

INFRASTRUTTURE: UNA PARTITA PERSA? Workshop. In collaborazione con **Unioncamere**

Mercoledì, 27 agosto 2008, ore 11.15

Partecipano:

Giovanni Castellucci, Amministratore Delegato Autostrade per l'Italia; **Raffaele Cattaneo**, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; **Pier Francesco Guarguaglini**, Presidente e Amministratore Delegato Finmeccanica; **Altero Matteoli**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Mauro Moretti**, Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato; **Antonio Tajani**, Vice Presidente Commissione Europea con delega ai Trasporti; **Roberto Tazzioli**, Presidente ed Amministratore Delegato di Bombardier Transportation Italy S.p.A. Unipersonale; **Giuseppe Tripoli**, Segretario Generale Unioncamere

Moderatore:

Maurizio Lupi, Vicepresidente Camera dei Deputati

MODERATORE:

Buongiorno a tutti. Innanzitutto grazie di essere qui ancora una volta, oramai questo appuntamento sulle infrastrutture è diventato, lo dicevo prima agli amici che hanno accettato l'invito del Meeting di Rimini, un' appuntamento tradizionale, un' occasione importante con persone autorevoli, ma non solo autorevoli, impegnate in prima persona, per fare il punto sullo sviluppo infrastrutturale del nostro paese. Anche il titolo è molto provocatorio questa volta, vedo anche tanti amici qui in sala, ed è provocatorio perché, dopo anni che ci troviamo e che ci siamo trovati a discutere sin dal primo anno con il Ministro Lunardi, che tra l' altro è qui anche oggi, in prima fila, ci siamo posti e vorremmo porci una domanda, "le infrastrutture una partita persa?", con un punto di domanda, non come una affermazione. Per fare questo abbiamo chiesto ad alcuni amici di intervenire alla nostra tavola rotonda. Io li ringrazio di cuore e innanzitutto li presento, primo fra tutti l'Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, l'amico Giovanni Castellucci; Roberto Tazzioli, Amministratore delegato Bombardier; il nuovo presidente, ed è questa la notizia, della Juventus, nonché Presidente di Finmeccanica, l' amico Pier Francesco Guarguaglini. Ci unisce tutto meno che la fede calcistica, noi siamo Milanisti ovviamente, noi, qui sono circondato da due Juventini, vabbè il Milan è la squadra più forte, quindi andiamo avanti. "O protagonisti o nessuno" è lo slogan di Berlusconi, questo lo sapete. Poi l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti; Giuseppe Tripoli, Segretario Generale delle Unioncamere. E poi le istituzioni con le quali vorremmo confrontarci in maniera molto franca e schietta, Raffaele Cattaneo, l' Assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; Antonio Tafani che io accoglierei con un grande applauso perché lo dicevo prima, in tempi non sospetti, abbiamo vissuto anni insieme, poi lui ha lavorato in questi anni fianco a fianco con Mario Mauro e adesso è appunto Vice Presidente della Commissione Europea con deleghe importantissime per il nostro

paese e sono appunto le deleghe ai Trasporti, alle Infrastrutture, ed altro che poi eventualmente ci dirà. E poi non poteva in questa importante occasione mancare, lo ringraziamo per avere accettato l'invito, Altero Matteoli, che è il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. In sala abbiamo anche tantissimi amici, in particolare voglio ringraziare, perché è qui presente, il Sottosegretario Giacchino, Sottosegretario sempre alle infrastrutture e in particolare con le deleghe ai Trasporti, e poi invece un lombardo, lo lascio ovviamente per ultimo, perché noi lombardi siamo sempre molto disponibili, l'amico Mario Mantovani, Sottosegretario anche lui alle infrastrutture, ma che segue in particolare una delega che non tutti abbiamo a cuore, che è il grande tema, la grande scommessa del piano casa, che sarà uno dei temi, secondo me, con cui il Meeting dovrà nei prossimi anni confrontarsi. Veniamo al merito dunque della questione, io chiederei a Giuseppe Tripoli, il Segretario Generale delle Unioncamere, prima di dare la parola ai nostri relatori, di farci un'introduzione, di darci un quadro della situazione, del punto ad oggi delle Infrastrutture nel nostro paese, e mi sembra che l'Unioncamere sia l'osservatorio privilegiato, rappresentando poi il sistema delle imprese nel nostro paese. Introducendo lui, volevo ricordare che in Parlamento è stato recentemente presentata una ricerca della Bocconi sui costi del non fare nel nostro paese. Un dato fra tutti, dal 2005 al 2020 i costi del non fare, cioè del non realizzare le infrastrutture necessarie o le cose promesse, ammonteranno, qualora non si facesse nulla ovviamente, a 338 miliardi di euro, che vanno a danno di tutta la collettività. Questo è un dato che non danneggia né il centro destra, né il centro sinistra, ma che un osservatorio privilegiato come la Bocconi, che ogni anno fa il monitoraggio di questa situazione e l'aggiorna, ci pone davanti. Rispetto a questo Giuseppe a te la parola.

GIUSEPPE TRIPOLI:

Grazie, buon giorno a tutti. E' partita persa, dice il titolo con un punto di domanda? Certo la situazione da cui partiamo non è facile, è tutt' altro che facile, nel corso degli anni non è migliorata. Oggi abbiamo un gap che rispetto a qualche decennio fa è aumentato nei confronti dei paesi con i quali normalmente ci confrontiamo sulla competizione internazionale. Io volevo partire da qualche dato. Nel 1980 la nostra rete autostradale era più estesa di quella che c'era in Francia, ed era tre volte quella che c'era in Spagna. Oggi la Francia ci supera del 65% e la Spagna del 75%. Questo è frutto anche del fatto che tra il '99 e gli anni successivi, 4, 5 anni successivi, noi abbiamo potuto costruire 64 chilometri di autostrada, aprire nuovi 64 chilometri di autostrada, mentre in Francia ne hanno aperti 1035, in Spagna 2383. Alta velocità ferroviaria, secondo esempio, oggi, dico oggi, perché so che ci sono delle importanti novità alle porte, ma oggi l'Italia ha 580 chilometri di alta velocità. La Spagna 1552, la Francia 1893. Perché uso Francia e Spagna? Perché sono i paesi, un po' sotto e un po' sopra, con i quali normalmente ci confrontiamo dal punto di vista economico sul mercato. Metropolitana, il fatto della metropolitana è molto singolare, tutta Italia ha una rete metropolitana di 130 km, tutta l'Italia, tutte le metropolitane d'Italia. Parigi da sola ne ha 211, Madrid da sola ne ha 227. A questo gap aggiungerei un gap tutto italiano, che c'è solo in Italia, con questo dato così forte, che è il gap territoriale: noi, con il nostro istituto tagliacarne, facciamo un indice che chiamiamo della dotazione infrastrutturale delle province, cioè vediamo,

provincia per provincia rapportandola al territorio e agli abitanti e alla imprese, qual è la dotazione infrastrutturale delle province. Fatto centro l'Italia, Centro Nord ha una dotazione infrastrutturale media di 113, il Sud una dotazione infrastrutturale media di 76, con punte di assoluta drammaticità, dove questo indice arriva a 23, 24. Questo è un dato, direi, esclusivamente italiano, con questa differenza così pronunciata a livello territoriale. Però per dire se è o no una partita persa, bisogna andare un po' più a fondo. Io qui vorrei sottolineare tra i tanti nodi che ci sono sulla questione, tre attorno ai quali si gioca effettivamente, a mio avviso, la sfida. Un primo nodo è il tema delle risorse economiche, delle risorse finanziarie. Il DPF, che è il Documento di Programmazione del Governo, nelle scorse settimane ha dichiarato che per realizzare il piano decennale delle infrastrutture strategiche occorrono 174 miliardi, ma ha altresì dichiarato che ce ne sono ad oggi disponibili 60, quindi c'è da recuperare un gap di 113 miliardi. Come farlo? Da dove prenderli? La finanza pubblica ha i suoi vincoli, che derivano oltre che dall'equità dell'equilibrio del nostro bilancio, dai limiti che derivano dalle regole europee. Si dice i privati, project financing, è un istituzione che dalla metà degli anni '90 ha progressivamente preso spazio in Italia, da ultimo, in agosto, mi sembra che ci siano state importantissime novità sul project financing per rilanciare quest'istituto. Badate bene, noi siamo passati, considerando tutto il mercato delle opere pubbliche, quindi non solo le infrastrutture, perché con il project financing si fanno tante cose, si fanno i parcheggi, i cimiteri, varie opere pubbliche, siamo passati da un utilizzo del 5% del project financing sull'intero mercato delle opere pubbliche nel 2002, ad un utilizzo che stimiamo per il 23, 25% per l'anno in corso, quindi è sicuramente cresciuto. Forse un pochino meno sul settore delle infrastrutture, siamo qualche punto percentuale in meno, ma è comunque significativa, è veramente significativa la crescita. Qui alcune domande sono quelle che vorrei anche consegnare alla tavola rotonda su questo primo punto. E' in grado da solo il project financing, cioè l'apporto dei privati, delle banche, di colmare quella esigenza di risorse che segnalavo poc'anzi per le infrastrutture strategiche? Ci sono opere per le quali il project financing non può funzionare, perché ci sono opere nelle quali il ritorno dei privati, su cui si regge tutta la partecipazione dei privati non funziona. Io costruisco una strada per conto dello stato, al posto dello stato, e prendo le tariffe al posto dello stato per i prossimi X anni, ma ci sono opere dove questo non funziona, dove non c'è una redditività neanche nel medio periodo, come in certe autostrade di certe zone del Mezzogiorno, il Mose di Venezia, opere di questo tipo. Terza questione, l'Europa su questo punto delle risorse che mano può darci, che sostegno, che supporto, che aiuto? E questo sia in termini di risorse, che voi sapete sono consistenti e ci deve ridefinire l'utilizzo dei fondi europei per il Mezzogiorno per i prossimi anni; sia in termini di regole che facilitino gli investimenti, togliendo dal conto, dal conteggio della spesa pubblica, quelle risorse che vengono investite, togliendole dai vincoli, dai limiti del Patto di Stabilità europeo. Quindi queste sono una serie di questioni su cui, e ce ne sono delle altre, ma su cui ruota questa prima sfida importante, che è quella delle risorse: senza soldi non si fa nulla. Seconda questione, secondo nodo, è quella che chiamerei della capacità di decidere, che è una cosa che tutti abbiamo un po' sentito in questi anni, vissuto sulla pelle, letto sui giornali. Perché abbiamo visto tutti la capacità di intercettare, stoppare o rallentare che hanno avuto i territori, la capacità anche di veto su molte iniziative e opere

anche di grandissimo, importante interesse strategico. Abbiamo visto i casi eclatanti della Tav, della Torino – Lione, che si è sciolta poco prima delle vacanze estive, ma che ha bloccato, mettendo a rischio anche i finanziamenti europei su quell’iniziativa. Ma ci sono casi eclatanti, quello di piccoli comunelli, per carità hanno una loro dignità forte, ma con 1000 anime, che bloccano iniziative strategiche su cui c’è già un consenso generalizzato di istituzioni politiche, economiche, eccetera... Questo è un versante, il versante del localismo che glossa, ma c’è anche un altro versante in Italia tutto particolare, che è quello diciamo di un eccessivo protagonismo del localismo pubblico. A mio avviso è un po’ significativo, molto significativo il caso degli aeroporti. Credo che siano 45 gli aeroporti commerciali in Italia, dei quali più della metà non ha una consistenza economica, un’autoconsistenza economica, cioè non si reggono sulle loro gambe, e vabbè, si dice, magari un aeroporto deve essere costruito per forza anche là dove non c’è, bisogna che ci sia l’intervento pubblico per reggerlo, è vero, ma ci sono anche casi di aeroporti che hanno poco più di mille passeggeri per anno, cioè, togliamo le domeniche, 4 passeggeri al giorno. Allora l’idea che ogni territorio voglia la sua infrastruttura, debba avere la sua infrastruttura, è un’idea che forse non si regge all’interno di un quadro strategico globale. Diciamo che c’è sicuramente un problema dei desideri e delle preoccupazioni dei territori ma c’è anche un’esigenza di capacità di decidere ai diversi livelli, di possibilità di decidere, di risolvere il caso in cui non si riesce, si deve uscire dallo stallo. Terzo nodo, e vado molto veloce, è quello che chiamerei la questione di una visione strategico-organica del sistema infrastrutturale, cioè che il sistema infrastrutturale del nostro paese sia effettivamente un sistema e non sia una sommatoria di infrastrutture o di singoli sistemi, il sistema delle strade, delle autostrade, delle ferrovie, degli aeroporti eccetera. Tutti abbiamo presenti i casi di porti su cui si è investito e che hanno scarsi collegamenti stradali o ferroviari e allora prima o poi qualcuno dirà: abbiamo buttato i soldi, perché se abbiamo fatto un porto che non può crescere in una certa dimensione, abbiamo buttato via i soldi. Tutti abbiamo presenti i casi di aeroporti su cui si punta, anche con una dimensione di ruolo importante e internazionale, che fanno fatica ad essere raggiunti, anche questo prima o poi farà sorgere la domanda se noi abbiamo sbagliato a fare quella scelta. Allora tutto questo necessita di un sistema infrastrutturale che sia efficiente e che abbia una sua organicità, altrimenti si ribalta in problemi per tutti, in difficoltà per tutti e questo lo vediamo, per le persone, per i singoli cittadini, in termini di coda, di sicurezza, di congestione. Una stima dice che i costi della congestione e del traffico in Italia pesa per una cosa tipo 1,5% del Pil, che è una cosa veramente sbalorditiva, è un problema per le imprese, perché le imprese italiane supportano un costo aggiuntivo quando vogliono competere sui mercati esteri rispetto alle concorrenti imprese francesi, spagnole, tedesche eccetera eccetera... un costo che ha un differenziale, rispetto ai costi dei trasporti di quei paesi, notevole. In una fase in cui il regime dei traffici internazionali si sta riorganizzando, in cui il Mediterraneo riacquista centralità e vede il traffico che transita nel Mediterraneo crescere nei prossimi anni in modo esponenziale, se non siamo pronti, non coglieremo questa occasione. Chiudo con un esempio. Noi abbiamo sempre sostenuto, convintamente, che il turismo debba essere un grande asset della capacità di svilupparsi del nostro paese ed è così, i beni culturali, le bellezze naturali eccetera... Certo anche qui una domanda va

fatta. Che i turisti arrivino su aerei italiani o meno in Italia, quando arrivano è importante che possano raggiungere comodamente le loro destinazioni. Non possiamo puntare sul turismo se non affrontiamo anche questo nodo. Ecco, queste credo che siano, in una sintesi estrema, tre questioni attorno a cui sarebbe interessante oggi, ma non solo oggi, fare una riflessione. Grazie.

MODERATORE:

Grazie Giuseppe. Allora mi sembra che siamo entrati già da subito nel merito della questione: risorse, capacità di decidere, visione strategica. Queste sono le tre questioni poste da Tripoli. Devo dire che tutte queste tre però, noi siamo abituati a confrontarle con la realtà che accade e per questo noi abbiamo chiamato attorno al tavolo i protagonisti del fare. Oggi per esempio c'è una notizia nuova, importante, che tra l'altro connota un po' questi mesi di azione del governo, al di là delle grandi discussioni eccetera, un sano realismo che porta ad affrontare nel nostro paese per la prima volta, dopo tanti anni, concretamente, alcune questioni, dall'emergenza rifiuti, alla questione di sicurezza. E' comparsa oggi la notizia riguardante la questione della compagnia di bandiera Alitalia. Esiste un interesse da parte del sistema imprenditoriale italiano, non solo a salvare una compagnia di bandiera, ma a rilanciare e a sviluppare un progetto industriale serio, che è un elemento fondante anche del sistema infrastrutturale del nostro paese. E' stata annunciata la sua costituzione. La parola a Giovanni Castellucci.

GIOVANNI CASTELLUCCI:

I temi posti sono abbastanza complessi e temo che dovrò affrontarli forse in maniera un pochino superficiale. Partirei dal particolare di Autostrade, per rispondere alla domanda: è una partita persa oppure no? Che poi tanto particolare non è, in quanto noi rappresentiamo circa il 60% del sistema autostradale italiano, e poi cercherei di andare sul generale, per capire se questa partita la stiamo perdendo pareggiando, e se magari, nel secondo tempo, perché c'è sempre un secondo tempo, possiamo ribaltare il risultato, perché tempo, determinazione e capacità, il governo sicuramente ce l'ha per ribaltare una situazione ad oggi non così rosa. Iniziamo da Autostrade. Autostrade, oggi, la partita non l'ha sta perdendo. Siamo diventati privati nel 2000/2001, abbiamo immediatamente sbloccati i lavori della variante di valico, grazie al forte coinvolgimento del governo di allora e dell'ingegner Lunari in particolare e possiamo dire che oggi abbiamo tante battaglie vinte. Siamo riusciti a fare la quarta corsia tra Milano e Bergamo, avviare i lavori sull'Adriatica, quando dico tempo record dico rispetto al giorno zero, quando abbiamo messo sul contratto questo impegno. Abbiamo terminato i lavori sulla Milano-Bergamo, abbiamo terminato i lavori sul passante di Bologna, abbiamo avviato e stiamo terminando i lavori sul primo stralcio della terza corsia tra Rimini nord e Macerata. Abbiamo fatto tante cose. Abbiamo appaltato tutti i lavori della variante di valico, che sta andando avanti anche se non la vedete, perché essendo variante viaggia su una, diciamo, livelletta e quindi su un'altitudine totalmente differente. Quindi ci sono, sicuramente, delle battaglie vinte, ci sono delle battaglie che non abbiamo ancora vinto, che soffrono un iter autorizzativo estremamente complesso, ma ci ritornerò sopra, in particolare il passante di Genova e alcuni tratti vicino a Firenze. Ci sono anche altre battaglie che perdevamo fino a un mese fa e

che siamo riusciti a sbloccare recentemente. Il caso emblematico del comune di Uboldo, che si opponeva alla terza corsia tra Como e Milano che, finalmente, non è più un problema, in quanto il governo ha deciso di esercitare la facoltà estrema di by-passare e d'imporre una decisione al territorio. Poi il problema ce l'avremo noi, quando andremo a fare i lavori in un comune che quei lavori non li vuole. Però gestiremo anche questi. Devo dire anche che, da un punto di vista finanziario, problemi non ne abbiamo. Con la nuova convenzione, recentemente approvata, che ha avuto un iter di due anni, firmata con il precedente governo, poi bloccata e poi, finalmente, approvata dal nuovo governo, abbiamo messo in campo 18 miliardi d'investimenti, alcuni già in corso, anzi molti già in corso, che provvederanno al rifacimento totale di circa 1/3 della nostra rete. Quindi 1/3 della nostra rete, oltre 900 chilometri, verranno ricostruiti, allargati, migliorati, messi in sicurezza ulteriore, attrezzati di barriera antirumore ecc... con un orizzonte non a tre anni, perché le cose non si possono fare di fretta nel nostro settore, i tempi richiedono dei processi decisionali che richiedono tempi di maturazione, con una programmazione da qui al 2020. Quindi le risorse le abbiamo, il contratto, finalmente ce l'abbiamo, le certezze le abbiamo e questo permetterà di mettere la rete a standard ideale, ottimale entro il 2020. Questo riguarda, però, i lavori sulla nostra rete e noi per legge e per normativa europea non possiamo costruire nuove autostrade, andando ad allungare le nostre o interconnettere le nostre con le altre, perché queste sono attività che devono essere messe in gare fatte da altri soggetti. Noi possiamo solo investire per migliorare, potenziare le nostre autostrade. Ultima annotazione sul tema del tempo perso in autostrada: la congestione, grazie agli interventi già completati, è diminuita, rispetto a due anni fa abbiamo il 40% in meno di tempo perso per congestione sulla nostra rete. E il risultato è abbastanza importante. Da dieci, circa dodici milioni di ore perse, siamo passati quest'anno a meno di 8 milioni di ore, come proiezione a fine anno. Questa, penso, sia una battaglia vinta. Però il problema non siamo solo noi. Il problema è il paese, il paese ha sicuramente dei gap che, misurati in maniera differente, io vedo addirittura più forti in alcune zone del nord, perché poi bisogna vedere la quantità di traffico, la quantità di attività industriali. Il più forte gap lo vedo a nord di Milano e nella zona del Veneto, più che in territori poco sviluppati che, forse, anche senza autostrade riescono a, diciamo, soddisfare adeguatamente le opportunità imprenditoriali o magari anche turistiche. E qui il problema al primo posto è quello degli interventi dei privati. Soldi ci sono sicuramente. A volte manca la sostenibilità economica dell'iniziativa. 30 anni non sono sufficienti a recuperare l'investimento. A maggior ragione se ci sono poi delle incertezze contrattuali che, fortunatamente, sono state recentemente risolte dal governo, ponendo fine ad una diatriba di anni, però purtroppo i costi di costruzione lievitano anno dopo anno. Un po' per il lavoro delle materie prime, un po' per le opere compensative che i comuni chiedono in cambio della autorizzazione, arrivano in certi casi al 40-50% dell'importo e qui sicuramente bisognerà mettere un limite, altrimenti si correrà il rischio di avere delle autorizzazioni per opere che non sono più economicamente fattibili, un po' per norme geometriche, che in Italia sono particolarmente stringenti, come se un'autostrada dritta fosse più sicura di un'autostrada con le curve; non è così, dai numeri che noi vediamo un'autostrada tutta dritta è molto più pericolosa di un'autostrada con le curve, perché ci si addormenta e ci si va più veloci. Purtroppo le norme geometriche, a volte,

impongono costi eccessivi sulla costruzione di nuove opere, cave e discariche e normative di trattamento delle terre rispetto ad altri paesi sono molto più onerose e, secondo me, si può fare un buon lavoro tutti insieme, ma il governo ci sta già lavorando. per rendere le opere più economiche, perché altrimenti si corre il rischio di avere soldi, avere disponibilità, avere progetti approvati e non avere la fattibilità economica. Questo è un primo cantiere sul quale stiamo già lavorando. Tutti stanno già lavorando. Poi c'è il tema degli iter autorizzativi. In Italia c'è l'assurdo di iter autorizzativi per legge di 60-90 giorni ed avere una realtà, invece, che prevede 3 anni, 4 anni. Probabilmente per le valutazioni d'impatto ambientale, le conferenze di servizi che devono dare le autorizzazioni, sarà necessario prevedere, ma anche su questo si sta lavorando, tempi ben più lunghi, che diano modo a tutti di capire il progetto, di migliorare il progetto e di valutare il progetto ma il cui termine sia certo. Non è pensabile che ci siano tempi strettissimi alla scadenza dei quali non succede nulla. No! I tempi devono essere adeguati, forse più lunghi, ma alla fine di questi tempi ci dev'essere una azione da parte di qualcuno che ha la possibilità di decidere. Il problema dell'autorizzazione non riguarda solo le opere, riguarda anche i contratti, gli affidamenti e vediamo per esperienza che molto spesso si perde più tempo per l'affidamento di un contratto in concessione che non per la progettazione e l'autorizzazione del progetto, vedi il caso Bre-Ve-Mi che ha subito una diatriba di anni che si sta risolvendo solo adesso con la comunità europea. Permettetemi di aprire una parentesi: l'Italia è l'unico Paese in cui funziona un curioso sistema. Gli altri paesi, quando c'è un'opera da fare in Italia o in Spagna, tutti insieme vanno in comunità europea per ottenere i soldi e per supportare l'opera. L'Italia è l'unico paese nel quale arriva il signor x, y, z che in Europa manda la letterina dicendo che questa cosa qui non va bene, va bocciata. Devo dire un po' più di sistema paese su questo non farebbe male. Anche qui secondo me bisogna capire cosa si può fare, perché oggi con le approvazioni dei contratti che riguardano CIPE, NARS, Cortei dei Conti, Commissioni Ministeriali ecc.. si corre il rischio di avere un percorso ad ostacoli che dura anni e anni. Probabilmente, anche qui un po' più di potere discrezionale al ministero, che poi ha la responsabilità così come avviene in tutti gli altri paesi, sarebbe sicuramente utile per accelerare le opere. Poi l'ultimo tema, non voglio entrare sui temi circa la struttura delle imprese delle costruzioni in Italia ecc. l'ultimo tema è quello della programmazione. Allora, pensare di risolvere i problemi e il gap nel giro di pochi anni è impensabile. Bisogna fare presto ma bisogna, soprattutto, fare bene, perché le risorse sono limitate. Va sicuramente potenziata questa programmazione di lungo termine tra vari modi di trasporto, tra vari tipi di infrastrutture. E' quello che io vedo fare in altri paesi che programmano a 20-30 anni. Noi abbiamo un gap da colmare, perché per 30 anni non abbiamo fatto nulla, addirittura ricordo che negli anni '70 fu fatta una legge in Italia che vietava la costruzione di nuove autostrade. Nessun paese al mondo ha mai fatto una legge per vietare di fare delle cose utili. L'Italia lo fece. Questo gap va coperto, però bisogna sicuramente programmare, rafforzare le strutture di programmazione, le strutture tecniche di programmazione e darci anche un po' di tempo. Perché in nessun paese, si citava la Francia, le cose avvengono dall'oggi al domani. La Francia è stata capace da un lato di fare tutto in 4 anni, dall'altro lato, se vedete l'anello esterno autostradale parigino, la progettazione della A 86 fu iniziata negli anni '70, la metà circa era già costruita a fine anni 80, il completamento dell'anello

avverrà a fine 2009. Quindi anche altrove non è tutto oro ciò che luccica. Anche lì ci vogliono tempi lunghi di programmazione, ed io penso sia il miglior investimento quello di potenziare le strutture decisionali dei ministeri, soprattutto del ministero che di queste cose si deve occupare. Sicuramente sarà molto difficile migliorare in maniera sostanziale quello che saremo in grado di fare, ma io sono convinto che con la determinazione che c'è adesso e con una coscienza comune relativa alla necessità di cambiare passo e cambiare anche approccio su questi temi, questo cambiamento di velocità e questo cambiamento di risultato sia totalmente fattibile. Io ne sono totalmente convinto. Io ringrazio per l'attenzione.

Però non ho risposto su Alitalia, non ho risposto su Alitalia. Ovviamente il processo è molto complesso. Vediamo in giro per il mondo le difficoltà che hanno tutte le compagnie aeree, ma è un progetto nel quale credo e che ritengo sia fattibile per vari motivi. Il primo per la qualità degli imprenditori che hanno deciso di coinvolgersi in questo progetto, in primis Colaninno, secondo motivo perché, per la prima volta, vedo un grande senso di responsabilità da parte di tutte le istituzioni, degli enti coinvolti in un progetto del genere, perché, ormai, la consapevolezza sulla necessità di azioni forti per salvare una compagnia di bandiera, questa consapevolezza è diffusa ovunque. Non sarebbe la prima volta che un progetto del genere viene portato, con successo, a buon fine, ricordo che la compagnia brasiliana, che aveva gli stessi identici problemi di Alitalia, fu salvata con lo stesso identico sistema circa 2 anni fa. Con successo per gli investitori e successo anche per il sistema paese. Poi, devo dire, che in tutte le iniziative c'è un rischio, ma questo rischio vale la pena di correrlo per un progetto come quello Alitalia, perché una compagnia di bandiera, in grado di avere voli diretti con le grandi economie in sviluppo o già sviluppate del mondo per motivi di business o per motivi di turismo, è sicuramente un asset di un paese, e noi in questo paese ci siamo, siamo interessati non solo per motivi, diciamo, di benefattori, ma anche interessati economicamente affinché questo paese sia competitivo. Io penso che una compagnia di bandiera, in grado di connettere meglio l'Italia con il resto del mondo, sia un valore economico del paese, abbia un impatto sul PIL, lo misureremo, lo verificheremo e questo il motivo per cui noi pensiamo che questo rischio valga la pena di correrlo, perché non è poi così elevato da una lato e dall'altro, quello che potrebbe essere il risultato finale, merita un impegno extra.

MODERATORE:

Grazie. Roberto Tazzioli, amministratore delegato Bombardier.

ROBERTO TAZZIOLI:

Grazie. Infrastrutture: è una partita persa? Se la risposta alla provocazione del titolo fosse positiva, credo che sarebbe veramente un guaio per tutti, imprese, cittadini e sistema paese. Quindi, per questo, parlare di infrastrutture credo che sia importante e ringrazio il Meeting che mi ha invitato a parlare. Prima di introdurre il mio intervento vorrei dare alcuni dati: parliamo tanto di Europa, in Europa la spesa per il trasporto nel 1980 valeva 1.5 del PIL, del prodotto interno lordo, oggi è lo 0,5, anche a livello Italiano. Certamente l'Italia non è un esempio virtuoso, prima il dottor Tripoli raccontava l'estensione della rete alta velocità, è vero che l'ingegnere Moretti a fine anno ci farà una sorpresa ed aumenterà i chilometri previsti, ma

parliamo soprattutto, anche, di mobilità urbana, la rete delle metropolitane in Italia è assolutamente indietro di una ventina di anni rispetto alle capitali degli altri paesi europei. Quindi è utile parlare di infrastrutture, soprattutto perché è doveroso farlo ma anche è doveroso mantenere in efficienza quanto è stato costruito, perché le infrastrutture sono strumento ma non il fine. E quindi come costruzione di materiale rotabile è importante fare infrastrutture, ma anche dotarle del giusto veicolo, del giusto mezzo di trasporto. E quindi sorgono spontanee alcune domande, per esempio: che senso ha parlare di alta velocità se poi non ci sono i treni ad alta velocità? Che senso ha parlare di raddoppio o quadruplicamento di linee se poi i treni si fermano, che senso ha fare circolare mezzi vecchi con età media dai 40 ai 50 anni in presenza di una continua domanda crescente di mobilità e di una mobilità ad alto valore aggiunto e soprattutto eco-compatibile? Quindi il gap da recuperare è molto, non c'è solo l'alta velocità, ma il popolo del Meeting, gli italiani che ogni giorno usano i mezzi pubblici per lavoro, questo lo fanno bene. L'esperienza Bombardier, come operatore mondiale nel settore ferroviario, ci ha dimostrato che infrastrutture e mezzi di trasporto efficienti portano, certamente, un miglioramento della qualità della vita e sotto molti punti di vista. Dal punto di vista economico, per esempio. Se facciamo l'esempio dell'alta velocità in Spagna, da quando è stata realizzata, è stata volano di un grande sviluppo ed incremento dei territori attraversati. L'ultima realizzazione, la Madrid-Barcellona, il governo spagnolo valuta una crescita di un miliardo di euro per ogni provincia attraversata dalla linea e sono ben sei. Senza tenere conto dei, diciamo, dei benefici indotti. Sempre sul discorso economico, se passiamo dai passeggeri ai merci, uno studio del porto di Savona ha valutato che se l'Italia fosse in grado di intercettare i traffici che vengono dall'Asia tramite il canale di Suez e attraversano in Mediterraneo e vanno per nave sui porti del nord Europa e quindi Rotterdam e Amburgo, se i porti italiani intercettassero questo traffico e poi lo trasportassero per ferrovia ai porti del nord, solo di fiscalità ci sarebbe un guadagno per l'Italia dai 2 ai 4 miliardi di euro per anno. Senza parlare poi dell'altro contesto. In termini ambientali, il trasporto genera circa il 26% dell'immissione di CO₂, il trasporto su gomma è sull'84%, quello su ferro è minimo; in termini di tempo, per il trasporto merci Bombardier si è resa partecipe di un importante traffico che è stato fatto nei mesi scorsi, il collegamento tra Amburgo e Pechino via treno, con locomotiva Bombardier, utilizzando 15 giorni, metà tempo rispetto all'attuale esercizio che viene fatto per nave. Parlavamo prima di alta velocità: l'alta velocità, a livello di viaggio, sulle tre ore è certamente competitiva con l'aereo e, sappiamo benissimo, che si stanno realizzando nuove infrastrutture che porteranno a diminuire questo tempo. Si diceva prima che a dicembre si inaugurerà la Milano-Bologna. Oggi da Milano a Bologna si va in un'ora e quarantadue, con la nuova linea si andrà in 56 minuti, in meno di un'ora, 56 minuti. Quindi in futuro si ridurranno questi tempi. Bombardier, ed in particolare Bombardier transportation, come leader mondiale nel settore dei trasporti su ferro, è presente in oltre 60 paesi e con più di 100.000 mezzi in esercizio commerciale. In alta velocità abbiamo fatto un accordo per realizzare, per produrre un treno, lasciatemi dire italiano, per l'alta velocità, anche nel trasporto delle merci. Di locomotive ne abbiamo vendute più di 1000 unità in Europa ed in Italia stiamo vendendo a Ferrovie Nord Milano, a Ferrovie dell'Emilia Romagna. Trenitalia avrà una flotta di 538 locomotive che è la più omogenea e la più

numerosa in assoluto a livello mondiale. Con treni innovativi, per il trasporto regionale, treni che naturalmente siamo pronti ad offrire sul mercato italiano. Che cosa necessita però? Qui prima parlavamo di infrastrutture, di tempi lunghi, di alcuni anni. Io credo che le infrastrutture nel ferroviario le abbiamo, mancano i treni. Allora, non ci vogliono anni per avere treni nuovi. Basta un paio di anni, quindi noi pensiamo che ci sia, in Italia, oggi un governo stabile e quindi dei tempi in cui si possa fare programmazione, e Bombardier è pronta e disponibile ad accettare la sfida con i propri prodotti. Grazie.

MODERATORE:

Grazie mille. Pier Francesco Guarguaglini, Presidente e Amministratore Delegato Finmeccanica. Prego

PIER FRANCESCO GUARGUAGLINI:

Grazie. Prima di tutto, Altero, non accetto la provocazione. Infatti io m'ero cambiato il titolo e m'ero domandato come si fa a vincere, perché a me mi dà noia parlare di una partita che potrebbe essere persa. Ma quello che importa è capire come si fa a vincere. La prima cosa che uno si deve domandare è qual è la posta in gioco. E mi pare che Tripoli l'ha spiegata abbastanza bene, cioè bisogna fare un sistema d'infrastrutture migliore degli altri. Perché se si fa un buon sistema, ma peggiore degli altri, significa che avremo un'efficienza del sistema Italia inferiore, lui ha fatto l'esempio Spagna e Francia, la Spagna e la Francia e quindi è chiaro che ci vorrà molto tempo, però l'Italia si deve domandare come fare per avere il miglior sistema europeo, almeno europeo, di infrastrutture, perché questo è l'obiettivo che si deve mettere l'Italia. Questo significa solamente avere una miglior vita quotidiana. Perché, chiaramente come è stato detto, la gente spende molto tempo in viaggi e quindi sta molto per la strada, e io che faccio, ogni tanto, da Roma a Castagneto, so cosa significa avere una strada dove si trovano sempre ingorghi, dove si va 60-50 o 40 all'ora, e Altero lo sa quanto me, e poi significa anche, come è stato detto, dare, diciamo, una competitività all'industria. Quindi avere un sistema di infrastrutture adeguato, significa avere, dal punto di vista delle strategie, un punto valido da cui partire. Allora, sempre prendendo Tripoli, però prima di andare a quello vorrei dire un'altra cosa. Io non sono convinto che questa idea sia condivisa dagli italiani. Secondo me, la maggior parte degli italiani non pensa molto all'infrastruttura, al massimo pensa a quello che serve a lui. Ma poi, alla prima noia che becca, si oppone in qualsiasi modo. Quindi, il primo problema credo che sia il problema di far capire l'enorme danno che il paese riceve dal fatto che non solo le strade, non solo le ferrovie, non solo gli aeroporti, che c'è né tanti ma scarsamente adeguati, non solo porti ma anche le altre infrastrutture, perché le infrastrutture sono anche le comunicazioni, sono tante altre cose. Noi siamo indietro agli altri e, quindi, ne paghiamo sicuramente le conseguenze, con tempo perso, con meno competitività con tantissime cose. E allora, bisogna convincere quella parte degli italiani che non è convinta di dover spendere risorse finanziarie per adeguare le infrastrutture. E quindi, secondo me, il primo ruolo è questo, dopo di che nasce il problema dei tre problemi citati prima. La capacità di decidere, la capacità finanziaria, la visione strategica organica. Allora, per quanto riguarda la capacità di decidere, è sicuramente una cosa importante, perché noi ci diamo sempre tempi

che poi non rispettiamo e allunghiamo, però oltre alla capacità di decidere, secondo me, c'è anche la capacità di portare in fondo il progetto. Perché spesso si decide, si parte e ci si ferma. Io quando vado in giro per il mondo vengo, diciamo, non aggredito, ma insomma mi vengono posti problemi che non mi riguardano per niente. Sono andato in Qatar e mi è stato fatto l'esempio di Ravenna, dove non si viene mai alla conclusione del degassificatore di Ravenna. Eh il presidente del Qatar m'ha detto: non è possibile investire da voi, una cosa che doveva essere finita tre anni fa è sempre lì, che non si conclude. E quindi credo che noi pensiamo che col tempo possiamo scherzare, possiamo aspettare tanto tempo per decidere, possiamo aspettare tanto tempo per, diciamo, concludere un'iniziativa fatta, possiamo interrompere e poi riprendere anni dopo. Questo ormai, in giro per il mondo, lo sanno e sicuramente questo è un danno anche per l'immagine italiana. Accanto a questo, anche se non s'è parlato, c'è il problema dei costi che lievitano in continuazione. Io una volta sono stato a Charlestone, passai su un bellissimo ponte, arrivai dal governatore della South Carolina che mi disse: "ha visto, quello doveva finire un anno fa e costare il 20% in più, l'abbiamo finito in tre anni invece di quattro e ci è costato il 20% in meno". Io appena arrivai in Italia telefonai al Ministro del Tesoro, che all'epoca era Siniscalco, e dissi: "guarda, vai là e fatti spiegare come ha fatto".

Quindi, secondo me, noi, a volte, ci diamo dei tempi che sono già allungati rispetto a quelli che all'estero vengono considerati dei tempi standard, quindi un altro problema per vincere questa battaglia e di fare i veri tempi che ci vogliono per fare le opere, fare i veri costi che ci vogliono e su questi basarsi per renderci competitivi. A questo punto, passando al project financing, io credo che il primo problema, dato che qui ho accanto il nostro Antonio, juventino come me, è cercare di ottenere dall'Europa il massimo dei finanziamenti possibili. E per questo non dobbiamo piangere verso l'Europa, ma dobbiamo domandarci perché l'Europa spesso non ci ha dato i soldi, perché spesso facciamo documenti non completi, li presentiamo in ritardo, poi non rispettiamo al solito i tempi.

Il secondo problema è di attirare finanze non solo dall'Italia, ma anche dall'estero. Se uno va a vedere nel 2007 gli investimenti all'estero, fatti ad esempio in Gran Bretagna, vede che erano 185 miliardi di dollari, questo in generale, non per le infrastrutture, in Francia 150, in Italia sono stati attirati solo 40 miliardi di dollari. Quindi diciamo che il paese Italia, visto da uno che vuole investire, non è considerato molto attraente. Allora il problema è che se vogliamo che vengano in Italia, bisogna al solito dimostrare che, come abbiamo detto prima, tempi e costi siano quelli giusti. Solo se si fa così il denaro c'è e se l'affare è interessante si può investire. Come sapete, la Finmeccanica sta acquisendo la società americana, io sono stato ricevuto dal sottosegretario al Tesoro che mi ha fatto presente che gli Stati Uniti vedono in Italia continui ostacoli per poter investire; come noi - mi ha detto - con poche chiacchiere permettiamo a voi di investire, dovete fare lo stesso, perché non potete pensare che voi investite qua e noi praticamente non possiamo investire da voi. Spesso la difficoltà di investire è vista come se fosse una volontà dell'Italia di non volere avere a casa propria degli investimenti stranieri, per paura che questo chissà cosa possa significare.

Il terzo discorso, sempre accennato da Tripoli, è la visione strategica. Vedere il sistema, sicuramente è una visione necessaria, che però, secondo me, va allargata

a come integrarsi con il resto dell'Europa, perché, come sapete tutti, gli investimenti devono essere funzionali a far sì che nascano dei percorsi e dei tracciati che valgano anche per l'Europa. E' stato accennato sempre da Tripoli al fatto dei porti del sud. Una volta in Cina, ero col governo Prodi, fu affrontato questo problema di Gioia Tauro e il cinese rispose: "io non porterò mai la roba a Gioia Tauro, perché poi non ricarico la nave, perché lì non c'è roba da caricare". Infatti arrivare a Gioia Tauro è una impresa, perché non ci sono strade, non ci sono treni e quindi è inutile dire che è più vicino rispetto a Rotterdam: "io vado a Rotterdam perché poi ricarico la nave e me la riporto a casa e quindi il costo della nave è opportunamente diviso". Ora vorrei concludere aggiungendo una cosa, dato che io rappresento anche l'industria. Chiaramente le infrastrutture sono anche una occasione per l'industria, perché uno, avendo in Italia clienti adeguati, in un certo senso si allena e poi riesce a venderli all'estero. Io ho qua vicino il mio amico Mauro Moretti e spesso cito il fatto che, grazie al fatto che le ferrovie hanno preteso un sistema di segnalamento all'avanguardia, hanno obbligato le nostre società ad impegnarsi. Alla fine da questa collaborazione fra ferrovie e Ansaldo è venuto fuori un sistema che chiaramente è il migliore del mondo eppure è di Moretti e non del sottoscritto. Quello che vedo io è che se ne vende molto, all'estero stiamo vendendo in Cina, lo abbiamo venduto anche in Germania, quindi a casa della Siemens, lo stiamo vendendo nel mondo. Quindi se l'Italia investe, sicuramente deve fare in modo di creare anche una struttura industriale che poi è capace di vendere all'estero quello che ha fatto per l'Italia. Se si pretendono cose ad alto livello tecnologico, questo permetterà all'industria di esportare, se si pretendono cose a scarso contenuto tecnologico, saranno solo fatte per l'Italia. Secondo me, nel fare il sistema infrastrutturale e nel valutare i benefici, va anche considerato cosa possono apportare di beneficio clienti esigenti, che pretendono di avere sistemi all'avanguardia o delle industrie capaci di investire e di seguire il cliente. Grazie.

MODERATORE:

Grazie. 13 dicembre 2008, non è solo Santa Lucia, ma è la data in cui si aprirà, a proposito della domanda e della domanda della cultura del fare, si aprirà l'Alta Velocità Milano-Bologna. Mi diceva ieri Mauro Moretti, Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, che Milano-Torino, quando sarà attiva l'Alta Velocità, potrà essere percorsa in 35 minuti. Pensate che cosa vuol dire dal punto di vista della rivoluzione del sistema paese, del sistema territorio... Allora: partita persa, partita vinta, mi sembra che le Ferrovie stiano giocandosi non solo la partita, ma anche la propria responsabilità e faccia. Mauro...

MAURO MORETTI:

Sì, ce la giochiamo, l'abbiamo voluta giocare. Un anno fa, se ricordate, il 13 dicembre del 2007, installammo due totem, uno davanti a Milano Centrale e l'altro davanti a Bologna Centrale, per prendere una responsabilità pubblica, chiara ed inequivocabile che entro un anno, cioè il giorno 13 dicembre del 2008, quest'anno, avremmo aperto la linea ad Alta Velocità Milano-Bologna, cosa non scontata perché fino all'ultimo giorno abbiamo dovuto discutere con i fornitori, con il General Contractor. Ci fu, ricordo, Scaroni che con la General Contractor per la Milano-Bologna, che con me a giugno dell'anno scorso, più o meno di questi tempi, ha

lavorato per ben tre-quattro settimane per poter raggiungere questo accordo. Ma non solo quello è il risultato, noi in verità se fra tre mesi, quattro mesi apriamo questo ramo di Alta Velocità Milano-Bologna, per poter far sì che da Milano a Bologna si vada in un ora e abatteremo a tre ore e mezzo la percorrenza fra Roma e Milano con treni non stop, solamente un anno dopo, e quindi il 13 dicembre, quando inaugureremo quella, gireremo i totem uno da Bologna verso Firenze e l'altro da Milano verso Torino per completare il Milano-Novara ed il Bologna-Firenze che saranno completati per dicembre 2009. Quindi stiamo parlando di un anno e quattro mesi, stiamo parlando di domani, sostanzialmente. A quel punto avremo completato un sistema importantissimo che è la Torino-Milano-Firenze-Roma-Napoli, avendo aperto agli inizi di quest'anno, a marzo di quest'anno, la Napoli-Salerno. Cosa vuol dire per l'Italia questa cosa, io non esito a dirlo: la rivoluzione, una rivoluzione per i tempi di percorrenza, tra un anno e quattro mesi noi potremo andare in tre ore da Milano Centrale a Roma Termini, ma potremo andare in due ore e quaranta da Milano Rogoredo e Roma Tiburtina. E una rivoluzione soprattutto poi per la frequenza, cioè noi faremo partire nelle ore di punta, ogni quarto di ora, un treno, uno che va non stop Roma-Milano e uno che ferma a Firenze e Bologna e in tutte le rotte possibili mettete le combinazioni. Perché dico questo, perché vuol dire che tutti quanti coloro che operano nel trasporto devono rivedere completatamene i propri piani; dalla società Autostrade all'Alitalia, o a quella che verrà fuori, dovranno fare i conti con un fenomeno che è completamente diverso. Io dicevo stamattina, al mio amico Castellucci, che noi prevediamo nel 2009, nel 2009-2010, che il 70% del traffico aereo si sposti sull'Alta Velocità. Vorrei dire un'altra cosa, sempre vado a flash, non ci siamo dedicati in questi ultimi sette-otto anni, vedo qui l'ing. Lunari che è stato ministro precedentemente, solamente a quest'opera, in verità abbiamo fatto una infinità di progressi, così se negli anni '90 abbiamo zoppicato tantissimo, negli anni 2000 abbiamo fatto una accelerazione che credo in nessun altro paese ci sia stata: fare la Torino-Novara in cinque anni, è stata un'opera che nessun paese al mondo è riuscito a fare. Poi abbiamo ripreso in mano tutte le opere che erano ferme. Quest'anno finiremo la Bologna-Verona, e anche questo è un segno, ne parlavano dai tempi di Hitler e Mussolini, ma soprattutto abbiamo fatto un'altra operazione che molti di voi vedono soprattutto nelle grandi città, abbiamo infrastrutturato molto le grandi città, a Milano ormai abbiamo completato l'infrastrutturazione, adesso apriamo la Airuno-Lecco, in questi giorni, rimarrà la Mortara, poi a Roma anche lì tutte le radiali per le ferrovie, a Napoli abbiamo fatto un sistema di ferrovie passanti che sono meravigliose, a Torino stiamo completando e nel 2010 completeremo, a Firenze, a Bologna, abbiamo completato la Padova-Mestre due anni fa, anche questo in tempi record. Voglio dire, se uno guarda allo sforzo fatto negli ultimi sette-otto anni, capisce che non solo abbiamo recuperato sul passato ma abbiamo molte possibilità di potere vincere la sfida del futuro. Permettete se dico questa cosa, l'abbiamo vissuta a volte in maniera difficile nel rapporto tra committente e fornitore, ma dire all'industria fornitrice vogliamo il miglior sistema tecnologico al mondo per l'Alta velocità, pretenderlo e ottenerlo, non è cosa da poco. Siamo gli unici che fanno andare i treni ai 350 all'ora, le prove che sto facendo in questi giorni fra Bologna e Milano sono già ai trecentocinquanta all'ora. Solamente in Italia questi treni vanno comandati via radio con un sistema che è diventato, il vicepresidente

Tajani ha firmato il protocollo a Roma proprio per questo, il sistema interoperabile europeo, perché è il più avanzato che oggi esiste al mondo. Su questo noi oggi possiamo dire di essere tra i tre paesi più avanzati, Italia, Giappone e Francia. Saper fare il miglior sistema Alta Velocità oggi esistente al mondo, ricostruire i pilastri tra una committenza sana, cosciente del suo ruolo ed una industria fornitrice che riesce a ricostruire una sua dimensione internazionale tutta nell'innovazione, vuol dire veramente una sfida da protagonisti.

Credo che questo tipo di approccio debba essere uno degli approcci che la politica deve indirizzare, ma poi tutte quante le grandi imprese nazionali devono non limitarsi a fare dei buoni sistemi, ma fare i migliori che oggi possano pensarsi al mondo. Il treno che si è spezzato, sapete perché si è spezzato? Si è spezzato perché è stato montato ultimamente il sistema europeo "train control system". Non c'è mai stato un sistema di sicurezza, ma questi sono i prezzi che si pagano per una innovazione che deve andare avanti e che altrimenti non riuscirebbe mai ad andare avanti. Quante volte sono falliti i viaggi sulla luna degli Stati Uniti? Però sant'Iddio ogni volta che c'era una cosa lì era un trampolino in avanti, per conoscere cose nuove e ricostruire una conoscenza che altrimenti non c'è.

Permettetemi di dire ancora poche cose, tre cose. Noi completiamo di fatto in questo decennio quello che è un sistema nazionale importante. In cui vi sono dei quadruplicamenti sul corridoio fondamentale dove ci vivono e lavorano 25-30 milioni di persone. Qual è l'altro corridoio che ci serve immediatamente nella parte nazionale? Sicuramente il Bergamo-Padova, che è l'opera da fare, è l'opera numero uno, non si può non avere lì una linea di collegamento quadruplicata, perché due binari soli non bastano semplicemente per tutto il traffico che c'è, ed è una delle zone più popolate al mondo. Credo che a questo punto il problema nostro sia quello di riuscire a pensare in avanti nella logica di sistema, un sistema di tipo europeo e mondiale, perché se nella connotazione di sistema non viene posto l'obiettivo di Europa e mondo, non riusciamo a ricostruire l'interesse che diceva Guarguaglini. Badate che a volte gli americani poi non è che siano così stupidi, a volte il sospetto che in Italia non si voglia, non si possa investire perché ci sono interessi diversi c'è, e forse anche dell'altro, anche nelle infrastrutture, allora il nostro problema è un problema dell'impresa che deve indicare, della politica che deve saper porre la questione in termini sistemici, capire quali sono i nodi territoriali che hanno la dimensione ed il livello mondiale. Se i cinesi vogliono comunque trovare un modo per andare dal Mediterraneo verso il cuore dell'Europa e ti dicono che Gioia Tauro non va bene perché è un porto trans-ship, è inutile che noi continuiamo a dire Gioia Tauro, dovremo dire Genova, dovremo dire Trieste. Però a Genova e Trieste bisogna fare delle operazioni, che sono anche lì di rivoluzione culturale, non si può pensare il porto con una matrice di 50 anni fa, bisogna fare quello che hanno fatto a Barcellona o ad Amburgo, un porto nuovo, fuori dalla città storica, che ti vada verso Savona, allora diventerà il vero trampolino del Mediterraneo verso l'Europa ed allora avrà senso fare le ferrovie, le autostrade e tutto il resto, altrimenti riusciamo sempre a concepire dei sistemi che sono sbilanciati.

Quindi il sistema dei nodi intermodali diventa la questione fondamentale, alla quale io chiedo che si debba lavorare. Non si può lasciare alla libera iniziativa imprenditoriale di fare ogni giorno un interporto sulla via Emilia o un interporto tra

Milano e Venezia, ci vuole una pianificazione regionale e nazionale che indichi i dieci punti fondamentali dell'Italia, in cui tutti quanti crediamo ed investiamo, stessa logica per gli aeroporti e così via.

Le ultime annotazioni sono sui soldi. E' abbastanza noto che le ferrovie in nessuna parte del mondo si autopagano, anche quando costano meno che in Italia, sia per l'orografia, sia perché passano in territori molto molto antropizzati. Però io credo che una discussione su questo debba essere ricostruita. In fondo quando si fa una infrastruttura, ci sono due beneficiari immediati e diretti, innanzitutto il privato cittadino, che trova i suoi immobili che vengono valorizzati. Lui non fa niente per aumentare il valore di quell'immobile, se lo trova gratuitamente, non mi pare sia giusto che tutto il beneficio vada nelle tasche sue, ma così ragionano negli Stati Uniti, in Francia, in Germania in tutto il mondo. La storia negli Stati Uniti, che è recentissima, ci dovrebbe insegnar qualcosa. Quel paese è nato sulle ferrovie, non perché le ferrovie avevano la possibilità di costruire le ferrovie, ma perché gli davano la possibilità di avere i diritti ovunque loro pensavano di dover costruire una città e a suon di città si sono fatte le ferrovie, dalla east coast alla west coast. Il Giappone è l'ultimo esempio, dal 1964 ha fatto l'Alta Velocità, lo Shinganze, le ferrovie hanno avuto la possibilità di costruire delle città per potere, sulla base di quei soldi, reinvestire in opere ferroviarie. La stessa cosa oltre che per i singoli cittadini vale per i territori. I territori, che sono avvantaggiati per il fatto di essere un punto nevralgico nel nuovo sistema di corridoi europei, è evidente che devono avere una funzione di servizio rispetto agli altri, anche dal punto di vista economico-finanziario. Quindi io credo che il sistema delle imposizioni debba essere visto in questo senso. E finisco col problema ultimo del futuro.

Beh in futuro noi abbiamo due problemi che in Italia non abbiamo discusso a sufficienza, Sarkozy ci ha fatto sopra la sua battaglia elettorale, sono il problema dell'ambiente e dell'energia. Noi dobbiamo andare verso sistemi di trasporto che siano meno energivori e meno inquinanti, non è che possiamo continuare a fare autostrade in parallelo alle ferrovie e aeroporti all'infinito, aeroporti dove ognuno vuole. Soprattutto dobbiamo iniziare a pensare al fatto che se la stagione degli idrocarburi finirà, non so fra quanti decenni, ma comunque finirà, visto che Toyota si è messo in testa di fare veicoli elettrici e quello è un grande indice, bisogna che noi iniziamo a ripensare il nostro modo di concepire il sistema e quindi anche il sistema di esternalizzazione o di internizzazione dei costi deve essere rivisto completamente e qui naturalmente lascio la parola alla parte politica. Grazie.

MODERATORE:

Grazie, passiamo quindi agli ultimi tre interventi. Raffaele Cattaneo, Assessore alle infrastrutture e mobilità della Regione Lombardia.

RAFFAELE CATTANEO:

Grazie, con rapidità, anche perché il piatto forte deve venire dopo il mio intervento e quindi sono il primo interessato ad ascoltarlo. Io partirei dal titolo, credo che l'intervento di Tripoli e di tutti quelli che si sono succeduti hanno evidenziato un fatto: al punto di domanda dobbiamo rispondere dicendo che oggi la partita la stiamo perdendo, se guardiamo e ci paragoniamo con il mondo diciamo che alla fine del primo tempo stiamo perdendo due a zero. C'è una aggravante, una regione

come la Lombardia perde tre a zero, perché i dati, questo è un paradosso poco conosciuto, in Lombardia sono peggiori che nel paese. Ne dico solo uno: il paese ha 111 chilometri di autostrade ogni milione di abitanti, il nord Italia ne ha 123, se vi chiedessi quanti ne ha la Lombardia, ragionando come si fa di solito verrebbe da dire 130-150, invece la Lombardia ne ha 64. Allora indebolire le aree più forti crea un danno per tutto il paese. Mi sembra che dobbiamo chiederci allora come si fa a vincere la partita delle infrastrutture. Qui è come la squadra nello spogliatoio, io ringrazio il Meeting che ogni anno crea questa occasione. Come si fa a vincere se si perde 2-0 alla fine del primo tempo? Bisogna cambiare modulo di gioco, il presidente Lupi, che è un grande esperto della materia, ricorderà che tre anni fa, alla finale di Supercoppa, una squadra di modesto lignaggio e scadente blasone come l'Inter perdeva 3-0 e vinse 4-3, così come ricorderà che una squadra di altissimo blasone e grandissimo lignaggio vinceva una finale di Champions League alla fine del primo tempo e sappiamo tutti come è finita !!

La battuta è per dire, io credo, che il nostro paese sta realmente cambiando modulo di gioco sul tema delle infrastrutture e in qualche modo simbolicamente la data di dicembre, che veniva evocata, è almeno il 2-1, il segno che stiamo recuperando. In questo vorrei mettere il contributo della Lombardia, credo che l'utilità del mio intervento sia dire in questo modulo di gioco qual è l'esperienza della Lombardia, che mi sembra stia facendo un tentativo. Noi non abbiamo l'ambizione di essere i primi della classe, in molti casi non lo siamo affatto, però credo che il tentativo che stiamo facendo potrebbe essere utile per tutti. Qual è?

Quello di scommettere sul fatto che la sussidiarietà e il federalismo possono essere la chiave di volta anche per la soluzione del problema delle infrastrutture. La sussidiarietà non è un tema da crocerossine, che intervengono nei fallimenti del mercato del sistema, da relegare nel campo dell'assistenza, nella sanità, forse nella scuola. La sussidiarietà può essere lo strumento e in Lombardia è già lo strumento anche per risolvere questo problema. Come? Quattro strumenti, molto rapidamente. Il primo: noi abbiamo avviato quelli che chiamiamo accordi di programma, cioè dei tavoli in cui si siedono tutti i soggetti, dal ministero all'ultimo comune, per ogni opera infrastrutturale, dalle più importanti alle minori, sulla base del principio che tutti i soggetti hanno la stessa dignità, che è un grande principio sussidiario, e sulla base della constatazione di grande realismo che opere, come per esempio la tangenziale esterna di Milano, che sono state approvate dal Cipe, col progetto preliminare in forza della legge obiettivo, che consente di procedere anche quando il consenso non c'è, ma che avevano 40 enti contrari su 42 presenti alla Conferenza dei servizi, poi nei fatti non si possono fare. Allora con un lavoro faticosissimo di confronto, che riconosce a ciascuno il diritto, la dignità di riconoscere il proprio punto di vista, noi siamo riusciti ad ottenere, per esempio in quel caso, il consenso di tutti. Primo strumento: pari dignità e modalità che permettono di avere un consenso reale e motivato o un dissenso che si smonta laddove ha solo ragioni ideologiche.

Secondo strumento. Abbiamo fatto una esperienza che si chiama "Infrastrutture Lombarde SpA", che è una società nata per fare le infrastrutture in Lombardia. Quando è nata, l'accusa è stata: volete fare la piccola Iri Lombarda, volete fare un soggetto pubblico che fa le infrastrutture. Era vero esattamente il contrario, non

volevamo fare ciò e stiamo facendo un soggetto che aiuta a fare o meglio a far fare le infrastrutture ai soggetti che le devono fare, che sono le imprese ed il mercato.

Che le devono fare e oggi, badate bene, le devono anche finanziare, perché con i numeri che diceva prima Tripoli, il vecchio modello dello stato che fa tutto, finanzia e realizza, non funziona più. Una notizia che vi do: proprio ieri è stato firmato il contratto per il project financing della Pedemontana, che vale oltre quattro miliardi di euro e che è per la gran parte finanziata dal mercato. Far fare è un compito difficilissimo, perché vuol dire saper scrivere le regole e saper controllare nel campo delle infrastrutture, vuol dire, per esempio, fare le gare di appalto fatte bene e fare il project management fatto bene. In questa modalità, grazie ad "Infrastrutture Lombarde", stiamo facendo sette nuovi grandi ospedali, le autostrade della Lombardia, la nuova sede della Lombardia, che sarà il palazzo più alto di Milano e così via

Terzo strumento. Abbiamo fatto una esperienza interessantissima, l'abbiamo cominciata un anno fa, concessione autostradali Lombarde, un caso di coamministrazione fra stato e regione, che parte dall'idea che il federalismo fa bene alle infrastrutture. Abbiamo portato le competenze dell'Anas, soggetto concedente, in Lombardia. Il risultato lo dico con un dato, sempre nel caso della Pedemontana: prima della nascita di CAL, i cantieri sarebbero partiti ad aprile del 2012, adesso partiranno il 10 marzo del 2010, il costo a carico dello stato, già deliberato dal CIPE, era 2750 milioni di euro, oggi, ottimizzando le gare d'appalto e quant'altro, è 1245, facendo risparmiare oltre un miliardo e mezzo.

Ultimo strumento, abbiamo approvato una legge regionale (stiamo discutendo con il governo che l'ha impugnata perché è una legge un po' spinta nella direzione del federalismo, ma abbiamo già trovato, col ministro Mattioli, un comune accordo) che applica lo stesso meccanismo, rispetto alle competenze del ministero, che regionalizza le istruttorie. Noi riteniamo con questo di risparmiare circe il 20-25% dei costi e il 30-35% dei tempi. E con questa modalità, introduciamo anche, per la prima volta, quello che diceva prima Moretti, l'articolo 10, la possibilità che quell'incremento di valore che le infrastrutture portano con sé, dal punto di vista del territorio e della localizzazione, possa essere usato per finanziare i progetti. Questo ci permette di dire che, per i 105 progetti che abbiamo presentato al ministro, si può indicare una data di avvio dei cantieri e si può indicare una data di chiusura. Metterci la faccia, fare il Totem, come ha fatto Moretti, e provare a vedere con questa modalità, con questo modulo di gioco, che la partita improvvisamente cambia faccia e si vince.

MODERATORE:

Grazie. Bene. Se c'è una cultura del fare, si può fare. Antonio Tajani, molti iniziano a dire in Italia che finalmente abbiamo un commissario che difende gli interessi dell'Italia, e credo che questo finalmente possa farci sventolare non solo la bandiera. Hai tanti temi sul tavolo, da Alitalia, le risorse, il rapporto Europa, il fare. A te la parola.

ANTONIO TAJANI:

Grazie, grazie per questo invito a discutere di temi così importanti e di grande attualità. Prima di parlare della situazione delle infrastrutture, tu mi hai sollecitato a

dire due parole sulla questione Alitalia, che è l'argomento del giorno. Io ho ascoltato anche con grande interesse le parole di Castellucci, quindi non posso che dare un giudizio positivo sulla iniziativa che vede protagonisti una serie di imprenditori, una serie di privati, per risolvere la questione Alitalia. La presenza dei privati incentiva il mercato, incentiva la concorrenza, contribuisce a impedire la scomparsa di una, non soltanto, compagnia di bandiera italiana, e questo lo dico come italiano, ma, come commissario europeo, dico la scomparsa di una importante compagnia europea, che per tanti anni ha collegato l'Europa con il resto del mondo. Quindi salvare una compagnia dal fallimento, certamente è un fatto che la Commissione europea non può che guardare in maniera positiva, quando questo salvataggio avviene attraverso l'intervento di privati. Devo dire con soddisfazione che il governo italiano e l'advisor hanno tenuto informata la Commissione sullo stato dell'arte. Il dottor Passera è venuto a Bruxelles ad illustrarmi ciò che stava facendo. In questi giorni il governo italiano ha avuto dei contatti con noi, sono in corso contatti ma soprattutto il governo italiano ha inviato alla Commissione europea, il testo che sarà presentato in Consiglio dei ministri. Questo, essendo stato fatto prima della presentazione al Consiglio dei ministri, certamente è un atto di sensibilità istituzionale nei confronti dell'Europa da parte del governo italiano, e non posso che compiacermene. Per quanto mi riguarda, e visto anche qual è il mio compito specifico in questo settore, cioè quello di essere difensore del trattato, delle normative europee, ho chiesto sempre a Passera e al governo di rispettare, nell'azione che stanno compiendo privati per il salvataggio di Alitalia, di rispettare sempre e comunque la normativa europea. Ho sempre avuto risposta positiva. Mi auguro che poi, leggendo le carte nel dettaglio, ci sia realmente, non ho motivo al momento per dubitarne, ci sia realmente il rispetto di tutte le normative europee. Questo posso dire al momento. Vedremo nei giorni a venire cosa succederà, anche per quanto riguarda il passaggio dei lavoratori da una azienda ad un'altra. Ma essendo arrivato il testo soltanto poche ore fa, abbiamo bisogno di valutare complessivamente la situazione. Però ripeto, i segnali di disponibilità e di attenzione nei confronti dell'istituzione europea certamente sono segnali positivi, dei quali, ripeto, noi dobbiamo prendere assolutamente atto.

Per quanto invece riguarda l'argomento del quale si sta dibattendo quest'oggi, non voglio entrare nella polemica calcistica, anche perché mi pare che ho detto già che bastava far entrare del Piero per vincere, quindi noi cerchiamo di far entrare il del Piero della situazione per risolvere i problemi che riguardano le infrastrutture. Ma, a parte le battute, è vero che ci sono delle difficoltà, ma io non sono così pessimista. Noi dobbiamo lavorare per realizzare un sistema di reti transeuropee, che non servono soltanto a realizzare delle infrastrutture, ma sono lo strumento necessario per lo sviluppo del mercato, per la creazione di benessere all'interno dell'Unione Europea. C'è anche qualche cosa di più: è anche un sistema per far diffondere la nostra cultura all'interno dell'unione europea, non è soltanto una questione economica, non è soltanto una questione tecnica la realizzazione di una rete infrastrutturale. Moretti ricordava quello che hanno fatto gli americani, essendo romani volevo ricordare quello che hanno fatto i Romani, hanno creato, hanno contribuito a creare la nostra civiltà attraverso una rete infrastrutturale che ancora dura nella realtà in tutta l'Unione Europea. Quindi è importante continuare a lavorare in questo settore e cercare di vincere questa sfida. E direi che l'Unione

Europea ci sta mettendo del suo. Io voglio ricordare che sono 900 i miliardi di euro sui progetti prioritari, con 400 miliardi di investimenti e ancora rimangono da finanziare circa 270 miliardi di euro. Certo, alcuni progetti sono in ritardo e non saranno realizzati entro il 2020, come previsto, ma siamo noi qui ad insistere che questi progetti si possano realizzare. Il caso Italia, per quanto riguarda la realizzazione di opere infrastrutturali, legate al sistema delle reti europee, noi possiamo dare per alcune vicende un giudizio positivo, siamo soddisfatti per quello che si è fatto per la questione dell'alta velocità Roma-Napoli, sono cominciati i lavori sull'asse Berlino Palermo, per la galleria del Brennero sono previsti finanziamenti importanti dall'unione Europea. Sulla Milano-Bologna-Firenze si è fatto molto. Sull'asse Est-Ovest, che è il progetto prioritario numero 6, c'è il progetto del tunnel che dovrebbe collegare Lione-Torino. Ripeto, sia per il Brennero, sia per la Lione-Torino, l'Europa ha dato un contributo importante. Io mi auguro che poi si possano realizzare in toto i finanziamenti. Per il Brennero abbiamo stanziato 786 milioni di euro, per la Lione-Torino 671 quasi 672 milioni di euro. Devo ringraziare il ministro Metteoli per il lavoro che ha svolto, insieme a tutti i suoi collaboratori, per cercare di recuperare il tempo perso, il tempo perso che significava anche 600 quasi 672 milioni di euro persi, perché se non ci fosse stato un recupero, frutto anche di una intelligente trattativa politica che noi abbiamo incoraggiato, sostenuto, come Commissione europea, non si sarebbe potuto recuperare quello che si era perso negli anni passati, il tempo che si era perso negli anni passati ed erano veramente a rischio i finanziamenti europei. Oggi sono un po' più ottimista e credo che entro la fine dell'anno, se le cose andranno come mi auguro possano andare, l'Unione Europea potrà comunicarvi che si possono erogare, cominciare ad erogare i finanziamenti necessari. I finanziamenti dell'Unione Europea sono importanti non soltanto per la Lione-Torino o per il Brennero, che riguardano l'Italia, ma sono tutti finanziamenti che riguardano quelle parti, quelle transfrontaliere, che sono di minore interesse diretto da parte dei singoli stati membri. Quindi c'è sempre una difficoltà, una resistenza nel voler finanziare, da parte degli stati, questi interventi. Credo che, da questo punto di vista, l'Italia stia facendo bene. E ci sono i problemi che ha posto Guarguaglini, il problema dei finanziamenti. Io voglio dire che l'Europa non è matrigna. Quando leggo sui giornali articoli negativi nei confronti dell'Unione Europea, come se l'Italia pagasse e non ottenesse, penso che ha ragione Guarguaglini quando dice che per ottenere, e i miei amici, Mario Mauro, Mario Mantovani e Lisi che sono stati in Parlamento Europeo per tanti anni con me fanno bene, serve una progettualità italiana. Gli strumenti economici ci sono, bisogna andarli a cercare, bisogna chiederli, bisogna presentare progetti, bisogna avere una strategia nazionale. Io non voglio, non sono, non credo di essere un nazionalista se dico che l'Italia deve giocare un suo ruolo all'interno dell'Unione Europea, ma lo dico da europeista convinto, perché un'Europa senza l'Italia protagonista, è un'Europa zoppa. L'Italia è un paese fondatore, non può non essere protagonista, non può non giocare una partita di campionato di serie A, tanto per rimanere nel settore del calcio. L'Italia deve fare questo, però deve avere bisogno di una regia. Per troppi anni abbiamo sottovalutato, noi italiani, quello che rappresenta l'Europa o può rappresentare l'Europa. È inutile che diciamo in Spagna hanno costruito le strade, in Grecia hanno costruito le autostrade, in Irlanda, dove poi hanno votato in una certa maniera, hanno avuto finanziamenti enormi, e noi ci lamentiamo. Forse

dobbiamo anche farci un esame di coscienza, noi italiani forse potevamo fare di più. Ma non è mai troppo tardi. Possiamo, dobbiamo fare, però in questo c'è un altro aspetto che non va sottovalutato, che è la domanda posta da Tripoli: come e quali soldi servono per realizzare le infrastrutture, sono sufficienti quelli dell'Unione Europea? No, perché si tratta di cofinanziamenti. I privati possono fare tutto da soli? I privati non possono fare tutto da soli. È vero che è importante una sinergia tra pubblico e privato, ma nella realizzazione di grandi infrastrutture, il ritorno per il privato è sempre un ritorno a termine molto lungo. Ecco perché la commissione europea ha avviato una serie di iniziative che già garantiscono gli imprenditori privati. Sto lavorando per cercare di incrementare, di rafforzare le garanzie che dovranno essere date ai privati che investiranno nelle opere infrastrutturali europee. Però serve anche che gli stati membri facciano di più, rischino di più, investano di più. Tazzioli ha sottolineato, prima, nel discorso del suo intervento, che si è scesi, si è passati da una media dell'1,5 % degli anni 80 all'1% di oggi. È vero che siamo di fronte a una crisi internazionale economica, ma l'investimento nell'infrastruttura, a mio giudizio, è destinato a contribuire alla crescita dello sviluppo. Serve investire lì, per lanciare una nuova sfida, forse le difficoltà economiche, le crisi economiche si superano anche realizzando nuove infrastrutture. Moretti ha posto un altro problema che riguarda sempre le infrastrutture, l'internalizzazione dei costi, cioè devono pagare tutti quanti il costo delle infrastrutture che vengono magari utilizzate da mezzi inquinanti? Noi diciamo di no. Ecco perché in un contesto, che certamente non deve essere visto penalizzante il trasporto su gomme, abbiamo presentato al parlamento una proposta di revisione del sistema dei pedaggi, la famosa eurovignette, perché chi inquina paghi. Ma è una proposta, un pacchetto più ampio che punta anche a decongestionare il sistema dei trasporti. La cosa alla quale tengo è insistere sulla differenziazione del sistema dei trasporti, sulla intermodalità. L'Europa, anche lì, mette a disposizione dei fondi, il grande progetto "Marco Polo". Ne abbiamo parlato con il ministro Matteoli, una delle prime cose che ho detto a Matteoli ma anche agli altri 26 ministri dell'Unione Europea: ci sono fondi per valorizzare il trasporto intermodale che i paesi membri non stanno utilizzando. Il ministro Matteoli si è messo subito al lavoro con i suoi collaboratori, per cercare di vedere come poter utilizzare quei fondi. Italcontainer, che è una società che dipende da voi su questo settore, ha presentato dei progetti. Ci sono lì fondi sui quali poter intervenire. Il futuro è il trasporto intermodale. Il futuro, non soltanto per le merci, ma anche per i cittadini, è un cambiamento di sistema di trasporto: non esiste soltanto il trasporto su gomma, esiste il trasporto su ferro, esiste il trasporto su nave, esiste il trasporto aereo. Dobbiamo cominciare a valutare, e questo è importante anche per la realizzazione di infrastrutture, dobbiamo cominciare a valutare, per quanto riguarda il futuro, anche per quanto riguarda il problema energetico, che non è scollegato dalla vicenda trasporti. Quanto costerà la benzina? Io non credo che arriveremo mai sotto i 100 dollari al barile per il petrolio. Siamo fortunatamente scesi intorno attorno ai 120 ma non credo che potremo scendere di più. Allora dovremo pensare a una differenziazione energetica, quindi, anche per i nostri sistemi di trasporto dovremo pensare a un quadro differente da quello che abbiamo avuto fino ad oggi noi. Allora nella realizzazione di infrastrutture, ecco perché bisogna insistere sul trasporto ferroviario, bisogna insistere sul trasporto fluviale, io parlo in generale dell'Europa. Bisogna insistere sui

porti, i porti moderni che siano competitivi. Non possiamo pensare di essere competitivi, nei confronti di altre realtà come possono essere la Cina e l'India, avendo dei porti che sono porti di 50 se non di 60 anni fa. Le autostrade del mare sono un altro fronte sul quale dovremmo confrontarci e allora anche lì c'è la cantieristica, ci sono tanti altri fronti sui quali si può agire. Però per concludere volevo ribadire qui che nell'autunno di quest'anno io lancerò una grande consultazione, insieme a tutta la Commissione europea, per definire le linee politiche di un libro verde sul futuro delle reti transeuropee nel settore dei trasporti. Consultazione significa che tutti quanti sono invitati, non soltanto quelli che dovranno formalmente operare ma anche chi fosse interessato potrà mandare proposte alla Commissione, insomma la mia idea è quella di fare in modo che almeno il mio settore non sia un settore lontano dai cittadini, ma sia un settore che interloquisca con i cittadini, quindi ogni consiglio, ogni suggerimento anche per quel che riguarda il futuro dei trasporti, sarà considerato. Oggi sono venuto non soltanto per dire come la pensavo, come la pensa la Commissione europea sull'Alitalia o sulle reti transeuropee, ma anche per ascoltare quello che dicevano qui i rappresentanti del mondo dell'industria, i rappresentanti del governo di uno dei paesi fondatori dell'Unione Europea. Ecco perché abbiamo bisogno di una vostra partecipazione, la sollecitiamo, ecco perché voglio lanciare questo progetto come lancerò il progetto del Commissario europeo che incontrerà i cittadini, per far capire agli italiani che l'Europa non è lontana, non deve essere lontana, ma l'Europa deve rappresentare una grande opportunità, che bisogna essere capaci di cogliere. Io mi auguro, e i segnali sono positivi, che nel settore di mia competenza, che sono i trasporti, questa opportunità venga raccolta e mi pare che il ministro Matteoli stia facendo di tutto. Apprezzo costantemente il suo riferimento alle istituzioni europee: non c'è intervista dove non il ministro Matteoli non faccia riferimento all'Unione Europea per quanto riguarda la sicurezza stradale, per quanto riguarda le infrastrutture, e questo non fa che essere un elemento di grande apprezzamento da parte dell'Unione Europea per l'interesse istituzionale che l'Italia ha nei confronti della commissione. Vi ringrazio.

MODERATORE:

Grazie. affidiamo le conclusioni di questo nostro incontro al ministro, non solo per prassi, per formalità, ma innanzitutto perché stimiamo il ministro e perché lo stiamo osservando con molta attenzione in quello che fa. Ricordo tra l'altro che lo dobbiamo ancora ringraziare perché con realismo e serietà è intervenuto a risolvere il possibile blocco dei tir nel nostro Paese. Ti chiediamo, Altero, di tirare le conclusioni rispetto alle cose che hai sentito.

ALTERO MATTEOLI:

Grazie, prima di tutto io voglio ringraziare il Meeting per questo ennesimo invito, credo che dal 1994 ad oggi, sia quando sono stato in maggioranza, sia quando sono stato all'opposizione, sono sempre stato invitato. se la memoria non mi tradisce ho saltato soltanto un anno, perché ero all'estero. Il Meeting è qualcosa di importante perché è sempre stimolante ed è la testimonianza di cosa vuol dire essere protagonisti. Una volta questo tipo di tavole rotonde le organizzavano i partiti, oggi non c'è una crisi della politica, c'è una crisi organizzativa dei partiti che

non sono più capaci di organizzare cose come questa e quindi il fatto che ci siano alcuni che riescono ancora a farlo, in modo particolare il Meeting di Rimini, non può che riempirci di gratitudine. Inoltre voglio ringraziare l'amico onorevole Lupi, per come ha presieduto questa tavola rotonda, ma consentitemi di dire che noi abbiamo assistito fino ad ora ad una tavola rotonda di altissimo livello. E allora veniamo al titolo di questo nostro incontro: Infrastrutture: una partita persa per lo sviluppo e la crescita del Paese? Se io pensassi questo non avrei mai accettato di fare l'allenatore al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, io sono convinto che non è assolutamente una partita persa. Bisogna però prima di ogni altra cosa, prima di andare a cercare risorse, contatti con i fondi, contatti con la Banca europea di investimento, contatti coi privati, a mio avviso occorre cambiare un approccio culturale. Le infrastrutture non sono un banale arricchimento del territorio, ma una condizione per garantire lo sviluppo. Questo vale in tutta Europa, ha ragione Antonio Tajani quando insiste che le infrastrutture non possono essere un problema solo italiano. Anche se noi lo abbiamo più di altri perché abbiamo perso tanti anni, rimane un problema europeo. Pensate all'aumento del petrolio, pensate al problema della sicurezza, se non lo affrontiamo a livello europeo certamente non risolviamo i problemi. Gli elettori, questo ci favorisce, hanno sconfitto il fondamentalismo del no, e per la prima volta noi siamo nelle condizioni di poterlo fare, certo, nella salvaguardia dell'ambiente. Io sono molto legato ai 6 anni in cui ho fatto il Ministro dell'Ambiente e devo dire che salvaguardare l'ambiente non vuol dire assolutamente non realizzare infrastrutture. Se c'è una cosa che mi ha fatto veramente dispiacere, è aver letto, dopo l'accordo che è stato fatto a palazzo Chigi dal dottor Letta e il sottoscritto, l'accordo sulla Torino-Lione, dove tutti sindaci erano presenti, è aver letto il giorno dopo alcuni articoli in cui c'è scritto: acqua fresca quella che s'è fatta a palazzo Chigi. In questi tre mesi polemiche ne sono state fatte tante nei confronti del governo, ma quella è la cosa che mi ha dato più fastidio, perché vuol dire o essere in malafede o non conoscere i termini della discussione, perché durante quelle ore, non abbiamo mai messo in discussione, né il dottor Letta, né il sottoscritto, la possibilità di non realizzare l'opera, abbiamo sempre detto: è finita la prima fase, si passa alla seconda fase, quella della realizzazione dell'opera, se la riusciamo a fare attraverso l'accordo con le amministrazioni, tanto meglio, perché a volte in politica ci vuole il braccio di ferro, a volte ci vuole il confronto. Abbiamo scelto la strada del confronto ma partendo dal presupposto che la Torino-Lione deve essere realizzata. Le infrastrutture. E' stato detto da molti, nel periodo del governo 2001-2006, di cui mi onoro di aver fatto parte come Ministro dell'Ambiente, sono stati approvati 90 miliardi di investimenti e abbiamo fatto partire l'opera per 58 miliardi. Se non c'è stata recessione in quell'anno, lo si deve anche a questo, grazie al volano di circa 58 miliardi di euro attivati mediante il piano decennale. Ma cosa credete, che nel 2001-2006 il ministro del tesoro abbia aperto la cassaforte e ci abbia dato questi 58 miliardi? La mano pubblica ha investito 8 miliardi, il resto è stato trovato da un accordo con privati. E allora la limitatezza delle risorse pubbliche si può superare se il privato crederà nel governo; allora ci ha creduto nel governo, dobbiamo convincerlo a crederci ancora. E allora se il privato crederà, noi possiamo fare gli accordi. Ho incontrato, in questi tre mesi e mezzo in cui ho fatto il ministro, già decine di volte i privati, a tutti i livelli, e i privati sono disponibili ad investire e a realizzare infrastrutture e ai politici

chiedono due cose, regole certe e tempi certi, e noi dobbiamo assicurare queste cose. E poi occorre il consenso degli enti locali. Attenzione perché gli enti locali ci sono in tutti i paesi europei, ma in nessun paese hanno il ruolo che hanno in Italia dove spesso un piccolo comune, è stato citata la vicenda di Uboldo, tiene ferma un'opera indispensabile da anni. Qualcuno nel precedente governo ha preferito ovviamente che stesse ferma quest'opera, perché se no faceva quello che ho fatto io, l'avrebbe portata in Consiglio dei ministri, dove la normativa ci consente di superare il problema. Siamo al governo da tre mesi e questo comune di Uboldo non è più messo in condizione di dire di no, perché abbiamo superato il problema portando il provvedimento in Consiglio dei ministri. Non voglio penalizzare gli enti locali, gli enti locali in Italia hanno radici millenarie, quindi dobbiamo rispettarli, dobbiamo cercare di colloquiare, ma poi chi governa deve decidere. Il problema della portualità. Io di tutte le cose di cui il Ministero dell'ambiente è titolato, forse perché sono nato in una città di mare, penso che la portualità sia fondamentale in un Paese come il nostro, che ha 8000 chilometri di costa. Un paese che ha dei porti eccessivi nel numero, perché sono costruiti dei porti assolutamente assurdi, ma non sono mai state sfruttate tutte le potenzialità che la portualità italiana può dare, e quando il dottor Tripoli dice che ci sono dei porti che non hanno un collegamento ferroviario o autostradale o comunque stradale, beh, ha ragione. C'è un porto, un grande porto italiano, che non prevede un collegamento ferroviario. È assolutamente impensabile, ma attenzione, i porti si possono rilanciare, a mio avviso, prima di tutto scrivendo un'altra legge di riforma portuale, perché la legge 84 per alcune cose ha funzionato ma per altre non ha assolutamente funzionato. Bisogna farne una nuova, e ci stiamo già lavorando. Una commissione è già stata riunita, io sono andato alla prima riunione a dare l'indirizzo di come vorrei questa riforma della legge portuale, che secondo me deve contenere almeno tre punti fondamentali: primo introdurre elementi di semplificazione delle procedure; pensate che un comune può bloccare la realizzazione di un piano regolatore oppure di una variante del piano regolatore, bisogna quindi snellire le procedure; la seconda è fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente verso il modello di sistema, questo vale per le ferrovie, lo abbiamo detto tutti, ma per la portualità in modo maggiore. Oggi c'è concorrenza tra porti e porti, che diventa poi una concorrenza tra poveri. Se si fa sistema non diventa una concorrenza e l'Italia si può imporre per la sua portualità. Il terzo punto, introdurre finalmente - perché la 84 se ha fallito è proprio lì - l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, accrescendo il controllo centrale. Bisogna accrescere il controllo centrale ma far sì che l'autonomia finanziaria funzioni. Già nel 1983-84, in Parlamento, avevo scritto una mozione a favore dell'alta velocità, dopo aver visto le realizzazioni dei giapponesi, in cui avevo scritto tra le tante cose: snellire le procedure. Si scatenò contro di me una di quelle bufere incredibili, non soltanto dai partiti della sinistra che erano contrari ad uno della destra, ma all'interno del mio stesso partito ci furono alcuni che dissero, snellire le procedure vuol dire che vuoi togliere i controlli. Non s'era capito che l'alta velocità, che intanto negli altri paesi cresceva, era il futuro. Io ingegnere non posso pensare che l'alta velocità parta da Milano e si fermi a Napoli, l'alta velocità deve arrivare a Trapani, perché non è possibile pensare che si tagli a metà il paese. Oggi vedo che, per esempio, chi abita a Firenze e vuole andare a Roma, ma quando mai più usa la macchina? Parte dal centro della città e

in un'ora e venti arriva al centro dell'altra. Ma io voglio anche scendere su delle cose che sembrano più misere, in questi tre mesi cosa è accaduto? E quali critiche ci sono state? Ingegnere Moretti, guardi, c'è una grande protesta, io avevo già cominciato a ricevere sms, telefonate di protesta perché i treni non erano puliti come dovrebbero essere puliti, e la proposta che mi trovò immediatamente d'accordo fu quella di rifare il bando, perché non è possibile che chi ha vinto la gara poi non svolga il lavoro. Non vi dico le pressioni che sono arrivate dagli amici degli amici, ma abbiamo tenuto duro e la gara si deve rifare. Ma vi pare possibile che ci sia stata una polemica perché le ferrovie hanno licenziato 8 dipendenti che non andavano al lavoro, o che ci andavano parzialmente e c'era uno che timbrava il cartellino per tutti e 8? Ma mi dite se dovevano essere licenziati o no? Io non ritengo pensabile che questo non possa accadere e anche qui, pressioni, quante ne volete, ma io dico, queste 8 persone, sono anche padri di famiglia, ma che educazione danno ai loro figli, che invece di andare a lavorare lasciano che un altro timbri per loro? E sempre per quanto riguarda le ferrovie, licenziamenti, treni sporchi...la concorrenza che sta per arrivare anche all'interno delle ferrovie: le ferrovie devono essere messe in condizioni di funzionare. Avremo nei prossimi giorni un incontro con Moretti, un amministratore delegato e con Tremonti, perché devono essere messi in condizione a loro volta di internazionalizzarsi e di essere anche loro competitivi nel mercato europeo. Beh io sono fortunato a fare il Ministro alle infrastrutture e ai trasporti, perché in Commissione europea in questo settore c'è Antonio Tajani, che conosce bene i problemi dell'Italia e i problemi europei, perché è tanti anni che fa il parlamentare europeo, perché ha a cuore il rilancio dell'Italia, ma il rilancio dell'Italia in un contesto europeo, perché io non dimentico mai che l'Europa, anche se non è come vorremmo, deve essere oggetto del nostro lavoro. Dobbiamo lavorare affinché l'Europa diventi un'Europa politica e non soltanto commerciale e abbiamo oggi un commissario che conosce questi problemi e dobbiamo aiutarlo e ringraziarlo per quello che sta facendo. L'ultimo punto che voglio affrontare è quello dell'Alitalia, che riprende un po' quello che dicevo. Cos'è accaduto? Non vi faccio la storia perché la sapete già, ma cos'ha detto il presidente Berlusconi durante la campagna elettorale? Scusate, ma quello fu un atto di coraggio, perché se stava zitto e lasciava cuocere nel loro brodo il governo con Air France, chi gli avrebbe potuto dire niente? Berlusconi in piena campagna elettorale disse no, e disse tre cose: la prima, non possiamo non avere una compagnia di bandiera. Perché vedete, l'accordo Air France-Alitalia era un'annessione dell'Alitalia ad una compagnia francese e cosa sarebbe stato del nostro turismo, cosa sarebbe stato della nostra compagnia di bandiera? E disse: ci saranno i privati che investono. Ed ora ci sono 15 privati, per la verità sono 16, perché 15 sono privati come posso dire di livello alto che hanno sottoscritto quote, e un altro è fatto da un pool di privati più piccoli che hanno deciso di partecipare. E ci può essere anche il diciassettesimo socio, che può essere anche una compagnia, la Lufthansa, l'Air France, non mi interessa, ma la vicenda Alitalia cosa vuol dire? Quando sento spesso dire che noi abbiamo un'imprenditoria pigra, non mi pare che nella vicenda Alitalia abbiano manifestato questo. È un'imprenditoria che è scesa in campo investendo e al privato non gli possiamo chiedere di investire rimettendo i soldi che investe, se lo fa è perché crede nel progetto e perché crede anche nella capacità di un governo di dare quelle regole certe che gli possano consentire di non perdere i

soldi investiti, quindi è una doppia fiducia quella che viene data al governo tramite l'accordo Alitalia. L'Alitalia la dovremmo portare noi come maggioranza, come emblema di cosa vuol dire dare fiducia ad un'Italia, un'Italia che vuole investire, che vuole creare occupazione, che non si ferma, che non si chiude in se stessa a piangere perché le risorse della cassaforte dello stato non ci sono. Se non ci sono, troveremo il modo di realizzare le infrastrutture per far sì che quel dato che c'era nei primi anni '70, che l'Italia in materia infrastrutturale era ai primi posti, mentre oggi è agli ultimi, torni a ripresentarsi. Noi vogliamo far sì che l'Italia torni ad essere competitiva anche nel settore infrastrutturale e dei trasporti. Credo di poter dire che siamo sulla strada giusta. Grazie.

MODERATORE:

Grazie a tutti e buona prosecuzione