitto senza il quale comunque tutte queste entità non possono stare in piedi, ma anche di tirar fuori, proporre, ricordare un progetto dove la qualità della vita e il bene comune, non è secondario al profitto che comunque ci deve essere .

Moderatore: Io ringrazio Luigi Roth e vorrei partire proprio diciamo da questi due ultimi passaggi che venivano fatti, come appunto un'esigenza di fare rete, quindi di riuscire a mettere in contatto anche il sistema economico in quanto tale, le imprese, gli imprenditori, in un'epoca anche di economia che cambia, abbiamo sentito anche in dinamiche economiche che cambiano e con un contesto di globalizzazione che sicuramente muta le condizioni al

contorno, e impone delle riflessioni anche sui nuovi modelli anche quando si parla di infrastrutture.

Ma proprio su questa necessità di fare rete e di considerare la mobilità non più come una condizione da subire, ma quasi una condizione connaturata al fatto di fare economia io passerei la parola all'Ingegnere Cimoli e gli chiederei di illustrarci cosa le Ferrovie hanno fatto, faranno e stanno facendo proprio su questo punto.

Giancarlo Cimoli: Io la ringrazio. Innanzi tutto trovo che è molto azzeccato questo titolo di questa riunione "Le nuove vie della seta": l'umanità ha avuto molte vie della seta, ovviamente quella a cui pensiamo tutti è quella di Marco Polo, è la Cina. La Cina che peraltro, di nuovo, in questo periodo si affaccia nel Mediterraneo con molta prepotenza. E' chiaro che queste carovane che si muovevano hanno creato un grosso cambiamento nel mondo, hanno creato insediamenti abitativi, hanno creato delle strade che via via sono cambiate, siano strade per terra, siano percorsi via mare. Il risultato è stato che è stato costruito in un certo momento un *network*, una rete. Oggi siamo in una fase in cui siamo in carenza, notiamo che siamo in carenza di reti. Quindi quello che il nostro paese, ma l'Europa in particolare, sotto la spinta dell'Unione Europea sta facendo, è ridare slancio alle reti, in particolare io vi parlerò delle ferrovie, ma le reti per me sono tutte. Quindi sono le strade, sono le vie marittime, sono le vie aeree, sono le vie telematiche che forse sono le vie delle idee, come diceva giustamente il dottor Roth. Noi oggi, c'è scritto anche sul libro bianco dell'Unione Europea, abbiamo delle esigenze che dobbiamo soddisfare, abbiamo una società che è assetata di mobilità.

Oggi non parliamo più solo di commercio o di trasferimento di una merce da un punto all'altro, ma direi che c'è bisogno, c'è un'esigenza, ed è anche un diritto delle genti, di avere una mobilità; quindi forse la seta di oggi è la mobilità in sé. Partendo da questo concetto, noi siamo partiti alcuni anni fa a progettare, molti anni fa direi, perché ci sono voluti circa sei anni quasi per ogni tratta ferroviaria nuova, erano cinquant'anni che non si faceva niente in Italia, abbiamo avuto delle conferenze di servizio molto calde anche, su cui si è dibattuto molto con le amministrazioni locali, fino ad arrivare al via definitivo. Da allora siamo partiti soprattutto con la grande T che siamo in corso di costruzione, la Torino-Napoli e quella che sarà poi la Milano-Trieste.

Direi che con questi investimenti che stiamo facendo, stiamo dando un impulso al sistema paese impressionante; pensate che se quest'anno noi riusciamo a spendere quello che noi prevediamo che sia possibile, ma dipende anche dalle imprese, se non ci sono fallimenti nelle imprese, ormai noi le occupiamo quasi tutte, si parla di qualcosa su 7 miliardi di euro, quindi 14.000 miliardi di vecchie lire in investimenti. Vogliamo arrivare al 2005 a 10 miliardi di euro di investimenti e non sono solo infrastrutture: sono anche treni, molti investimenti nel *software*, grosso modo 5 miliardi di euro sui treni e altrettanto sui sistemi di comunicazione, sui sistemi di automazione delle ferrovie. Quindi un investimento notevole, che porterà certamente dei benefici enormi al paese, quando parlo dello 0,8% del PIL, con i numeri che abbiamo oggi, voi capite che è di un'importanza notevole. Nel 2005 noi contiamo di avere grossomodo 35-40.000 persone nei cantieri; oggi sulla Torino-Novara ci sono 5.500 persone; siamo al 35% di avanzamento ed è passato il 35% del tempo.

Cosa vuol dire questo, che le imprese italiane, quindi le Ferrovie quando progettano ma le imprese quando costruiscono, hanno imparato a costruire in questi anni e ad accorciare i tempi, si lavora su due turni, su tre turni, dove si può; ora noi contiamo di avere quella tratta pronta per le Olimpiadi che saranno a Torino nel 2006. E' uno sforzo enorme e io mi aspetto da questo poi delle ricadute per il futuro, perché imprese che realizzano opere di questo genere certamente avranno un'esperienza che potrà essere esportata.

Quando parlo di questi investimenti, noi non abbiamo soltanto le infrastrutture, l'indotto che c'è oggi intorno alle Ferrovie oggi è valutato almeno quanto i dipendenti delle Ferrovie stesse, che sono 100.000 persone, quindi voi capite l'importanza di questa azienda da tanti punti di vista: dal punto di vista delle infrastrutture che dobbiamo costruire e che stiamo costruendo e che cerchiamo di fare nel più breve tempo possibile; dal punto di vista delle persone che vi lavorano che stanno riacquistando il senso di appartenenza. Io sono orgoglioso di essere di questa azienda, ma come lo sono io lo sono molte persone che me lo dicono, noi siamo orgogliosi di essere ferrovieri. Certo qui ci sono molte persone che mi ascoltano e forse avranno tutti una o più storie non positive da raccontare. Noi siamo ancora lontani dalla perfezione, però stiamo facendo uno sforzo per lavorare sul cliente per lavorare sulla qualità, per dare treni nuovi, per dare, quando avremo le rotaie, un servizio migliore.

Andare da Roma a Milano in tre ore, tanto ci metterà l'Eurostar, significa avere dei tempi che sono assolutamente competitivi, considerando che siamo dal centro della città di Roma al centro della città di Milano, e così vale per le altre tratte.

Ovviamente non parliamo solo di alta velocità, ma stiamo ridisegnando un po' tutte le ferrovie; per esempio, per quanto riguarda le merci, vogliamo portarle fuori dalle città, vogliamo liberare certi parchi, certe aree che oggi sono all'interno delle grandi città e possono essere utilizzati molto meglio per scopi molto più importanti che non quello di avere dei carri merci, mentre invece vogliamo portare fuori, vicino alle autostrade, discorso che si è fatto molte volte, ma che sta cominciando a crescere con l'ingegner Gamberale, il discorso di avere a nord di Roma un centro intermodale, a Milano un centro intermodale situato in una posizione peraltro non ancora identificata, Milano forse è la più difficile, a Torino sarà vicino alla linea dell'alta velocità, che per quanto riguarda l'asse orizzontale sarà soprattutto dedicato alle merci.

Questi sono i programmi che abbiamo per l'Italia detti molto in sintesi, perché quando uno dice 5 miliardi di investimenti in *software*, in automazione, è facile da dirsi ma questo va fatto con i treni in marcia, senza fermare le linee, sperimentando spesso prodotti che sono per la prima volta sul mercato. Quindi stiamo spingendo tutte le imprese europee, perché su tutto facciamo gara europea, affinché il sistema cresca, e il sistema cresca dall'esterno, il sistema cresca dall'interno.

Io sono convinto che entro il 2007-2008 la tratta verticale sarà ultimata, e quindi sarà tangibile quanto l'Italia si è accorciata attraverso la ferrovia, sarà tangibile anche quello che saremo stati in grado di fare con il danaro che ci è stato messo a disposizione, per quanto riguarda le infrastrutture, dal Governo italiano.

Però il problema non è soltanto in Italia, entro il 2007 quando saranno pronte queste linee, 2007-2008 massimo se ci saranno dei ritardi, incrementeremo del 20% il passaggio ai valichi alpini, questo è un altro grande problema.

Come sapete questo si ricollega poi al problema dei grandi corridoi intermodali, cioè le linee che da Genova vanno a Rotterdam, le linee che da Berlino dovranno arrivare fino a Napoli e poi giù giù fino alla Sicilia.

Sulla tratta orizzontale, c'è il corridoio numero 5, corridoio che noi abbiamo già iniziato a fare, da Padova a Mestre i lavori sono già in corso, da Torino a Novara sono già in corso, dovremo poi adesso iniziare le altre tratte ma importantissima per i corridoi che vanno all'estero è la collaborazione con gli altri paesi.

E qui c'è il problema del Moncenisio, il problema di fare questo valico, che la Francia finalmente si decida a dare il la con piena consapevolezza che c'è, nel fare questo valico, che diventerà fondamentale verso il 2015/2016 quando con la tecnologia avremo raggiunto i massimi coi binari esistenti.

Quindi programmi molto articolati e complessi, programmi che riguardano i cittadini in maniera pregnante, perché quando si dice intermodalità vale per le merci e quindi il discorso che facevo prima, vale per le merci, nel senso che dovremo fare treni più potenti, nel senso che dovremo rafforzare, abbiamo allargato per esempio un certo numero di gallerie, in modo tale da poter caricare i Tir, da poter fare l'autostrada viaggiante, già la facciamo sul Brennero, la facciamo da Novara verso la Germania, ma ci sono altre tratte che possono essere fatte. Noi auspichiamo che ci sia anche un certo sostegno perché oggi l'autotrasporto è particolarmente, in Italia, favorito. Io credo che l'ingegner Gamberale potrà dirci e confermarci che un Tir sull'autostrada paga non certo quello che consuma mentre invece alle ferrovie ci sono regole ben precise, sia per chi è all'interno delle ferrovie, quindi le ore di lavoro, le regole, ma soprattutto c'è il problema della competitività sui prezzi.

Quindi se si vuole trasportare, questo è un problema non solo italiano, è un problema europeo, la Svizzera e l'Austria l'hanno risolto, o in parte risolto, dando dei contributi o agli autotrasportatori o ai treni, in modo tale che alla fine ci sia una redistribuzione e una quantità di danaro che permetta ad ambedue di usare questa modalità.

Con questo credo di aver detto quelle che sono le cose più importanti che le ferrovie stanno facendo, ricordando però sempre il discorso iniziale, il tema, le vie della seta.

Le ferrovie sono importanti oggi anche per altri motivi. Quando i mercanti, gli ambasciatori si muovevano da un paese all'altro per portare merci, per portare fatti che dovevano essere discussi, dietro a loro c'era anche gente povera, gente bisognosa, gente che aveva dei problemi, e noi lo ritroviamo nelle ferrovie, nelle stazioni. Le stazioni sono uno dei primi punti dove, soprattutto in questo periodo quando grandi masse si muovono da paesi del Mediterraneo, la stazione di Milano, la stazione di Roma, è il secondo punto, dopo l'attracco, dove coloro si riversano. Noi stiamo cercando di fare alcune cose: le facciamo con i Comuni utilizzando alcuni edifici che noi abbiamo, le stazioni, i ferr hotel che non sono più usati perché oggi il numero dei ferrovieri si è ridotto. Abbiamo dato a Milano un paio di ferr hotel in comodato gratuito, abbiamo dato a molti Comuni delle stazioni impresenziate in modo che le possano utilizzare; ricordo recentemente a Roma smistamento abbiamo dato un palazzo, per tre anni, gestito dai gesuiti, è stato dato al Comune di Roma e sulle scale abbiamo trovato una serie di bambini curdi con le loro mamme che ci hanno cantato una canzoncina. A me è venuto in mente che probabilmente 100, 150 anni fa ci saranno stati dei bambini italiani, in paesi lontani che hanno fatto forse la stessa recita a quelli che li accoglievano nel Nord

America o nel Sud America o comunque dove andavano rischiando e mettendo in gioco tutta la loro vita.

Un altro fatto importante è che c'erano anche i pirati, quindi noi i pirati li vediamo come coloro che possono creare problemi di sicurezza sia al nostro personale ma soprattutto ai viaggiatori che con noi sale sul treno. Quando uno compra un biglietto, ormai i ferrovieri ne sono convinti, fa un contratto e quel contratto deve poterti dire che dall'ingresso alla stazione quando uscirai a un'altra stazione tu devi fare questo percorso in maniera sicura, il più possibile sicura, certo questo non è facile stiamo lavorando con la Polfer anche con la polizia Postale anche per quanto riguarda gli *akers*, cioè la possibilità di attacco al sistema telematico.

Un altro problema che le ferrovie stanno affrontando, e devo dire che è molto sentito, e che invece chi andava per le vie della seta in genere non aveva: il problema dei disabili, ogni anno ne carichiamo sui treni circa 60-70.000 e abbiamo 220 stazioni abilitate e dovremo aumentarle, dovremo mettere più scale mobili, dovremo cambiare molte cose anche nel nostro sistema, che non è stato progettato, tenendo conto anche di questo problema di mobilità.

Infatti stiamo rifacendo molte stazioni, all'inizio dell'anno partiranno 12 grandi stazioni, tra cui Milano Torino e poi altre 100 su un altro progetto ne sono in corso, e queste stazioni saranno rifatte con un'ottica diversa in modo che siano anche delle piazze, dei punti di ritrovo. Oggi abbiamo solo Roma Termini fatta così, ma vi assicuro che se andate a mezzogiorno, alle due a Termini trovate gente che viene in stazione ma non prende il treno, utilizza i servizi che ci sono. Tra l'altro mi ricordo quando c'è stato il Giubileo, il primo gennaio del 2000, l'unico luogo dove qualcuno poteva andare trovare un bagno una pizzeria, trovare qualcosa da bere, trovare da sdraiarsi, è stata la stazione Termini che è stata tenuta aperta tutta la notte.

Quello è stato un grande insegnamento anche per i ferrovieri che stanno facendo molto, e abbiamo creato infatti un dipartimento politico-sociale come c'è già nel comune di Milano, di Roma, in modo tale che questi emarginati siano seguiti, queste persone che hanno comunque delle necessità siano seguite con più professionalità.

Concludo dicendo che noi andiamo avanti negli investimenti con molta forza, questi investimenti devono consentire il miglioramento della vita della gente, devono consentire lo sviluppo dell'industria, questo è fondamentale, dell'industria ovviamente che utilizza, utilizzerà queste vie, così come peraltro è molto importante per l'industria che in questo momento sta lavorando in maniera molto pregnante su tutti questi 500 cantieri di cui parlavo prima.

Quindi concluderei con quello che dicevo prima: abbiamo molte similitudini con la via della seta, la seta è la mobilità, ma io aggiungerei sicura, una mobilità che dia affidamento e consenta a tutti di sentirsi liberi e con il diritto di poter viaggiare. Ecco perché, per esempio, sul corridoio n. 5 noi non possiamo accettare che l'Unione Europea non costringa il paese vicino che deve fare la sua parte, a farla perché se i percorsi che attraversano l'Europa passeranno sulle Alpi, fatalmente la pianura Padana e quindi l'Italia diventerebbe da questo punto di vista della mobilità, un paese di serie B.

Questo è inaccettabile: infatti il nostro governo sta facendo molto per cercare di avere un ok pronto per poter partire in tempi brevi sul lato del Moncenisio.
Io mi fermerei qui perché credo di aver toccato....

Moderatore: Grazie. Ringrazio l'ingegner Cimoli del contributo molto significativo, lo tranquillizzo del fatto che sicuramente molti di noi avranno avuto dei problemi col treno, però lei è arrivato mancando l'Alitalia, probabilmente i problemi con gli aerei sono più gravi che con il treno.

Io partirei invece da un aspetto che mi ha toccato sia nella relazione di Roth, sia nel contributo appunto di Cimoli e cioè l'aspetto relativo agli investimenti. Sette miliardi di euro quest'anno sono sicuramente una cifra significativa, mi sembra di ricordare che sono quello che costerà il ponte sullo stretto. Sono sicuramente grandi soldi, grandi investimenti. Roth prima parlava all'inizio di un profitto di aziende che sia però un profitto sano, un profitto giusto, che porti, che abbia nella coda dell'occhio il bene comune, io volevo dare la parola all'ingegnere Gamberale, visto che ci sono state un po' di polemiche sui giornali recenti relative all'aumento delle tariffe, vorrei chiedergli di toccare nella sua relazione anche questo tema, ma soprattutto investimenti, aziende private che fanno bene, che fanno infrastrutture e gestiscono servizi di pubblica utilità; e anche la relazione che c'è, se c'è e quale deve essere tra investimenti profitto e bene comune, nel senso dei servizi di pubblica utilità.

Vito Gamberale: Io intanto ringrazio, e cogliendo questa sua ultima provocazione penso che questa sia la sede più giusta per acclarare che gli utili e le tariffe non sono un peccato, ma sono la leva per sviluppare il paese; e quindi svilupperò il mio intervento toccando anche questi aspetti. Prima di tutto però voglio esprimere la mia commozione, la mia partecipazione per essere presente qui. In questi ventiquattro anni in cui il Meeting dell'amicizia si è sviluppato ed ha fatto parlare di sé e si è fatto sentire da tutta la popolazione non solo italiana, io dall'esterno lo seguivo con molta attenzione, perché ho visto un percorso progressivo di permeazione nella popolazione, di permeazione nei problemi della società; e devo dire che ho avuto modo poi di contattare i personaggi anche che ricoprono delle istituzioni economiche e delle istituzioni che guidano il paese, di lavorare con loro e di avere un esempio di come da questi valori si sanno fare scaturire e si sanno conciliare un servizio per la società, accomunata da valori ideali che portano al progresso della società. Progresso di cui leggevo anche una anticipazione di Vittadini di tutto questo Meeting, progresso alla base del quale c'è lo sviluppo economico del paese, perché io penso che questa è proprio la sede giusta che sta dando un messaggio al paese, troppo malato di storia pauperistica che sulla povertà non si costruisce il progresso, ma il progresso si costruisce sullo sviluppo economico del paese. Detto questo e quindi comunicata la partecipazione molto forte, ideale e concreta dell'azienda e mia personale, a questo incontro, parlerò in maniera molto sommaria, farò qualche riflessione sui problemi economici del paese, presenterò il sistema autostradale italiano ed il sistema della società autostrade e come questo sistema possa costituire un'opportunità per la ripresa economica del paese; e quindi

dirò cosa stiamo facendo e cosa possiamo ulteriormente fare per il rilancio economico del paese.

Di sicuro abbiamo un quadro di riferimento caratterizzato da una diffusa stagnazione in tutto il mondo occidentale, particolarmente in Italia perché se compariamo il PIL italiano rispetto al PIL degli altri paesi, sia dell'Europa sia dell'America abbiamo notevoli decimi in meno. Abbiamo un paese che perde competitività: nei vari indicatori che misurano la competitività, eravamo al diciassettesimo posto, siamo al trentanovesimo posto come indice di competitività, abbiamo di sicuro una criticità nei trasporti. La criticità nei trasporti, lo diceva prima l'ingegner Cimoli è data da una grandissima differenza, quindi un deficit tra domanda di trasporti e offerta di trasporti. È talmente grande questo deficit che è nato un governo in Italia che ha messo come proprio programma fondamentale dal punto di vista dell'economia lo sviluppo e l'adeguamento delle infrastrutture, perché se a qualsiasi cittadino in Italia si chiede qual è la molla economica su cui è nato questo governo, io penso che la maggior parte risponda: è nato per adeguare le infrastrutture del paese. Perché? Perché dal rilancio delle infrastrutture del paese può nascere sia l'eliminazione di questo deficit tra domanda ed offerta, sia un'iniezione di iniziativa economica nel paese che rilancia il PIL e che quindi coinvolge tutti i settori correlati.

Il sistema autostradale, che ruolo ha il sistema autostradale nel quadro italiano? Prima di tutto è una grande leva della mobilità, perché il 2% delle autostrade assorbono il 2% della rete stradale nella loro complessità; col 2% si gestisce il 25% della mobilità, quindi è una grande leva. Due muove venticinque, quindi è un grande moltiplicatore di mobilità ed è un grande demoltiplicatore di incidenti e mortalità. Gestendo il 25% del traffico il sistema autostradale ha solo il 6% degli incidenti e della mortalità. In questo diagramma qui abbiamo comparato solamente, perché prima l'ingegner Cimoli diceva che le ferrovie sono state ferme per cinquant'anni, le autostrade in Italia sono state ferme per trent'anni, in quel diagramma si vede la curva dell'Italia è la curva bianca, eravamo al di sopra della Francia, nettamente al di sopra della Spagna, adesso siamo al di sotto di tutti. Diciamo che se vogliamo paragonare la rete italiana, come un parametro, lo vogliamo paragonare alla popolazione, abbiamo 115 Km di rete autostradale per milione di abitanti, la media europea è circa 170 milioni; ci sono paesi tipo la Spagna che hanno sfiorato i 200 Km per milione di abitanti. Quindi il gap per portarci solo alla media è di aumentare per lo meno del 50% la rete autostradale del paese. È questo il deficit che in Italia c'è. Poi questo deficit lo possiamo anche vedere anche comparato al parco circolante, ma di sicuro, comunque lo vediamo, c'è un deficit. Questo deficit si misura in che cosa? In criticità della rete esistente e in mancanza di arterie fondamentali. La criticità della rete esistente è data da questi cerchi che abbiamo evidenziato, e che sono il nodo di Venezia, il nodo di Milano, il nodo di Genova, tutta questa arteria che da Bologna va a Firenze; poi abbiamo la lacuna, il vuoto che c'è nel corridoio tirrenico, perché le autostrade da Gibilterra fino a Livorno c'è autostrada compresa la Costa Azzurra, poi a Livorno l'autostrada termina per riprendere a Civitavecchia; io non penso che la costa tirrenica, con tutto l'amore che possiamo avere per l'Argentario e per le coste tirreniche, possa essere, possa evitare che questa arteria si interrompa rispetto alla Costa Azzurra. E' stato varato un importante programma di investimenti per le infrastrutture, facendone la base di riferimento del proprio programma: 120 interventi per 126 miliardi di

euro di investimenti. Di questi miliardi, 12 miliardi attengono ai sistemi stradali, e quindi viabilità ordinaria di lunga percorrenza, 44 miliardi attengono al sistema autostradale. Quindi il sistema autostradale da solo partecipa per un terzo a questo programma importantissimo varato dal governo. Di questi 44 miliardi, 33 miliardi e mezzo sono richiesti ai capitali privati. Quindi queste sono le cifre: 126 il piano del governo di cui 44 il piano delle autostrade a cui contribuiscono i capitali privati per 33 miliardi e mezzo. Quali sono le arterie che mancano? Sono quelle che mettono a confronto la situazione attuale con la situazione futura: essenzialmente mancano delle trasversali che consentano di attraversare le tre arterie longitudinali che il paese ha: l'adriatica, l'appenninica, la tirrenica, con quella interruzione che abbiamo detto. Da qui quindi viene fuori un programma complessivo di tremila Km di sviluppo della rete, per portare quel parametro da 115 Km per un milione di abitante a 170 Km per milione di abitanti. Questo in dieci anni. Come si inserisce il piano del gruppo autostrade in questo? Il gruppo autostrade su quei 44 miliardi di investimenti nel settore autostradale, di cui 33 privati, partecipa con un programma per oltre 20 miliardi di euro, quindi solo il gruppo autostrade si fa carico di questo programma, del globale programma dello Stato di oltre il 15% e si fa carico del globale programma autostradale per il 20% , avendo un programma di investimenti e di adeguamento della rete per oltre 20 miliardi di euro, il che significa, perché poi i *pay off* servono per dare la sintesi di un concetto, che autostrade è il maggiore investitore privato del paese. Lo dico non con arroganza, lo dico con senso di responsabilità, con orgoglio per quello che possiamo fare per il paese, con senso di responsabilità con il quale vogliamo responsabilizzarci rispetto al paese e rispetto al governo, ma anche per poterlo fare. Una cosa da non sottovalutare è che questi investimenti sono tutti autofinanziati. Autofinanziato significa che non c'è una lira pubblica, quindi significa che non si incide sulle risorse pubbliche, che si investono capitali autogenerati dall'azienda, e che invece di investire questi capitali all'estero o in altri settori, si investe per poter aiutare il paese a darsi una rete autostradale adeguata. Qui c'è il dettaglio di tutti gli investimenti che possiamo fare, che vogliamo fare. Ma li vogliamo fare, li possiamo fare o li stiamo facendo? Li stiamo facendo perché la società autostrade era una società pubblica fino al 2000, è stata privatizzata nel 2000, è stata la più importante privatizzazione fatta dai governi italiani, perché a fronte di un patrimonio netto di 3800 miliardi di lire è stata privatizzata per circa 18 mila miliardi di lire, cioè un rapporto di oltre uno a quattro, cioè il patrimonio netto è stato pagato 4,5 volte, quindi la più grande privatizzazione, la migliore privatizzazione fatta dal governo italiano. Se pensiamo che due anni prima era stata privatizzata Telecom, che è dieci volte più grande di Autostrade, allo stesso valore di Autostrade, si capisce come la privatizzazione di Autostrade abbia rappresentato un caso simbolo di un paese che privatizza un settore. Da allora cosa abbiamo fatto? C'era un programma di circa 5 miliardi di euro che era stato definito nel '97, ma che dal '97 al 2000 non si era mosso per niente, poi oggi qualcuno se ne dimentica perché i peccati si dimenticano anche se non si è mai stati assolti. Noi da quando la società è stata privatizzata, abbiamo sviluppato quel programma e lo abbiamo portato oggi ad un 80% di gestibilità tra progetti approvati e lavori appaltati, il che significa che stiamo rendendo tutto il progetto cantierizzato. Questo per amore della verità. E qui ci sono ulteriori dettagli. Che cosa significa questo programma per il paese? Significa in definitiva dal periodo dal 2003 al

2010, una spinta propulsiva, significa investimenti per 2,5 miliardi di euro all'anno fino al 2010. Questo cosa significa? Un aumento del PIL dello 0,5% solo per i lavori del gruppo Autostrade. Un paese che oggi ha un PIL che non si sa se è + 0,1 o - 0,1, ma comunque che è stagnante ha una opportunità di avere davanti a sé un investitore, un gruppo che si impegna a investire 20 miliardi di euro (2,5 miliardi all'anno) per dare un contributo allo sviluppo economico del paese dello 0,5% da solo, il che significa che con tutti gli altri investimenti che verranno attivati di sicuro il paese potrà riprendere il proprio sviluppo. Facendo un parametro di un posto di lavoro ogni quaranta milioni di investimenti infrastrutturali significa poter attivare nel periodo, 800 mila lavoratori. Questi sono i dati che abbiamo. E adesso veniamo alla cosiddetta amabile provocazione dell'amico Bicocchi. Prima di tutto quando si vuole insultare qualcuno si può prendere qualsiasi elemento, si può dire che ha gli occhiali, che ha il naso grande, si può dire ..., si possono dire tanti aspetti, però se parliamo del paese, se parliamo di economia, etica vuole che si parli di dati e di numeri e che ci si confronti, altrimenti si fa disinformazione e di sicuro si va contro il paese e non si va a favore del paese. Prima di tutto le tariffe, mi ha fatto piacere che l'amico ingegner Cimoli l'abbia accennato: l'Italia ha le tariffe autostradali più basse d'Europa. Questo è un dato di fatto perché chiunque di noi è andato con la macchina al di fuori dei confini nazionali (e quando parliamo di tariffe dobbiamo parlare dei paesi che hanno le tariffe cioè Portogallo, Spagna, Francia e Italia). I paesi che sono basati sulla non tariffa stanno velocemente passando alle tariffe. Tant'è che l'Austria sta introducendo il pedaggio sui veicoli pesanti, perché si comincia da qualcuno, e avrà tariffe per i veicoli pesanti tre volte superiori a quelle italiane. La Germania sta introducendo il pedaggio sui veicoli pesanti e ne avrà 2,5 volte superiori a quelli italiani, l'Inghilterra sta facendo la prima autostrada a pagamento, pedaggio libero, senza alcun vincolo, quindi sarà il gestore che in base alla domanda e all'offerta lo gestisce. Quindi questo è sulle tariffe, allora, chi vuole parlare di tariffe deve prima di tutto accettare questa verità, altrimenti stiamo parlando di bugie.

L'andamento delle tariffe di Autostrade. Autostrade ha avuto in questi quattro anni da quando è privatizzato un aumento annuo sempre inferiore all'inflazione, sempre. Chi dice quindi che sono aumentate di più dice una menzogna e mentisce, come si suol dire, sapendo di mentire, ma vuol dire che ci sono interessi a mentire. Allora abbiamo il più grosso investitore del paese, l'operatore che ha le tariffe più basse d'Europa, l'operatore che aumenta le tariffe annualmente al di sotto dell'inflazione, ma perché è un benefattore questo qua? No, perché abbiamo una economia di scala da una parte e stiamo lavorando sull'efficienza, per cui possiamo riuscire a gestire lo sviluppo con un adeguamento graduale e naturale che debbono avere le tariffe senza pesare sull'inflazione. Ma quanto pesano le tariffe autostradali sull'inflazione? Anche questo, perché la bolla sembrava da taluna stampa che la colpa della bolla inflazionistica di giugno, luglio e agosto fosse delle tariffe autostradali, e questa è un'altra menzogna perché le tariffe aumentano il primo gennaio. Allora non è possibile che ciò che è aumentato il primo gennaio faccia sentire i propri effetti a giugno, luglio e agosto. Giugno, luglio e agosto sono aumentati i prezzi dei prodotti di consumo, tant'è che se poi uno andava a leggere gli articoli, negli articoli c'era quello. Ma questo perché? Perché le tariffe autostradali nel paniere dei dodici prodotti che incidono sulla scala mobile è 0,3%, cioè niente. Un'ultima considerazione. Ovviamente sulla

sicurezza, sull'incidentalità stiamo lavorando moltissimo, ho l'orgoglio di dire che nel settore autostradale che l'ultimo week-end è stato il primo week-end nella storia delle autostrade italiane senza nemmeno un morto, perché i morti avvengono nella viabilità ordinaria. Ci confrontiamo anche con l'estero, con l'estero omogeneo a noi, allora abbiamo fatto fare un *report* da una società che ce lo ha certificato: abbiamo la migliore qualità della pavimentazione, la migliore sicurezza, un tasso di mortalità sul quale stiamo lavorando, gli impianti in galleria, sembra che è scontento quel viso, ma è scontento perché per noi il 5% della rete è in galleria, per la Francia lo 0,1%, cioè significa che hanno una galleria nella loro rete, noi abbiamo il 5% della rete in galleria. Il gruppo Autostrade si è dato una nuova struttura, e si è predisposto a poter sviluppare l'Italia, ma poter anche a poter partecipare allo sviluppo del corridoio 5 verso l'Est. Siamo quelli che stanno gestendo l'introduzione del pedaggio in Austria e siamo fortemente focalizzati ad aiutare l'Italia a far passare il corridoio 5 in Italia, per proseguirlo verso i Balcani. Un'ultima considerazione. Gli utili, perché anche questi sembra che siano peccato, no? Ogni tanto quando noi tiriamo fuori il nostro bilancio, si dice che facciamo troppo utili. Prima di tutto il troppo va misurato al cosa, perché una società autostradale investe a lunghissimo periodo, quindi investe a trent'anni, e a elevata intensità di capitali: noi adesso solo questo programma di investimenti, 20 miliardi di euro, rapportato ai settemila dipendenti significa 3 milioni di euro per dipendente, cioè investiamo sei miliardi per dipendente! trovatemi un'azienda, un gruppo che investe sei miliardi per dipendente. Quindi siamo a elevatissima intensità di capitali e se uno investe e gli deve ritornare in trent'anni di sicuro deve ritornare come frutto della gestione. Allora le tariffe non possono essere un peccato, l'utile non può essere un peccato. Fatemi fare un'ultima considerazione, in Italia sembra che sia peccato da un po' di tempo essere grandi. Io penso che il paese stia assistendo impassibile alla disarticolazione della propria economia, perché non è vero che piccolo è bello, piccolo è bello perché fa colore, ma non fa potere, non fa ruolo né in Italia, né all'estero perché ci vogliono piccoli per farci rimanere nani per farci rimanere esclusi; ogni paese ha bisogno di campioni nazionali in taluni settori attraverso i quali difendere la propria economia, consolidare il proprio orgoglio e consolidare il proprio paese, altrimenti un paese di nani è un paese nano. E quindi io penso che in Italia servirebbe *l'antismall*, per dire: invece di essere piccoli dobbiamo essere grandi e dobbiamo costruire un organismo che ci aiuti ad aggregare. Tant'è che in Francia c'erano vari operatori autostradali, in sei mesi hanno fatto un operatore che ha l'82% della rete, in Spagna in sei mesi: quelli sono paesi forti che decidono di consolidarsi.

Allora io ho terminato, ringrazio dell'attenzione, ringrazio dell'accoglienza e dello spazio che ci è stato dato, ma da questa sede abbiamo il piacere e la responsabilità di ribadire il ruolo importante che Autostrade vuole e può svolgere nel paese, con l'orgoglio di essere il primo operatore europeo, ma anche con la responsabilità di voler aiutare il paese a poter avere una spinta propulsiva forte, concreta per far rimarcare l'economia del paese e per riportare il paese, per lo meno nelle infrastrutture, ai livelli di primato che aveva decenni fa. Grazie.

Moderatore: Io ringrazio l'ingegner Gamberale, però mi permetto di fare una piccola osservazione: nella nostra concezione "piccolo" non è assolutamente sinonimo di "nano".

Secondo noi, in un settore complicato e difficile come quello delle infrastrutture, sicuramente non si può restare piccoli. Ho capito la sfumatura, la diversa sfumatura che lei dava alle due interpretazioni, ma ci tenevo a ribadirlo. È ovvio che occorre difendere il patrimonio anche privato, noi non diciamo assolutamente che l'utile sia un peccato, è anche vero che spesso e volentieri, non è il caso di autostrade, si sono fatte privatizzazioni, come si suol dire- pubblicizzando perdite e privatizzando profitti.

Raffaele Cattaneo, Vice Segretario Generale della Regione Lombardia conclude il nostro dibattito partendo magari proprio da ciò che in regione Lombardia sta avvenendo in termini di infrastrutture, sia credo per i due tre interlocutori che sono qui, ma anche in generale come vedi la cosa dal tuo osservatorio, tenendo conto che poi tu rappresenti il pubblico.

Ti chiedo solo di essere.. di finire in una decina di minuti, perché purtroppo se no qui ci...

Raffaele Cattaneo: Grazie. Prendere la parola a quest'ora, dopo tre personaggi come quelli che mi hanno preceduto ci vuole molto coraggio, bisogna essere molto bravi e molto brillanti, due virtù di cui non ritengo di essere particolarmente dotato, ma farò del mio meglio. La prima cosa che vorrei dire è che se uno come me può prendere la parola dopo questi tre signori al Meeting, io vengo al Meeting credo dalla prima edizione; sono un po' come Andreotti, salvo qualche rara eccezione sono sempre venuto, sono sempre stato da quella parte lì. Ecco, che io sia da questa parte è un messaggio di buon auspicio soprattutto per i più giovani, ecco, perché il Meeting è certamente un grande serie di promozione umana che consente anche a uno come me di venire da questa parte.

La seconda cosa è che non stiamo parlando di cose astratte. Questi tre signori che mi hanno preceduto sono tre signori dal cui operato dipenderà e sta dipendendo il risultato che il nostro PIL nel 2003 alla fine abbia un segno positivo piuttosto che negativo. Il lavoro di uno, due e tre farà sì probabilmente che, se saremo al +0,6/+0,8 sarà gran parte merito loro. Quello di cui stiamo parlando è tutt'altro che un discorso teorico e astratto. Penso che questo meriti un grande applauso per loro, così che dopo ne farete anche uno più piccolo a me. Basterebbe questo per dire che le infrastrutture sono importanti, però non è un fatto scontato: io ricordo che negli anni '70 e '80 non si parlava di questo tema, si parlava di giustizia sociale, di redistribuzione del reddito, di equità salariale, ma di infrastrutture no. Sono diventati importanti per un fatto culturale che vorrei sottolineare all'inizio dell'intervento, perché a un certo punto ci si è resi conto che, se si vuole distribuire meglio la ricchezza ci vuole anche qualcuno che la produca, e se si vuole produrre più ricchezza, come il motore, se volete un paragone motoristico, se si vuole che il pistone vada più veloce del cilindro ci vuole un forte monoblocco. Ecco, le infrastrutture sono un po' come il monoblocco del motore dell'economia: se non ci sono, il motore è più fragile, il pistone va più lentamente e si cresce di meno. È questa la prima ragione, credo, per cui le infrastrutture sono importanti. Ma ce n'è un'altra molto semplice: che se ci confrontiamo, come diceva Gamberale che quando si parla di economia bisogna parlare di numeri e di cose concrete, ecco, se confrontiamo la situazione italiana, e quella lombarda in particolare, con le altre aree sviluppate, noi ne abbiamo pochissime, di infrastrutture, troppo poche. L'ingegner Gamberale ha dato alcuni dati, ma credo che il più clamoroso sia questo, cioè un dato Eurostat, che dice che nel decennio '90/'99, come negli ultimi anni trascorsi, la rete

autostradale italiana è cresciuta del 4,2%; negli stessi dieci anni la media europea è stata +25%, la Francia è cresciuta del 50%, e la Spagna è cresciuta del 50%. In questi stessi dieci anni però le automobili sono cresciute del 40%, e l'uso delle autostrade del 37%; quindi noi sulle stesse strade abbiamo una volta e mezza le automobili che c'erano dieci anni fa. Un'altra indagine interessante ha messo a confronto 5 Paesi europei nel periodo '85/'99: l'Italia sulla media delle infrastrutture generali- trasporti, energia, telecomunicazioni, istruzione ecc.- stessi dati: l'Italia è cresciuta del 4%, la Spagna del 35%, la Germania e l'Inghilterra del 40%, la Francia del 60%. Basterebbe questo; ci sono dati ancora più interessanti ma basterebbe questo per dire quanto siamo rimasti indietro, e questo essere rimasti indietro non è a costo zero. Questo mi sembra la terza e più importante considerazione, fatto salvo che poi ci sono delle cose strane; poi io insomma rappresento la Lombardia e qualcosa devo dire: per esempio è strano che in tre regioni grandi uguali come la Lombardia, la Sicilia e il Piemonte, si scopra per esempio che il Piemonte ha il doppio di chilometri di strada della Lombardia, 22mila Km contro 11mila; la Sicilia ne ha una volta e mezza, 16mila contro 11mila, però la Lombardia ha il doppio delle automobili del Piemonte, il doppio, 6,3 milioni di automobili contro il 3,3 del Piemonte e della Sicilia. Queste sono le stranezze del nostro Paese. Ma adesso non vorrei fare discorsi che ci portano lontano, però mi sembrava un aspetto interessante. Invece volevo fare questa sottolineatura: il vero motivo per cui le infrastrutture sono importanti è che il costo delle non infrastrutture non è solo qualche punto in meno del PIL, il costo delle non infrastrutture si paga in termini di sangue e di vite umane. Questo è l'aspetto che tutti tacciono ma che bisogna incominciare a dire. Solo in Lombardia ci sono mille morti all'anno sulle strade; nel nostro paese ce ne sono settemila, questo vuol dire una cosa molto semplice: vuol dire che se ci fosse ogni giorno un crollo in un palazzo, un'esplosione, una frana che produce ogni giorno 20 morti e 100 feriti, qualcuno se ne occuperebbe dopo due, tre, quattro giorni. Nel nostro Paese ogni giorno ci sono venti morti e cento feriti ma sostanzialmente nessuno se ne sta occupando in maniera diciamo adeguata alla gravità del fenomeno. È questo un aspetto che credo che non vada sottodimensionato, perché appunto l'effetto di questo è la grande congestione. Abbiamo fatto un'indagine nel nostro istituto di ricerca, ben diretto dal dottor Raffaello Vignali che in questo luogo gode di un certo consenso, che dimostra, mettendo a confronto i cosiddetti quattro motori d'Europa (cioè Lombardia, Catalogna, Baden Wuttemberg e Rhone Alpes), fatto cento il tasso di cogestione della Lombardia, la Catalogna è tre quarti della Lombardia, 75%, il Baden Wuttemberg, 50% o poco più, E il Rhone Alpes è 25%, cioè a Lione il grado di congestione è un quarto di quello di Milano; questo poi qualcosa vuol dire; i risultati sono quelli che vi ho detto poco fa. E questa era la prima considerazione che volevo fare.

La seconda, altrettanto breve: le infrastrutture non sono un fenomeno economico –questo è un altro aspetto che è sempre taciuto; le infrastrutture sono anche un grandissimo strumento di cultura: attraverso le vie della seta –è per questo che è azzeccato il titolo- sono passate le sete e le spezie, ma è passata anche l'algebra, l'astronomia, una certa concezione del mondo. Da Oriente a Occidente e da Occidente a Oriente. Costruire più infrastrutture significa costruire le premesse, soprattutto in un mondo globalizzato, per poter aumentare gli scambi tra gli uomini. Perché è così importante Malpensa? Perché al Presidente Fomigoni e al più modesto Cattaneo interessa in qualche modo dire che anche noi abbiamo il nostro aeroporto?

Ma perché se Malpensa non diventa quello per cui è stata concepita, cioè un grande aeroporto intercontinentale, la Lombardia e tutto il nord Italia saranno cancellati dalla carta geografica del prossimo secolo, che è quello che è già cominciato. Così come le città che non avevano un porto, sono state cancellate dalla carta geografica degli ultimi cinquecento anni. Pensate a Trieste, che era il porto dell'Impero Asburgico; quando è caduto l'Impero Asburgico Trieste è decaduta; da una città ricca e fiorente è diventata una città in declino. Siccome l'eccellenza si può anche perdere, che il Presidente della Regione Lombardia si preoccupi di avere tante infrastrutture e un aeroporto che funziona vuol dire che fa bene il suo mestiere, perché se non ci sono le infrastrutture è probabile che la Lombardia perda la sua eccellenza, non solo l'eccellenza economica, perderà anche l'eccellenza e il primato delle sue Università, della sua cultura e così via.

Terza considerazione, che spero anche questa altrettanto breve: se sono così importanti queste infrastrutture, perché non si fanno? Dovrebbero essere anche fonte di un certo consenso! Io ho seguito, per il ruolo che ho in Regione, diverse vicende, da quella della Fiera di Milano all'aeroporto, a vari progetti infrastrutturali autostradali, ferroviarie e così via. Io ho constatato sostanzialmente due tipi di problemi: i soldi e il consenso. Non si sono fatte le infrastrutture negli ultimi 15 anni perché non c'erano i soldi. Cosa succedeva prima? Quelli che abitano come me nella zona delle Prealpi, nella Lombardia nord occidentale, quando vanno al mare fanno una bellissima autostrada che si chiama A26 dei trafori, ma che noi tutti gergalmente chiamiamo A Nicolazzi per via di un famoso ministro dei Lavori Pubblici, socialdemocratico, che fu il grande promotore di questa opera o, meglio quello che la cavalcò nel modo migliore. Perché una volta le autostrade si facevano così: una volta bisognava andare dal Ministro di turno, e con una grande opera di lobby convincerlo che i soldi pubblici venissero messi su quel progetto piuttosto che su quell'altro. Da 15 anni a questa parte di soldi pubblici non ce ne sono stati sostanzialmente più, e il meccanismo è diventato un altro: quali sono le esperienze di successo oggi? La Fiera di Milano. La Fiera di Milano è una grande opera infrastrutturale, realizzata senza una lira di contributo pubblico, salvo che per le infrastrutture di collegamento, ma i padiglioni sono più di mille miliardi di vecchie lire di investimento fatto tutto con risorse private. O un'autostrada che è stata ideata dagli imprenditori di Brescia, di Bergamo e di Milano, che sono passati dalle Camere Di Commercio, poi delle Provincie – c'è l'Assessore Parolini qui che è stato uno dei protagonisti di questa iniziativa-, poi sono venuti in Regione, poi sono andati dall'ingegner Gamberale, hanno rotto le scatole a tutto il mondo, ma hanno anche detto: "I soldi li mettiamo noi, la facciamo in totale autofinanziamento". Oggi funziona così, e d'altro canto il Governo si è accorto che il problema c'è, e la legge obiettivo è una risposta, bisogna riconoscerlo. Poi si potranno fare tante critiche a questo governo, a volte gliele facciamo anche noi che pure condividiamo la stessa maggioranza, ma sul fronte delle infrastrutture la legge obiettivo è stata una grande realizzazione: dopo anni - non a caso forse tutti gli anni del Governo di CentroSinistra – in cui gli investimenti in opere pubbliche continuavano a decrescere, si erano assestati sui 13 miliardi di euro, la legge obiettivo tra il giugno e il luglio del 2001 e il giugno luglio del 2002 ha messo in moto 32 miliardi di euro di investimenti, e nell'ultimo anno ne ha messi in moto 29, di cui soprattutto il primo anno 6 miliardi cantierizzati e 19 miliardi il secondo anno cantierizzati. Se uno viene da Milano qui, di

fianco all'autostrada le opere che sta facendo l'ingegner Cimoli le vede: vede le ruspe, vede le realizzazioni in corso e così via. Quindi il problema delle risorse mi sembra che sia avviato a soluzione con investimenti straordinari: gli accordi con le regioni valgono 122 miliardi di euro, vuol dire 5/6 finanziarie, per dare l'idea. Ma anche la dimensione europea con il semestre di presidenza italiano: ci sono i documenti del nostro Ministero, che prendono atto del fatto che il gruppo di Van Mirt (?) ha stimato gli investimenti in 280 miliardi di euro per le opere prioritarie, e in 600 per le opere dell'intera rete, la cosiddetta TEN, Trans European Network; vuol dire metà del PIL italiano; quindi, insomma, stiamo parlando di cose di dimensioni gigantesche, però mi sembra che le risorse comincino ad esserci.

Quello che dobbiamo ancora continuare a costruire e trovare il modo per costruire meglio è il consenso. Anche qui abbiamo fatto dei passi avanti straordinari: io ricordo il problema della Pedemontana. È un'autostrada per cui esiste una concessione, in una società che è partecipata al 50% dalla società di cui Eugenio Gamberale è Amministratore Delegato, da 25 anni e forse più: c'è una società da 25 anni che esiste per fare questa autostrada e non ha mai fatto un metro d'asfalto. Perché non ha mai fatto un metro d'asfalto? Perché la Pedemontana attraversava 107 Comuni e bastava che uno solo di questi 107 Comuni, fino a un anno e mezzo fa, dicesse di non essere d'accordo, per rendere impossibile qualunque metro d'asfalto di questi 64 Km di percorso. Le regole stanno cambiando, però c'è ancora un po' da fare secondo me, su due fronti: uno culturale, e finisco: gli americani la chiamano *la sindrome Nimby*: "io la voglio l'autostrada, la voglio la ferrovia, ma *not in my back yard*, non nel mio giardino, dietro casa mia, perché mi dà fastidio". Probabilmente su questo dobbiamo crescere un po' tutti, perché siamo un po' tutti così, è comprensibile; probabilmente bisogna anche crescere nelle regole di governo di questo fenomeno, perché non è possibile che se arriva la fermata della metropolitana sotto casa mia, il valore immobiliare del mio appartamento cresce del 50%, e questo me lo intasco io, ma se invece passa l'alta velocità nel mio giardino il valore immobiliare della mia casa cala del 50%, e questo me lo pago solo io; non è possibile che sia così! Ci vuole un qualche meccanismo che consenta di redistribuire i vantaggi e gli svantaggi in una maniera più adeguata. Io credo anche che ci voglia un altro ruolo- e questa è veramente l'ultima cosa che dico- del pubblico: noi siamo ancora ancorati al vecchio ruolo del pubblico, dirigista, ultimamente statalista, che decide, indirizza, governa, ma non è più così! Il rischio è che oggi il pubblico non abbia più nessun ruolo se non se ne ritaglia un altro. Quale deve essere l'altro? Io credo che il caso della Fiera di Milano sia emblematico di quale possa essere nel modo migliore il ruolo corretto del pubblico e del privato: il pubblico deve accompagnare la costruzione del consenso e deve costruire gli strumenti che fanno stare tra la programmazione delle opere, che certamente è un compito di governo, e la realizzazione delle opere che è certamente un compito del mercato. Strumenti come Sviluppo Sistema Fiere, di cui c'è qui l'amministratore delegato in prima fila, o come la società che la Regione Lombardia si accinge a far nascere che si chiamerà Infrastrutture Lombarde, nascono esattamente con questo scopo, ma magari su questo parleremo nella prossima edizione.

Moderatore: Il titolo di questo Meeting è appunto "C'è un uomo che vuole la vita e desidera giorni felici?", e il salmo continua dando una risposta ovvia "Sì, io voglio giorni felici", ma

per potere avere giorni felici occorre però, e mi sembra che anche questo incontro abbia cercato di dare un contributo, superare una concezione che ormai è vecchia, che appartiene al passato: tra pubblico e privato, l'utile, l'utile male e l'utile bene, arrivare forse anche superare la divisione tra il dipendente e l'imprenditore. La concezione nuova che sta emergendo anche da questo Meeting e che domani troverà, come dire, il suo culmine in un incontro importantissimo sul tema dell'educazione, del capitale umano –parlo sempre del ciclo economico che noi abbiamo organizzato -, una nuova concezione che appunto abbia come punto di partenza l'io, l'io stupito dalla bellezza, e la bellezza è anche la possibilità di muoversi e la possibilità di fare impresa, di fare utili, perché così si contribuisce al proprio benessere e al benessere degli altri. E questa nuova concezione ha come punto di partenza l'io, e come punto di arrivo ancora l'io, ma non secondo quanto ci hanno fatto vedere negli ultimi dieci anni, vent'anni, cinquant'anni (io poi posso parlare solo degli ultimi cinque, per motivi anagrafici): un io settorizzato, c'è chi si occupa di economia, c'è chi si occupa di sociale, c'è chi si occupa di pubblico, chi si occupa di privato, ma l'io in quanto è costituito da tutto questo. E' quindi un io colpito, un io educato a non aver paura delle proprie esigenze, delle proprie aspirazioni e neanche di fare utile; è un io che inevitabilmente arriva a domandarsi il perché un uomo possa dire: "io desidero giorni felici", perché se questo non è sperimentabile, la domanda -che ha una risposta retorica- ha però una risposta che non è verificabile nell'esperienza. Io vi ringrazio, vi do appuntamento a domani mattina alle 11.15 a questo grosso incontro sull'educazione dell'io.