

## **INFRASTRUTTURE: QUALI INVESTIMENTI PER IL FUTURO?**

Giovedì 27 agosto 2009, ore: 15.00 **Sala A2**

In collaborazione con **Unioncamere**. Interviene **Antonio Tajani**, Vice Presidente Commissione Europea con delega ai Trasporti. Partecipano: **Giovanni Castellucci**, Amministratore Delegato Autostrade per l'Italia; **Raffaele Cattaneo**, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; **Mauro Moretti**, Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato; **Roberto Tazzioli**, Presidente e Amministratore Delegato Bombardier Transportation Italy Spa. Introduce **Franco Bechis**, Direttore di *Italia Oggi*.

### **FRANCO BECHIS:**

Adesso anche i fotografi. Abbiamo una star qui fra noi. Grazie a voi che siete venuti e siete così pazienti anche col lavoro che i miei colleghi fanno e devono fare. Grazie a tutti per essere venuti qui, così accorciamo subito i convenevoli, per iniziare, visto che siete qui da un po', anche se la temperatura è piacevole in questa sala, quindi, rispetto a fuori non è terribile aspettare qui. Apriamo questa tavola rotonda su *Infrastrutture: quali investimenti per il futuro?*, che vedrà alcuni - li vedete qui di fianco a me a questo tavolo - dei principali protagonisti del sistema dei trasporti e delle infrastrutture italiane. E' un tema questo che probabilmente ha riempito convegni e tavole rotonde degli ultimi anni. Quello che spesso non si è visto, né nel presente, né nel futuro, è un programma di investimenti strategici serio fatto da un governo di qualsiasi maggioranza fosse composto. Ed è quello che ci ripetiamo da anni: mancano all'Italia grandi opere infrastrutturali. I piani ci sono, spesso ripetiamo per anni le stesse cose, quelle che abbiamo realizzato le abbiamo realizzate in tempi piuttosto lunghi, talvolta non sono infrastrutture di successo mentre i problemi tipici delle infrastrutture italiane, penso al trasporto, alle autostrade - abbiamo Castellucci -, sono rimasti poi sempre, sempre gli stessi. Da quanti decenni parliamo della Salerno-Reggio Calabria? Il passante di Mestre, che è una delle poche opere avviate, è tornato di attualità quest'estate dove qualche problema si è verificato, le grandi opere - il ponte sullo Stretto di Messina ha riempito più pagine dei giornali che ... per rimanere poi esclusivamente sulle pagine dei giornali. Quindi comincio subito con un rapido giro degli ospiti qui presenti, partendo proprio dal tema base. In questi anni spesso sono stati in altri paesi i governi che hanno finanziato le grandi opere infrastrutturali. A un certo punto, siccome soldi non ce n'erano, si è partiti con diverse forme di finanziamento, come quelle del project financing, cercando di coinvolgere capitali privati ed essenzialmente i grandi istituti bancari nel finanziamento delle grandi opere, che il governo centrale non poteva assicurare con le proprie risorse. Poi abbiamo attraversato questi ultimi due anni una crisi finanziaria molto seria, che ha colpito essenzialmente i protagonisti di quelli che affiancavano il governo centrale in questi investimenti, cioè i grandi istituti di credito. Oggi è pensabile ancora finanziare grandi opere infrastrutturali, chi è che lo può fare, quali sono i soggetti e che cosa è cambiato, anche, con la crisi degli ultimi due anni? Partiamo subito con il primo intervento e quindi do la parola a Roberto Tazzioli, che è il Chief Country Representative and Managing Director del Gruppo Bombardier.

### **ROBERTO TAZZIOLI:**

Grazie. Buon pomeriggio a tutti. Io, come Bombardier e quindi come azienda che produce aerei a treni, anche legato al fatto di essere presente in un Meeting di Rimini in cui sono presenti le famiglie, le persone che usano il treno ogni giorno, vorrei fare un attimo ... raccontare un po' quel che succede nel trasporto regionale nei bisogni di mobilità e facendo degli esempi di quello che succede nei paesi europei, sapendo che in Italia il

trasporto regionale è tutt'oggi critico e sono certo che l'ingegner Moretti ci sta mettendo mano e farà degli investimenti interessanti, ma, ad oggi, continua ad avere delle problematiche.

Ho organizzato il mio intervento in tre parti:

Nella prima mi soffermerò sia pur rapidamente sui nostri deficit infrastrutturali, che sono forse una delle maggiori cause determinati la capacità dei diversi Sistemi Paese di essere competitivi;

Nella seconda cercherò di evidenziare le cause principali del ritardo industriale, che caratterizza il settore dei trasporti in Italia rispetto agli assetti che esso ha assunto in quasi tutti gli altri Paesi europei;

Infine proverò a sintetizzare quelle che, a mio giudizio, potrebbero essere alcuni casi europei a cui guardare per superare i nostri ritardi, tenuto conto che in prospettiva andremo sempre più incontro ad un quadro economico caratterizzato da scarsità di risorse, dato il contesto di crisi che ha investito il mondo dal fallimento della Lehman Brothers nel settembre del 2008.

La mia tesi è che i ritardi accumulati dal nostro Paese negli ultimi decenni in questo settore siano rilevanti a causa dell'assenza da molti lustri di una autentica politica industriale per il settore.

Nell'agenda del Governo il tema delle infrastrutture è una priorità e questo mi pare una buona notizia.

Spero, come rappresentante della *business community* del settore, che in parallelo sia varata anche una chiara politica a favore dell'industria dei trasporti, in analogia con quanto è accaduto qualche decennio fa in Francia, Germania e Spagna solo per fare qualche esempio.

Il tema della dotazione infrastrutturale di un Paese è forse la variabile determinante la sua capacità di essere competitivo ed attrattivo rispetto agli altri Paesi.

Come tutti sappiamo, purtroppo sotto questo profilo il nostro posizionamento è ancora debole nonostante, come ho detto, gli sforzi e le iniziative messe in campo dal Governo siano da considerare molto importanti (in particolare Alta Velocità e pacchetto di realizzazioni appena approvate dal Governo come la Brebemi, ecc.).

L'ultimo rapporto del *World Economic Forum* posiziona il nostro Paese soltanto al 73° posto su 134 censiti quanto a qualità delle infrastrutture analizzate nel suo complesso (per infrastrutture ferroviarie: 52° posto; infrastrutture stradali: 55° posto).

Tra i primi cinque posti troviamo Germania e Francia che sono, dal mio punto di vista, considerabili realtà a noi paragonabili per forza e potenza industriale.

Altre fonti ci dicono che, rispetto alla Spagna, Paese leader in Europa per infrastrutture, la nostra dotazione è inferiore:

- di 2 volte in termini di rete autostradale;
- di quasi 4 volte in termini di rete ferroviaria per l'AV e metropolitane;
- di 3 volte in termini di rete ferroviaria suburbana.

Tra l'altro il nostro ritardo sembrerebbe essere non solo di tipo quantitativo, ma anche di tipo qualitativo.

A parte gli anni sessanta quando il nostro Paese era considerato una *best practice*, nei decenni successivi sono stati ridotti i nostri investimenti in infrastrutture strategiche e sono aumentate le inefficienze e le tempistiche di realizzazione rispetto agli altri Paesi europei.

Alle stesse conclusioni è arrivato uno studio da noi commissionato per quanto riguarda l'analisi comparativa tra le maggiori aree regionali europee, tra le quali abbiamo incluso le Regioni del Nord Italia e tutte le altre Regioni italiane aventi per oggetto la dotazione infrastrutturale per Macro-Regioni a livello europeo e italiano.

Il mercato italiano rappresenta il secondo mercato europeo dopo la Germania, posizionandosi prima di Francia e Inghilterra.

Insieme, queste quattro nazioni fanno quasi il 60% del mercato europeo U25.

Purtroppo in Italia il livello di *Customer Satisfaction* e l'indice di utilizzo dei mezzi è il peggiore d'Europa, come si evince dalle indagini di Eurobarometro.

Le cause di questa situazione sono legate al fatto che il nostro Paese è ancora vittima di una spirale negativa che bisognerebbe riuscire ad invertire fatta di:

- Basse tariffe;
- Bassi investimenti in materiale rotabile;
- Che producono una bassa qualità del servizio;
- E un'insoddisfazione elevata da parte degli utenti;
- Scarsa attrattività del settore per gli investitori istituzionali a causa delle basse tariffe;
- Che non consente di sviluppare l'innovazione che invece in altri Paesi troviamo.

Negli altri Paesi questa spirale negativa è stata invertita da tempo, consentendo al settore di assumere una configurazione industriale compiuta con tariffe di mercato (ossia più elevate) a cui corrispondono livelli di qualità e indici di soddisfazione superiori.

Questo è stato possibile poiché in Francia, piuttosto che in Germania e Spagna, il TPL è stato identificato come un settore strategico per lo sviluppo della competitività del Paese e intorno al quale si è fatto sistema.

Il business ferroviario in tutta Europa, come è noto, è caratterizzato dalla presenza di una compagnia statale dominante, ad eccezione del caso inglese.

Lo stato dei loro conti è decisamente migliore rispetto a quelli del Gruppo FS, essenzialmente a causa di due variabili fondamentali costituite da una struttura dei ricavi da traffico e contributi per passeggero km che sono la metà di quelli dei francesi di SNCF e di DB in Germania.

Questo modello di ripartizione dei ricavi operativi per passeggero km è figlio di un diverso livello delle tariffe e dei contributi pubblici (12 cent vs. 20 cent dei francesi e dei tedeschi), che tra l'altro consente di finanziare in proprio la politica degli investimenti nel parco rotabili.

Insieme a SNCF, DB d'altra parte rappresenta il caso emblematico di un Paese in cui fare sistema è sempre stata la priorità.

Vi ricorderete che prima della crisi il Gruppo DB aveva in programma la quotazione in borsa di DB Logistics. Per sostenere la redditività del Gruppo fu programmato un incremento generalizzato delle tariffe, nonostante quelle tedesche fossero già sostenute. Attraverso la cessione del 25% circa del capitale si prevedeva di raccogliere tra i 5 e gli 8 miliardi di euro, che sarebbero serviti per sostenere lo sviluppo internazionale e il programma di investimenti del Gruppo.

Tutti i grandi player ferroviari europei hanno programmi di investimento per l'ammodernamento del parco rotabili, nell'ordine di qualche miliardo di euro.

Renfe ha dichiarato un programma di investimenti di quasi 6 miliardi entro il 2010 per lo più finalizzati all'acquisto di nuovi treni e locomotive.

Trenitalia ha annunciato il lancio di due gare del valore di 4,5 miliardi per l'acquisto di treni per le linee regionali e per l'alta velocità, per questo ha quasi completato il rinnovo dei contratti con le Regioni.

Tutto sarebbe più facile, ovviamente, se anche in Italia il settore ferroviario potesse godere dei regimi tariffari e contributivi paragonabili con quelli degli altri Paesi europei, dove:

- vigono politiche tariffarie più elevate e conseguentemente ricavi da traffico superiori;
- ci sono più risorse per gli investimenti e conseguentemente la qualità del servizio è più alta;
- ci sono politiche stabili a favore del riequilibrio modale e in genere per la mobilità.

Tutto ciò, come abbiamo visto nei casi di DB e SNCF, consente ai sistemi di quei Paesi di sostenere performance reddituali migliori tali da poter attrarre il capitale di rischio, come nel caso di National Express o di DB se si fosse quotata.

In questo contesto va segnalato infine, sempre nell'ottica di migliorare la capacità di fare sistema, che gli investimenti in nuovi treni e locomotive anche nel nostro Paese sarebbe opportuno che fossero più coordinati.

A questo riguardo l'ideale sarebbe:

- definire standard unitari di investimento in materiale rotabile a "livello Paese";
- fare massa critica per ridurre i costi di acquisto sul modello francese e, come del resto appena accaduto di concerto tra le Regioni Campania e Piemonte;
- consentire forme flessibili di acquisto/finanziamento del materiale rotabile (leasing, acquisto di km, ecc.) superando l'attuale vincolo normativo che le ostacola.

Purtroppo nel nostro Paese il settore nel suo complesso continua ad essere considerato come una componente del sistema di Welfare State allargato e non ancora come un'Industria.

La dinamica delle tariffe del settore negli ultimi anni è stata la più bassa, anche in relazione alla dinamica degli altri servizi di pubblica utilità e del trasporto aereo in particolare.

Per capire che si tratta un'anomalia italiana basta considerare che il livello di tassazione degli altri Paesi europei non è affatto inferiore a quello praticato in Italia, tale da giustificare le nostre politiche tariffarie.

Sono più propenso a credere che questo abbia a che fare con un deficit di cultura industriale del nostro Paese, che si trova riflesso anche nell'incertezza della normativa di settore la quale, in questi ultimi quindici anni, è andata avanti per stop & go sia in materia di gare sia in materia di assetti più complessivi di Governance del settore.

D'altra parte l'Italia rispetto a Germania, Francia e Spagna è l'unico Paese che non si è dato ancora una Governance moderna.

La Francia ha provveduto ad un profondo riordino della Governance del settore istituendo le Agenzie nel 1982.

Nella Regione francese dell'Ile de France è operativo un modello di "Agenzia leggero" - STIF, avente come obiettivo principale quello di regolare e pianificare l'attività di trasporto, oltretutto di partecipare attivamente al finanziamento del settore (pari a circa il 50% della spesa complessiva tra costi di gestione e investimenti).

In Germania e in Spagna un riordino analogo si è verificato nei primi anni Novanta.

In generale ciò ha consentito un poco in tutta l'Europa di favorire lo sviluppo in senso industriale del settore, che ha dato il via al potenziamento delle imprese di quei Paesi e alla loro capacità di assumere ruoli di leadership crescenti a livello nazionale e internazionale.

Viceversa, da noi il settore rischia di essere come la "foresta pietrificata" di cui si parlò alla fine degli anni ottanta a proposito delle banche, allorquando grazie alla nascita delle fondazioni si avviò un programma di aggregazioni, che ha condotto alla formazione di Banca Intesa e di Unicredit.

Per ora l'unica operazione di innovazione significativa del settore resta l'integrazione condotta in Lombardia tra il Gruppo FNM e Trenitalia, sotto la regia della Regione e del Gruppo FS, con i quali in questo momento ho il piacere di discutere.

In questo contesto penso che, per dare una soluzione ai problemi strutturali che affliggono il settore in Italia, bisognerebbe provare a fare quello la Spagna ha avviato a partire dalla fine degli anni novanta ovvero la Francia, in particolare nella regione dell'Ile de France.

La Spagna in quegli anni era caratterizzata da una situazione per certi versi paragonabile a quella italiana di oggi:

- aveva una compagnia di bandiera afflitta da gravi perdite (Iberia);
- un operatore ferroviario con performance negative e fortemente indebitato (Renfe);
- una Governance di sistema da rivedere in profondità;
- e un grave deficit infrastrutturale da colmare.

In quegli anni fu avviato il primo piano strategico nazionale delle infrastrutture e dei trasporti (PEIT), con il quale si è inaugurata una fase di profonde trasformazioni che ha consentito alla Spagna di raggiungere gli attuali livelli.

Questo risultato si è ottenuto anche grazie ad un approccio di politica industriale strutturato e basato su una integrazione forte tra servizi di trasporto ed infrastrutture a supporto, guidato da un piano di investimenti straordinario.

Ciò ha consentito alla Spagna di recuperare il ritardo che aveva accumulato e ha permesso al settore di raggiungere livelli di eccellenza assoluti sia in termini di performance gestionali che di efficacia dei servizi.

Nel nuovo contesto di crisi, che ha investito il mondo e che ha avuto il suo apice nel settembre del 2008 con il fallimento della Lehman Brothers, probabilmente l'intensità di quel programma avrebbe dovuto subire delle profonde modifiche.

A maggior ragione per il nostro Paese, le cui reali possibilità di intervenire come servirebbe con politiche robuste di sostegno all'industria, trova un limite obiettivo costituito dal peso del nostro debito pubblico.

A questa situazione bisogna poi aggiungere che le previsioni che stanno di fronte a noi sono di miglioramento a partire dal 2010, ma non rosee. Si sta diffondendo infatti l'idea che il debito pubblico sarà la prossima bolla che bisognerà sgonfiare, con un mix di interventi strutturali. Diventerà quindi prioritario arrivare ad una attenta ricomposizione della spesa pubblica e plausibilmente si tornerà a parlare, oltre che di liberalizzazioni, anche di privatizzazioni.

E' evidente che in questo contesto si andrà incontro a delle restrizioni e perciò sarà fondamentale:

- da una parte consentire alle tariffe di muoversi in linea con l'Europa;
- dall'altra trovare forme alternative per finanziare il settore.

Tra i modelli di finanziamento alternativo a cui guardare ci sono 3 modelli che mi paiono di un certo interesse:

- il modello francese, che si configura come una tassa sulle attività produttive e che nell'Ile de France è stata affiancata dalla carta Orange, una sorta di ticket transport finanziato dalle imprese; a tali meccanismi si affianca la co-partecipazione da parte dell'Agenzia regionale STIF nel finanziamento degli investimenti in nuovo materiale rotabile;
- l'introduzione della *congestion charge* nelle città di Londra e Stoccolma, che ha consentito in entrambi i casi di garantire al settore nuove risorse per il potenziamento del parco mezzi reinvestendo il gettito derivante dalla tassa;
- i casi di Svezia, Inghilterra e Paesi Bassi, che vanno sotto il nome di tasse sul traffico o tassa al km finalizzata a ridurre la congestione stradale ovvero a garantire al settore nuove risorse finanziarie.

Risulta di particolare interesse il modello di cui si è dotata la Francia sia in termini di governance del sistema di trasporto (abbiamo già accennato all'Agenzia dell'Ile de France STIF) sia per il ruolo attivo nel finanziamento per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Facendo riferimento a dati del 2005, STIF ha partecipato nella misura di oltre il 50% a copertura delle spese di funzionamento (3,7 miliardi su 7,37 complessivi tra costi di gestione e investimenti) essendo incaricata della garanzia dell'equilibrio finanziario del sistema.

Con una legge del 13 agosto 2004 attraverso la quale la Regione francese dell'Ile de France ha ampliato le attività di STIF nel contesto della decentralizzazione delle

competenza. Tra le altre vi è la possibilità di garantire la committenza dei progetti di investimento ad esempio nell'ammmodernamento del parco mezzi/rotabili (con l'eccezione delle competenze del gestore dell'infrastruttura nazionale RFF);

Nel contesto dei rapporti contrattuali che disciplinano le relazioni STIF-RATP e STIF-SNCF in particolare circa la consistenza e la qualità del servizio attese da parte di queste due imprese e le modalità di determinazione dei finanziamenti apportati da STIF per tenere conto della politica tariffaria e degli obiettivi di qualità di servizio, a fine 2006 è stato siglato un accordo ("*Progetto Francilien*") per il rinnovo del parco rotabili dell'Ile de France tra STIF-SNCF e Bombardier (aggiudicataria della gara indetta per la fornitura dei rotabili a cui hanno partecipato anche Alstom e Siemens).

L'Agenzia regionale ha contribuito nella misura del 50% della spesa complessiva (1,85 mld/€) per i nuovi rotabili (172 treni in consegna - 3 al mese circa). L'entrata in esercizio del primo treno "Francilien" è prevista per dicembre 2009 e l'intero parco acquistato sarà garantito in consegna entro la fine del 2015.

A conclusione del mio intervento intendo sottolineare, alla luce delle evidenze dell'attuale contesto e delle priorità evidenziate all'interno dei sistemi di trasporto italiani ed europei, quanto sia critico disporre di nuovo materiale rotabile, per il miglioramento della qualità percepita dall'utenza e per l'effettuazione di un servizio con un livello di prestazione adeguato rispetto alle aspettative. Un parco rotabili moderno è condizione fondamentale per mettere in moto il circolo virtuoso che oggi, in particolar modo in Italia, fatica ad essere innescato. L'opportunità per i diversi player di effettuare investimenti consistenti in materiale rotabile passa attraverso la disponibilità di risorse. Ove l'obiettivo di miglioramento della qualità del servizio attraverso l'acquisto di nuovi rotabili non trovasse adeguata risposta nelle disponibilità finanziarie degli operatori risulta determinante il ruolo del "Soggetto Regolatore" che potrà sopperire alla carenza di fondi, come evidenziato nel caso dell'Ile de France da parte di STIF.

Grazie.

#### **FRANCO BECHIS:**

Grazie. Adesso sentiamo l'opinione di qualcuno che un po' di investimenti li fa in proprio, un po' dipende da quelli che fa lo Stato, il governo centrale, e un po' dipende anche da quel tema là, che è stato appena sollevato, cioè dal fatto che le tariffe spesso non consentono molto margine, anche se l'opinione è che non tutti i servizi delle ferrovie siano proprio regalati. Comunque quelli che funzionano giustamente si pagano in maniera competitiva, non è più come era, forse qualcosa è cambiato anche in quello. Cedo quindi la parola all'ingegner Mauro Moretti che è l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato nelle quali è cresciuto e vive da una vita, ormai.

#### **MAURO MORETTI:**

Grazie, grazie anche delle domande. Però vorrei dare un taglio un po' diverso. Perché dall'anno scorso a quest'anno non è che non sia capitato niente. E' avvenuto tutto. E non è che noi possiamo continuare a trattare in continuità tutto quello che stiamo facendo così come l'abbiamo descritto fino all'anno scorso nella stessa sala più o meno qui del Meeting. Bisogna che ci aggiorniamo, bisogna che cambiamo il nostro registro di valutazione di quello che occorre fare, dove occorre farlo e con quali risorse. Cercando anche ... ieri sera c'era Braghi che ha detto questa bella parola: coraggio. Usiamo il coraggio, no facciamoci coraggio. Usiamo il coraggio, prima di dirci le cose come stanno e secondo di fare cose nuove, cose diverse, realizzazioni completamente diverse. Stamattina sul *24 Ore* c'era scritto che la Gran Bretagna ha deciso di fare il sistema da alta velocità, da Londra a Edimburgo, 40 miliardi di dollari..... 40 miliardi di euro. Voglio dire, se la Gran Bretagna decide oggi di partire, quel sistema l'avrà nel 2020 o 2025. Vuol dire che non siamo gli

ultimi. Noi a dicembre di quest'anno, 2009, completeremo gli ultimi pezzi per avere tutta la Torino-Salerno alta velocità completata. Sono 1.000 chilometri, sono il doppio della Londra-Edimburgo, sono 1.000 chilometri che valgono 2.500 chilometri francesi o spagnoli, perché da noi con 1.000 chilometri si servono il 65% della popolazione italiana, il nostro è un sistema policentrico soprattutto su due direttrici, quella centrale che abbiamo già completato e quella est-ovest della Val Padana che stiamo per completare. Voglio dire siamo in una condizione in cui altri 2 o 3 paesi al mondo possono qualificare le cose come abbiamo noi, agli effetti del ritorno del servizio al cliente finale. Sapete che confrontarsi con la Spagna quando tutto è radiocentrico, e quando lo stato spagnolo deve pagare anche i contributi per l'alta velocità e non solo per il trasporto locale, cambia la discussione. Noi per l'alta velocità non pigliamo neanche il becco di un quattrino, e si spende meno in Italia che in Spagna, è un rapporto costo qualità che francamente lascio giudicare a quelli che l'hanno verificato. Perché dico questo? Perché dobbiamo rompere un po' una tradizione secondo la quale, intanto piangiamo sempre del fatto che non ci sono infrastrutture, secondo me in alcuni casi ce ne sono anche troppe, secondo non lo facciamo mai ponendo questa questione dentro una riflessione strategica di sviluppo sostenibile, così come stanno facendo tutti gli altri paesi. Qui, non so in quale sala, l'altro giorno c'era Conti, Scajola e così via che hanno parlato del nuovo assetto che hanno di sviluppo energetico, qui si è parlato dell'ambiente, territorio, acqua, aria, *pollution* e tutto quello che si farà; ebbene in tutti i paesi c'è un sistema di coerenza tra il piano energetico, il piano territoriale ambientale, il piano della mobilità dei trasporti che deve essere assolutamente alla base della nostra riflessione per poter discriminare le scelte, quelle giuste e quelle non giuste. Ha senso che duplichiamo le infrastrutture di lungo trasporto, cioè facciamo la ferrovia nuova e di fianco l'autostrada nuova? O non ha senso? Per me non ha più senso! Dobbiamo scegliere. So la complessità della scelta e la difficoltà di star dietro a tutti quelli che hanno i loro interessi o di rappresentanza positiva o di rappresentanza non positiva, ma dobbiamo scegliere perché rischiamo in alcuni casi di avere dei grovigli di infrastruttura che difficilmente riescono a far vedere che c'è un centimetro di territorio libero, penso alla Val Padana. Badate che quando si fanno i confronti in chilometri d'autostrada non c'è nulla di più sbagliato, perché quando si confronta un chilometro d'autostrada a 4 corsie con un chilometro d'autostrada a 8 corsie, che in Val Padana ormai ne abbiamo parecchi, non c'è confronto. Non c'è un rapporto uno due, raddoppiando le corsie c'è un rapporto uno dodici in termini di capacità. Allora io credo che sia venuto il tempo in cui, avendo chiaro le opere che stiamo lanciando, e che sono state già deliberate, fare una riflessione invece un po' più strategica di quello che dovremo fare da qui al 2.050, così come stanno facendo in tutti i paesi, assumendo come vincolo quegli elementi forti di compatibilità ambientale, di compatibilità energetica. Assumerli come vincolo, vuol dire poi fare una strategia di mobilità e di trasporto veramente ragionata, e su quello fare degli investimenti. Rischiamo altrimenti di fare ancora una volta una soluzione tutta italiana, in cui facciamo tutto e di tutto di più avendo per altro pochissime risorse e trovandoci in queste sale per lamentarci che quattrini non ci sono da nessuna parte. E vengo al secondo punto. Perché da noi non abbiamo risorse? Qui non è un problema di risorse dello Stato o project financing, questo è un falso problema, il problema vero è la redditività dell'opera, dell'investimento, perché se l'opera rende, che la faccia lo Stato o la faccia qualcuno in project financing, è assolutamente uguale. Il valore del denaro in qualche modo bisogna remunerarlo, semmai in questo momento ci sono le condizioni più favorevoli con qualsiasi mutuo, perché i tassi di interesse sono crollati e fin quando ci sono tassi così bassi la remunerazione del denaro è meno alta e vale la pena trovare il modo di fare investimenti fissando i contratti all'attuale costo del denaro; ma il resto, pubblico o privato, è un falso problema, sempre interessi bisogna pagare, interessi e non solamente interessi, anche quel margine di redditività, che

da il senso al rischio dell'impresa che si mette a fare appunto un'operazione di investimento. Quali sono allora gli elementi per cui invece noi abbiamo grandi difficoltà? Qualcuno, diceva adesso, Tazzioli, la demagogia del tenere prezzi bassi vuol dire non far fare investimenti, non è mica l'altra la soluzione, non si può lamentare...., perché sarebbe come dire: la benzina in Italia costa 0,5 euro di fronte alla Germania dove costa 1,3. E' il paese della cuccagna. In ferrovia è così, anzi ancora peggio, siamo a 0,3 contro 1. Se non si infrange questo tabù di demagogia, noi rischiamo di avere un sistema sempre più vecchio e sempre più inadeguato, a parte le opere importanti che abbiamo fatto. Noi dobbiamo rivedere i nostri registri, primo. Le due leve sono queste .... . Primo problema, in Italia le opere costano troppo, dobbiamo dircelo, costano troppo ed è anche francamente scandaloso che quando è ora di far partire un'opera siano tutti d'accordo per far addossare a quell'opera tutti i costi territoriali possibili e immaginabili, salvo poi che quando l'opera sta per finire, tutti vogliono ritornare vergini e condannare l'alto costo dell'opera stessa, compresi quelli che hanno iniziato a sostenerla quando era ora di chiederla. Qualcuno si è divertito a fare il caso della Torino-Milano alta velocità, ma la ferrovia in senso stretto costa come in Francia; è chiaro che se tra autostrada e ferrovia ci vuole la strada che vuole la protezione civile - una strada di 80 chilometri -, è chiaro che se il magistrato delle acque arriva e vuole un canale che deve superare la sede ferroviaria ogni 50 metri, è chiaro che se per poter fare la ferrovia bisogna fare tutti i cavalcavia dell'autostrada, cosa volete? C'è qualcuno che allora ha protestato per queste richieste? Perché tutti adesso ci chiedono conto perché quelle opere costano di più? La colpa è delle tasse esterne, degli oneri impropri di quelle infrastrutture. Se uno guarda la situazione in Val di Susa, trova che siamo ancora allo stesso punto. Vorrei sperare che tutti coloro che adesso sostengono che bisogna fare di tutto e di più lì, compresi gli organi di stampa, si registrino queste loro richieste, affinché tra dieci anni a quelli che sostituiranno me o altri, chiedano di essere crocefissi, perché hanno speso troppo. In Italia le opere il costo è troppo. Bisogna distinguere le opere in senso stretto da quelle esterne per contenere l'opera, che non sono niente affatto necessarie all'opera stessa, sono opere per coprire vecchie ferite, magari prodotte per costruire l'autostrada vicino o per mettere a posto un territorio come quello italiano che si è sviluppato in maniera folle dal punto di vista urbanistico, per cui ogni volta che devi fare una strada hai da demolire o 10 case, oppure da fare immediatamente dei viadotti per superarle o addirittura, come chiedono a Vicenza, devi andare sotto terra, e per superare solamente Vicenza ci vuole un miliardo e otto. Questo modo di concepire le infrastrutture e i soldi dello Stato, che non è nessuno, è quella cosa al di fuori della responsabilità di tutti, è una pura follia. D'altra parte il problema dei ricavi, e qui divido in due classi di ricavi: il problema dei ricavi diretti - che ha trattato adesso Tazzioli e che non voglio riprendere, le cifre che ha dato si spiegano da sole - ma l'altro problema, ed è incredibile che nessuno lo ponga e che nessuno lo confronti con quello che succede sugli altri paesi, è il fatto che ogni opera che viene fatta in Francia, piuttosto che in Giappone o in qualsiasi altro posto, vive dei ricavi delle tariffe o dei prezzi dello sfruttamento della infrastruttura stessa, ma vive soprattutto degli incassi dal punto di vista del ritorno delle rendite immobiliari o dall'arricchimento dell'attrattività del territorio che quella infrastruttura induce a quel territorio, che solo in Italia nessuno vuol pagare. Ma come si fa? Ma scusate, lo Shinkanze in Giappone - non per parlare degli Stati Uniti d'America, come sono nati nel 1800 - lo Shinkanze come è venuto fuori? Si è ripagato perché attorno a ogni stazione le ferrovie giapponesi hanno avuto la possibilità di costruirci delle città, e quelle città sono state una rendita immobiliare che sono state utilizzate per costruire la ferrovie. Perché in Italia non si può fare, per una ferrovia, per una metropolitana o per un pezzo di strada, e così via? In Francia, se uno vuole la stazione dell'alta velocità, è il comune, l'autonomia locale che paga, non l'incontrario, come facciamo noi, che oltre a dover pagare la stazione bisogna rifare mezza città. Se questi



problemi non si vogliono affrontare, staremo sempre qui a lamentarci di tutto e di tutti. Però attenzione, attenzione che quando si dice che un'opera costa troppo, io la giro in maniera opposta, con gli stessi soldi, quanti chilometri avrei potuto fare, e non faccio, per dover star dietro a tutte le bizzarrie di quelli che sono fortunati, e sui quali corridoi devo passare per forza, a vantaggio di quelli meno fortunati - penso, ad esempio, al sud? Con 14 miliardi di euro, che più o meno è quello che costerà il passaggio della Torino-Lione, si fanno tutte le infrastrutturazioni del sud ferroviario. Bisogna che ce lo diciamo, e bisogna che anche qui apriamo una coerenza. Ancora - e chiudo - se stiamo nella logica della strategia a 50 anni, quella che da Kyoto passerà per Copenaghen e punta i paletti - immagino che il vice presidente Tafani lo porrà come questione essenziale, ogni volta che vado in Europa devo dire che lui, molto coerente, ce lo pone, anche a me quando faccio il presidente delle ferrovie europee, una tantum, diciamo così - dobbiamo riuscire a capire qual è il modello di mobilità e trasporto che assumiamo. Ma poi dobbiamo incarnarlo in infrastrutture e mezzi, ma non possiamo pensare di continuare a fare le stesse cose che facevamo negli anni '50 - oggi ancora stiamo a fare così - dobbiamo indicare le priorità. Io dico le mie. Le priorità fondamentali in Italia si chiamano "le grandi città italiane" - c'è di là un dibattito di Alemanno e Chiamparino, a cui mi dispiace non poter assistere - ma il grande problema delle infrastrutture italiane non sono le infrastrutture di collegamento tra le città, sono le infrastrutture dentro le città, che sono i veri colli di bottiglia. Perché quando arrivi a Milano devi avere una fila fino a Bergamo e Brescia che non risolverà neppure la Brebemi? Perché le macchine non saranno più in serie non so per quanti chilometri, ma staranno tutte in parallelo, e quando devono entrare a Milano.... Però, voglio dire, che bisogna ricostruire un modello di sviluppo coerente con il fatto che nelle città non si debbano più avere certi tipi di mobilità, che nell'ambiente dobbiamo abbattere la CO<sub>2</sub>. Ma sapete qual è il contributo del trasporto oggi in Europa, e in Italia è di più, all'inquinamento ambientale in termini di CO<sub>2</sub>? Il 25%. Il settore dei trasporti è l'unico settore che da Kyoto a venir in qua, è l'unico settore che non ha ridotto l'inquinamento, l'ha aumentato e le proiezioni che noi abbiamo come CERF, Ferrovie Europee, sono che, ad arrivare al 2050, di questo passo, la quota di inquinamento dovuta al trasporto arriverà al 50%. Abbiamo voglia a lavorare sugli altri settori, strozzandoli, se non affrontiamo questo problema in maniera seria. Grandi città, collegamenti tra le grandi città, quindi grandi corridoi europei, non ha più senso pensare al fatto che città di 10000 persone vengano collegate con dei treni, a meno che non stiano in reticolo di metropoli, cioè di afflusso e deflusso verso uno solo che le attrae e bisogna andare avanti e indietro, ma il 50% in Italia non è così, è così per Milano, per Roma, per Napoli, un po' per Torino, il quadrilatero veneto, e poi basta. Infine, la scelta grande degli interporti, perché questa scelta di sviluppo non vuol dire da domani ridurre il trasporto stradale, vuol dire però dare un'accelerata al trasporto, a guida vincolata, al trasporto che non usa energia fossile, a vantaggio di quella che non la usa e può essere riprodotta, e io devo dire che il piano che finalmente prevede anche la produzione di energia elettrica dal nucleare, ben venga in un paese come questo. Come dovremo fare altrimenti? Quali sono le altre fonti reali, l'energia rinnovabile in cui i pannelli solari costano di più, in termini energetici, di quanto ne produca la loro vita? Stiamo scherzando? Dobbiamo avere queste coerenze e riuscire a mettere in quadro anche il problema di centri intermodali, sia merci che passeggeri, perché anche da questo punto di vista dobbiamo fare delle scelte politiche. Non si può avere cento porti, cento aeroporti, e tra un po' arriveremo a 150 interporti, bisogna puntare su 5-6 porti, bisogna puntare su 2 o 3 aeroporti, poi ci sono le alte velocità, le velocità che entro due ore vengono collegate con la ferrovia, e poi bisogna avere il coraggio anche di riuscire a stabilire quali sono i 10 centri intermodali di livello europeo, sui quali ricostruire tutta quanta la nostra politica di mobilità e trasporto, a partire dal fatto, vi ricordo, che abbiamo 120000 imprese di camion - l'unico paese al mondo, compresi i paesi dell'est, in questa situazione. Ecco, io credo che questi

siano i problemi da affrontare, perché se non si ha una visione di quello che dovremo avere tra trent'anni, quarant'anni, tutto quello che facciamo non viene in nessun modo connotato con un filo e la connotazione con un filo chiaro, di coerenza, con un piano sostenibile è la questione fondamentale sulla quale io invito a parlare. Grazie.

**FRANCO BECHIS:**

Grazie Moretti che, come sempre, in maniera non formale, ha buttato parecchie provocazioni nel dibattito, anche se poi manca sempre la risposta. Cioè la risposta è come si fa poi ad evitare ...

**MAURO MORETTI:**

Tagliare i costi di costruzione, aumentare i prezzi. Più soldi per gli investimenti.

**FRANCO BECHIS:**

Ma chi lo deve fare?

**MAURO MORETTI:**

Non è un problema del governo centrale, è un problema di tutti noi, perché siamo i primi a dire che quando arriva una strada lì vogliamo avere 50 milioni di conversazioni per farla passare, ma così distruggiamo ricchezza e basta e quindi ci condanniamo da soli.

**FRANCO BECHIS:**

E il modello qual è? Quello di un commissario con pieni poteri che se ne frega di cosa fare .... Qual è il modello che poi, a dire la verità, perché poi funzionate così: un commissario bravo con pieni poteri che poi realizza quello che normalmente ci si mette molti più anni a realizzare...

**MAURO MORETTI:**

Sono scelte diverse. Sono scelte legate al fatto di come si decide, di come si danno le autorizzazioni, quali sono i percorsi sui quali si fanno le approvazioni e i consensi, che devono essere regolati. No so, porto il caso svizzero, che quando lo porto è sempre contestato: ma in Svizzera, quando dovevano fare *il Gottardo* fanno dei referendum: - primo: lo volete e non lo volete questa modello di mobilità? E hanno detto IO vogliamo. Poi bisogna pagarlo ... Secondo: Come lo paghiamo: sappiate che dal giorno in cui parte al giorno in cui è concluso, noi congeliamo nel bilancio federale svizzero questi soldi per quell'opera. E si mettono questi punti di domanda al referendum. Poi il referendum, e qui voglio dire una cosa che può essere o apparire un po' grave, IA calibro, il referendum poi si vince anche al 51% ma non ho mai visto in Svizzera che il 49% che perde anche per l'opera come *il Gottardo*, sapendo che ci metterà dei soldi suoi per costruirla, mi fa la rivoluzione. Qui, attenzione il problema delle regole, per misurare il consenso sulle opere, sono regole democratiche, e se non vale più la regola democratica, bisogna fare molta attenzione perché i cittadini poi si disaffezionano alla democrazia. Se ogni volta che vanno a votare e stravincono in maggioranza, hanno sempre bisogno del ritorno della verifica perché il 5 o 10% non è d'accordo, vuol dire svuotare la democrazia, e se la democrazia viene svuotata poi non si recupera più.

**FRANCO BECHIS:**

Queste le teniamo poi da parte anche per Cattaneo e Tajani che poi chiuderanno il giro. Ma una provocazione riguardava in qualche modo, coinvolgeva anche Autostrade, perché uno dei temi lanciati è: non si possono fare le stesse opere pubbliche nello stesso posto,

parallele; dove arrivano le ferrovie non è necessario che arrivino le autostrade. E così lo chiedo a Giovanni Castellucci, Amministratore Delegato Autostrade per l'Italia.

**GIOVANNI CASTELLUCCI:**

Proverò a rispondere a questa domanda e tutta una serie di altri temi, interrogativi proposti, emersi in questa chiacchierata. Tra l'altro, con l'ingegner Moretti ci troviamo quasi regolarmente, perché ormai temi da lui portati, da me portati, cominciano anche a compenetrarsi, per cui ogni tanto non mi ricordo più se il tema l'aveva sollevato prima lui, prima io ecc. Ma adesso, entrando nello specifico, io penso che dobbiamo uscire da una demagogia di fondo, che è quella che ha portato poi alla crisi del sistema infrastrutturale nel corso degli anni '70-'80-'90, ovvero la demagogia che ipotizzava che l'utilizzo dei mezzi di trasporto potesse essere indotto attraverso la gestione della capacità (il cosiddetto riequilibrio modale). Noi ci siamo trovati, unico paese nel mondo, una legge che vietava la costruzione di autostrade, legge emessa nel '75, e con nessun intervento di potenziamento sostanziale fatto fino al 2001, perché c'era qualcuno che ipotizzava che il modo migliore per far andare le persone sul treno e le merci sul treno fosse quello di non fare autostrade. Ci siamo trovati col magazzino progetti vuoto, magazzino opere pubbliche avviate vuoto nel 2001. Quindi io penso che ipotizzare solo che si possa costringere gli Italiani a viaggiare con un mezzo o con l'altro, impedendogli di poter utilizzare uno dei 2 strumenti di trasporto semplicemente non facendo la 3 o la 4 corsia, o non costruendo l'autostrada, è non solo un atto di non democrazia, ma è un atto di miopia, di pianificazione centrale un po' sovietica per certi versi, che disconosce il fatto che gli utenti e le merci hanno esigenze spesso molto variabili, molto differenti, molto flessibili. E se la merce viaggia in autostrada, guarda caso perché la distanza media percorsa è 100 km, sarà molto difficile quella merce lì farla viaggiare per ferrovia. Quindi bisogna stare molto attenti con questi piani. Questo non vuol dire che non ci debba essere un piano, e qui cerco di metter un po' di contesto alle cose che ci diciamo. L'Italia si è trovata nel 2001 nuda. Nuda cosa vuol dire? vuol dire che c'era una legge che vietava la costruzione di nuove autostrade, c'erano le autostrade tutte intasate, c'era una società pubblica Autostrade privatizzata un anno prima, con dei livelli di profittabilità operativa insufficienti a finanziare opere indispensabili come la Milano-Bergamo, che per altro non stava nei programmi di Autostrade quando la società era pubblica, e con nessun progetto di sviluppo delle infrastrutture. Se devo dire, uno dei meriti principali del governo di allora, che è più o meno simile al governo di adesso, è stato quello di rimettere le infrastrutture al centro delle priorità di questo paese. E gli Italiani ne avevano bisogno, perché non ne potevano più di essere asfissati da una visione pseudo ambientalista che ipotizzava che si dovesse andare solo su certi mezzi, non su altri per motivi di inquinamento, di sostenibilità ambientale ecc. ecc.. Cosa ha fatto il governo? Già dal 2001 ha ricreato un magazzino progetti, perché queste opere, diceva molto bene Moretti, non si fanno dall'oggi al domani. Quando si parla dell'effetto anticiclico delle infrastrutture bisogna stare molto attenti, bisogna intendersi. Un'infrastruttura vera, importante, si pianifica nel corso di decenni. La Francia, che forse è il paese più pianificatore, più centralistico d'Europa, ha iniziato la pianificazione della A85, (che è l'autostrada che circonda Parigi e che impedisce ai mezzi pesanti che attraversano la Francia di fare la circonvallazione interna), l'ha iniziata negli anni '70 e completerà i lavori questo anno. Quarant'anni di pianificazione, progettazione, esecuzione. Quindi non illudiamoci che le infrastrutture possano essere uno strumento anticiclico per combattere la crisi, a meno che non abbiamo un portafoglio progetti pronto, con le imprese già pronte per avviare i lavori e semplicemente bisognose della luce verde. Non è così. Purtroppo ci vuole tempo. Per fare i progetti ci vuole tempo: tempo di progettazione, tempo di autorizzazione, tempo di espropri, tempo di autorizzazione e quindi di condivisione col territorio. Qui non esistono segreti particolari. Ogni grande opera

si può fare anche in tempi rapidi, e lo abbiamo dimostrato in Lombardia, insieme alla Regione Lombardia, probabilmente l'assessore Cattaneo ne parlerà, con al quarta corsia Milano-Bergamo, in quattro anni abbiamo fatto tutto. Come? Con attenzione, con coinvolgimento del territorio e con la faccia di qualcuno. Allora non c'è nessuna opera che si può portare a termine se non c'è qualcuno che ci perde la faccia, se in quell'opera non viene fatta, quindi, la concentrazione di responsabilità. Nel caso specifico la faccia era dell'assessore Cattaneo, e devo dire non l'ha persa. Quindi, ritornando al tema delle infrastrutture, magazzino vuoto nel 2001, il governo si è dato molto da fare per ricreare un magazzino progetti, ricreare iniziative, autorizzare nuovi progetti, finanziarli. Ovviamente quando si parte da zero, in tempi rapidi, anzi con la fretta, qualche ridondanza si crea. E devo dire che oggi sicuramente ridondanze ci sono, come diceva Moretti. In alcuni casi ci sono 2 progetti che stanno andando avanti in parallelo, forse dei due uno solo è veramente indispensabile, il secondo potenzialmente utile, non necessariamente indispensabile. Ma questo è uno scotto che si paga quando si parte da zero e si ha fretta. Io sono convinto che, nei prossimi anni, molte di queste iniziative, potenzialmente ridondanti, si potranno gestire, magari smontare, auspicandomi che la pianificazione diventi più forte. Ad oggi esiste tutto un mercato: tutte le iniziative vanno avanti se hanno le gambe sufficienti per poter andare avanti. E questa è una decisione, diciamo, anche molto ragionevole quando bisogna partire da zero. Io mi auguro che nei prossimi mesi, anni, ci sia una scrematura forte che faccia andare avanti quelle iniziative finanziate dal pubblico che sono veramente indispensabili. Senza questa scrematura si corre il rischio veramente di disperdersi. La scrematura, ovviamente, si deve orientare verso le vere necessità. E qui condivido totalmente quello che dice Moretti: il problema dei trasporti non sono i trasporti di lunga distanza (noi sulla Firenze-Roma abbiamo due corsie dal '66 e probabilmente due corsie le avremo fino al 2038, anno di scadenza della nostra concessione), il problema è costituito dai tratti di avvicinamento alle grandi città, dove il trasporto pubblico ha più difficoltà a servire una quantità di utenti cresciuta nel frattempo anche per politiche di sviluppo urbanistico folli, perché in Italia, purtroppo c'è la privatizzazione del profitto, quando si tratta di valorizzare un nuovo territorio e la socializzazione degli oneri di urbanizzazione, al contrario di quello che avviene in altri paesi. Anche le ferrovie americane nel '800 sono state finanziate dalla costruzione delle città. In Italia è esattamente il contrario: il profitto è privato, e per costruire la grande lottizzazione da milioni di metri quadri, l'onere pubblico è quello di portarci ferrovia, strada, servizi pubblici, ecc. Quindi io penso che dovranno essere orientate le risorse per quanto riguarda il trasporto stradale verso le grandi città. Noi quello che stiamo facendo è portare da tre a quattro corsie, da quattro a cinque corsie, tutte le autostrade che arrivano a Roma, Milano, Firenze, Bologna, Genova, perché è lì che ci sono oggi le grandi congestioni. Poi altri problemi ci sono? Sicuramente sì. Devo dire che molti problemi il governo li ha risolti: il primo è quello di ricreare un magazzino progetti, il secondo è quello di ridare dignità e ruolo al finanziamento privato. Di fatto ormai le normative sul project financing e sull'iniziativa privata, grazie anche all'indirizzo della comunità europea, funziona. E le opere stanno venendo avanti: la Brebemi, la Pedemontana lombarda, mi auguro rapidamente, e tante altre opere stanno trovando la loro definitiva chiusura finanziaria a breve. Ci sono altri problemi che non sono risolti. Uno di questi è il costo delle opere, lo diceva Moretti e lo dico io. Oggi in Italia le opere costano da due a tre volte che in altri paesi, per una serie di motivi. Uno è quello delle opere compensative, ovvero la tassa tra virgolette che bisogna pagare agli enti locali per poter avere l'autorizzazione all'esecuzione di quelle opere. Ma non finisce qui. Noi abbiamo in Italia dei costi delle cave e delle discariche spropositati. Quando dico discariche, non discariche dove portare materiali inquinanti, uranio, dico semplicemente dei luoghi di deposito dove mettere il materiale che scaviamo dalla galleria così com'è, costi che non potete immaginare. Costi

di over design e di norme geometriche che in Italia sono particolarmente vincolanti, ben più che in altri paesi, sempre nell'assunto sbagliato che un'autostrada rettilinea a tre corsie senza traffico sia più sicura di un'autostrada con qualche curva in più (nulla di più falso: nelle nostre autostrade i tratti più sicuri sono le gallerie e le tratte di montagna, dove la gente va con attenzione e non eccede con la velocità. I tratti meno sicuri sono quelli di pianura a tre corsie rettilinee.) Quindi sono tutte risorse sprecate totalmente e inutilmente, semplicemente perché qualche professore ha ritenuto che una autostrada dritta, che costa molto di più, piuttosto che una autostrada molto più larga, che costa molto di più, dovrebbe essere teoricamente molto più sicura. Altri costi sono legati ai contenziosi: l'Italia è un paese in cui la norma sugli appalti (la cosiddetta legge Merloni), che poi ha mutato forma senza mutare la sostanza, è una legge che dequalifica l'amministrazione pubblica, che è quella che chiede l'opera, che la paga, dà tutte le tutele alle imprese, soprattutto alle imprese che hanno molti avvocati e non necessariamente ingegneri. Questo fa sì che in Italia abbiamo le imprese di costruzioni più piccole, meno capitalizzate, meno professionalizzate, l'amministrazione pubblica più svilita, con minore discrezionalità e in balia di chi ha vinto l'appalto. Questa è una cosa che non può funzionare. Io penso che una legge Merloni nata a causa di Tangentopoli sia una legge che ha fatto il suo tempo. E lo abbiamo detto in tutte le sedi, è il momento di prendere in considerazione quello che dovrebbe essere l'essenza di quello che dovrebbe essere un appalto. Basta copiare quello che ha detto la comunità Europea, basta garantire la trasparenza, la pubblicità e la non discriminazione, e, secondo me, è quanto basta per far sì che l'amministrazione pubblica e anche noi, come amministrazione privata ma pubblicistica per certi versi, potremmo gestire in futuro dei rapporti con le imprese di costruzione, ben professionali, e aiuteremmo in questo modo anche la società di costruzione. Per chiudere cosa posso dire? Posso dire che nelle infrastrutture non ci sono miracoli che si possono fare, ci vuole tempo, ci vuole la passione, ci vuole la determinazione. Non illudiamoci che grazie alle infrastrutture risolveremo la crisi da qui a dicembre, o che grazie alle infrastrutture che si possa cambiare il destino industriale di un paese. Le infrastrutture servono, le infrastrutture, se non ci sono, possono diventare una pietra al collo. Noi faremo, come Autostrada, quello che è necessario per poter sviluppare la nostra rete, per renderla moderna (già lo è). Il nostro piano di investimenti va avanti nonostante la crisi del settore finanziario, semplicemente perché noi alle banche non abbiamo mai chiesto nulla. Noi abbiamo sempre finanziato i nostri investimenti con i bond, quindi chiedendoli direttamente agli investitori privati senza passare per il settore bancario, questo ci ha permesso, nel momento di massima deflagrazione della crisi, di poter continuare i nostri programmi, addirittura accelerandoli. E questo ci permette di guardare al 2009 e al 2010 con molta tranquillità. Abbiamo già tutto finanziato, abbiamo risorse in eccesso per quattro miliardi. Quindi l'unico nostro vincolo all'esecuzione di investimenti è costituito dalle imprese di costruzione e dalla autorizzazione, però anche lì devo dire, mi sento abbastanza tranquillo, di poter fare, noi come società privata ma che di fatto gestisce un'asset strategico per il paese, di poter fare il nostro dovere. Poi, non so se Bechis mi vuole chiedere qualche altra cosa più specifica.

#### **FRANCO BECHIS:**

Un tema che vale sia per Ferrovie che per Autostrade: non ci sono solo i costi delle infrastrutture da fare, c'è poi da mantenerle e da renderle sicure, il che è un tema che ogni tanto esplode, come quest'anno, per quello che è capitato sulla rete ferroviaria, a Viareggio, ma esplode poi anche perché non sempre la rete autostradale è in condizioni di assoluta sicurezza, o gli investimenti fatti su quello, magari, non sono quelli attesi. Non so, come provocazione...

**GIOVANNI CASTELLUCCI:**

Se permette, visto che mi ha provocato, reagisco...

**FRANCO BECHIS:**

No, l'ho provocata perché questo è un tema che per esempio ci fu, proprio con Autostrade, nel rapporto col Ministero, che contestava l'entità degli investimenti sulla sicurezza, previsti dalla convenzione.

**GIOVANNI CASTELLUCCI:**

Allora, due minuti. Contestava il Ministero - il ministro Di Pietro, peraltro - quindi una contestazione anche ben pregnante, lo testimoniò anche lui in una intervista in un giornale, perché le autorizzazioni non erano arrivate. Quindi, non era colpa nostra, disse anche lui, ma semplicemente quei soldi che noi pensavamo di dovere e di poter spendere, non eravamo riusciti a spenderli. Ma non erano investimenti sulla sicurezza. Io penso di poter dire che oggi la rete di Autostrade per l'Italia è una rete sicura, molto sicura, molto più sicura di quando era una rete pubblica (circa il tasso di mortalità, il 25% adesso, di quello che era quando la società era pubblica, quindi meno il 75%), grazie anche a iniziative coraggiose, perché devo dire che inventarsi e installare e finanziare il tutto, che è quel sistema implacabile, che ha determinato un cambiamento dello stile di guida degli italiani, è un atto coraggioso. Vi assicuro, e questa è una battuta, ma fino a un certo punto, che è l'unico argomento nel quale in Consiglio di Amministrazione sono stato messo in difficoltà dai miei Consiglieri. Tutti gli argomenti di solito vanno avanti tranquilli, su questo tema c'era stata molta sensibilità, anche personale. Quindi, grazie a quello che abbiamo fatto, io penso di poter dire che oggi noi - e noi non gestiamo la Salerno Reggio, ci tengo a dirlo per qualificare quello che diceva prima il dottor Bechis - noi oggi abbiamo una rete a standard europeo, sia come sicurezza, sia come qualità della pavimentazione (l'asfalto drenante che c'è in Italia non c'è in nessun altro paese d'Europa; voi in Francia troverete dal 30 al 40% di rete con asfalto drenante, in Italia siamo oltre l'80%). Poi, purtroppo, non sempre riusciamo a investire con la velocità che vorremmo, ma anche noi abbiamo i problemi di autorizzazione. Quando una Conferenza di Servizio o una Valutazione di Impatto Ambientale durano quattro anni, e succede spesso, c'è poco da fare. La legge prevederebbe tre mesi per la Valutazione di Impatto Ambientale, due mesi per la Conferenza dei Servizi; la realtà sono anni. Contro questo possiamo fare poco, se non cercare di lavorare tutti i giorni, pancia a terra, ogni tanto masticando amaro, facendo sempre buon viso a cattivo gioco, perché è l'unico modo poi per portare avanti le cose.

**FRANCO BECHIS:**

Va bene. Siamo arrivati a quelli che "oppongono" i problemi o, in qualche modo, li debbono risolvere, cioè alle istituzioni. Molte provocazioni erano per voi, adesso chiamo in causa Raffaele Cattaneo, perché rappresenta la Regione Lombardia e, in qualche modo, quegli enti locali che mettono i bastoni fra le ruote, secondo quello che abbiamo sentito fino adesso.

**RAFFAELE CATTANEO:**

Grazie. Io comincerò denunciando una mancanza di coraggio. Confesso che non ho avuto il coraggio di fare quello che ho fatto ieri, cioè di mettermi una bella maglietta, invece che la giacca e la cravatta, quindi, non volendo continuare in questa che, evidentemente, non è una virtù, mi tolgo la giacca e mi allento la cravatta, anche perché il dibattito ha suscitato provocazioni che meritano risposte che non credo, diciamo, richiedano di avere troppa etichetta.

**FRANCO BECHIS:**

Adesso Moretti tirar fuori le magliette Frecciarossa che circolano qui...

**RAFFAELE CATTANEO:**

Ma lo faccio, anche perché il pezzo di coraggio che mi devo dare e che mi resta, è per rispondere ad alcune delle questioni che sono emerse, in una direzione che va controvento, che va un po' contro quello che intuitivamente può strappare l'applauso, ma che nell'esperienza di questi anni mi sono reso conto che invece ha un fondamento, e quindi bisogna dirlo. Cominciamo dalla risposta al titolo, che mi sembra la cosa più semplice, quali investimenti per il futuro? Come quali investimenti per il futuro? Quelli che dobbiamo fare da 40 anni. Se c'è una cosa sul campo delle infrastrutture che non bisogna mettere in discussione è cosa dobbiamo fare. Lo sappiamo benissimo! E' una cosa che sappiamo da 40 anni. Il problema è che non sappiamo come si fa a farle. Il problema è: come si fa a realizzare tutto ciò che da 40 anni aspettiamo e non riusciamo a fare? Questo è il tema del nostro paese. E allora comincerò, per andare contropelo, facendo uno di quei confronti che il mio amico Mauro Moretti poco fa ha detto che non hanno nessun senso, cioè come siamo messi dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, chilometri di strade e di ferrovie, con il resto del mondo. Io non sono convinto che non abbia senso, perché se guardiamo alla funzione, per esempio nel caso dell'autostrada lui diceva: una autostrada che ha due corsie per senso di marcia è diversa da una che ne ha quattro, ma se guardiamo alla funzione che un'autostrada deve garantire, cioè spostarsi rapidamente da un punto a un altro, se l'autostrada non è un parcheggio come era più o meno l'autostrada tra Milano e Bergamo, ad esempio, prima che facessimo la quarta corsia, ma è una strada a scorrimento veloce, allora non conta il numero delle corsie, ma conta la rapidità del collegamento. Allora se guardiamo, siccome i numeri sono faticosissimi in un caldo pomeriggio come questo, la prima slide confronta l'Italia con i nostri principali paesi competitor in Europa, dal punto di vista dei chilometri di autostrade e dei chilometri di ferrovia ad alta velocità, con Spagna, Francia, Germania e Inghilterra. A parte il Regno Unito che sta dietro di noi, balza all'occhio un fatto, che l'Italia ha poco più di 100 Km di autostrade per milione di abitanti e la Spagna ne ha quasi 250, con coefficiente di moltiplicazione di 2,3. Stiamo ancora peggio per le ferrovie ad alta velocità: 9,7 rispetto a 36,6. Certamente la realtà ci dice che di infrastrutture abbiamo ancora bisogno. Se il confronto lo facciamo a livello regionale, emerge un dato ancora più sorprendente - passiamo a quella successiva - e la Lombardia è messa peggio del resto del paese. Io queste cose le ho già dette anche questa sera, ma credo che sia utile ripartire da qui, perché dicono - sono dati, lo vedete sotto, che hanno come fonte il Rapporto pendolari di Legambiente del 2008, ora tutto si può dire di Legambiente tranne che sia una lobby a favore di costruzione di nuove infrastrutture, quindi questo dato evidenzia che ci possiamo fidare della fonte - la Lombardia ha 60 km, il dato dell'Italia l'avevamo visto prima era 109, e il Piemonte, per esempio, ne ha più di tre volte tanto, l'Emilia Romagna ne ha più di due volte tanto, allora il paradosso delle infrastrutture nel nostro paese, ma in tutta Europa, è che le regioni più sviluppate sono quelle che ne hanno di meno. Eppure sono quelle che ne avrebbero bisogno di più - tra un secondo vediamo perché. Il dato sulle autostrade è ancor più grave. Sulla rete ferroviaria suburbana, la Lombardia ha 26 km di rete per milione di abitanti, questa è una media che abbiamo fatto confrontando le principali regioni d'Europa, guardate il dato della Regione di Monaco di Baviera, il rapporto è 1:10, addirittura. E lo stesso vale per la rete metropolitana, non voglio rendervi la vita complicata con le cifre, ma anche qui si vede 7,8 rispetto, per esempio, al 54,3 dell'area metropolitana di Londra. Questo dato dice una cosa, che se guardiamo con realismo al problema delle infrastrutture, dobbiamo trovare un modo per fare quello di cui abbiamo bisogno, altrimenti continueremo a rimanere indietro. E una fonte che magari può essere considerata meno

neutra di Legambiente, ma altrettanto autorevole, che è l'Associazione Nazionale dei Costruttori (ANCE), nel Rapporto sulle infrastrutture in Italia presentato pochi giorni fa, ricordava alcune cose ancora più impressionanti. Per esempio a differenza di quello che tradizionalmente pensiamo, dal 2005 in poi il trend degli investimenti nelle infrastrutture è calato, non è cresciuto, è calato di circa il 3% l'anno, addirittura del 5% nel 2008. E mentre noi caliamo, gli altri corrono molto di più. Questo solo dato mi ha impressionato particolarmente, riguarda la rete autostradale: la rete autostradale italiana misura circa 6.500 km, una volta e mezzo quello che era nel 1970. Bene la Francia, nello stesso periodo, è cresciuta di 7 volte. Sapete di quante volte è cresciuta la Spagna? Di 31 volte, arrivando a più di 12.000 km, sono quasi il doppio di quelli italiani. Allora noi siamo in un contesto in cui non solo non riusciamo a fare quello che dobbiamo fare da 40 anni, ma gli altri lo fanno eccome e corrono molto più rapidamente di noi. Realismo impone di trovare una soluzione. E guardate, io su questo voglio dire una cosa molto chiara che è nella linea di quello che diceva Mauro Moretti nella sua appendice finale giustamente molto applaudita, in parte è una direzione diversa da quello che lui ha sostenuto: io non credo che ci voglia un modello di mobilità calato dall'alto, io credo che anche nel campo delle infrastrutture ci voglia più libertà di scelta, cioè il compito dello stato non sia quello, lo ricordava prima Giovanni Castellucci, di dire qual è la mobilità buona e la mobilità cattiva, quali sono le infrastrutture buone e quelle cattive, ma è quello di assecondare la scelta libera dei cittadini che alcune cose le dice. Per esempio dice che in tutta Europa l'85% si sposta con mezzo privato, su gomma, in tutta Europa è così, anzi, in tutto il mondo è così. Se è così ci sarà una ragione, allora più che investire risorse spropositate per cambiare questo dato di fatto, io credo sia più intelligente partire da questo dato di realtà e creare le condizioni perché la gente possa scegliere se vuole fare diversamente, di fare diversamente, ma perché lo sceglie lei, non perché lo impone un modello di governo calato dall'alto. Ancora in questo contesto il tema è come si fa a realizzare le infrastrutture, e qui io vorrei attaccarmi, anche se sembra un pascolo abusivo, al titolo del Meeting. Il titolo del Meeting dice: "La conoscenza è sempre un avvenimento" ed è particolarmente vero. Vi faccio una confidenza personale, io sono venuto al Meeting quest'anno per la trentesima volta, perché sono venuto dalla prima edizione per tutte le edizioni successive, e mentre venivo in macchina con la famiglia dicevo: ancora una volta questo Meeting, in mezzo ad agosto, disturba le ferie, non avevo molta voglia di venire. Eppure dentro di me dicevo: ma io lo so che quando andrò al Meeting poi sarò contento di esserci andato e sarà stata un'esperienza che valeva la pena di fare, razionalmente io lo sapevo, perché mi era già capitato, la ragione sapeva già che ne sarebbe valsa la pena, ma bisogna venire e vedere, per conoscere fino in fondo quanto fosse vero questo che io pensavo, ed è stato così anche quest'anno, visitando cose straordinarie come la mostra su Napoli - vi invito ad andare a vederla, è veramente fantastica. Ecco nel campo delle infrastrutture, non voglio fare cose che sembrano giustapposte, ma è un po' così: quello che può cambiare il modo normale di guardare a questa situazione di impossibilità, in cui tutti diciamo cosa ci vorrebbe e non riusciamo a farlo, è che qualcuno cominci a farlo. Credo che l'aspetto interessante dell'esperienza lombarda, quello per cui forse anche io oggi sono stato chiamato a questo tavolo così autorevole, è che alcune cose abbiamo cominciato a farle. Solo nell'ultima settimana di lavoro prima delle vacanze a luglio, in una settimana particolarmente felice, noi abbiamo avviato tre grandi opere: il 22 luglio la Brebemi, l'autostrada diretta Milano-Brescia, ho anche vinto una scommessa con il vice ministro Castelli, lui per primo, che pure voleva quest'opera tanto quanto me, non era certo che ci saremmo riusciti. Siamo riusciti ad avviare le opere in una data che avevamo avviato tre anni prima; tre giorni dopo abbiamo avviato la ferrovia Lugano- Malpensa, con Mauro Moretti, la bretella, e il 27 con Giovanni Castellucci abbiamo avviato i lavori della terza corsia dell'autostrada tra Milano e Chiasso. Questi sono fatti, non sono chiacchiere, e



sono una parte di 33 opere su un programma di un centinaio, di 106 che abbiamo in Lombardia, che sono già state fatte. In Lombardia è accaduto qualcosa che ci sta permettendo di fare le opere di cui si è parlato da decenni e che non si sono mai fatte. Questo credo che sia il punto che merita un minuto di attenzione e su questo minuto di attenzione io poi concluderò il mio intervento. Perché in Lombardia stiamo facendo le opere? Perché abbiamo messo i commissari? No, non c'è nessuno, credo, che ha condotto una battaglia più feroce contro la logica del commissario del sottoscritto e del presidente Formigoni, perché la nostra esperienza dice che in un momento in cui c'è bisogno di opere, lo strumento con cui si effettuano le opere, non è una forzatura che si cala dall'alto, non è qualcuno che ha più potere e più forza per dire: si fa così perché lo decido io. No, lo strumento è esattamente il contrario. Lo strumento è l'investimento sulla responsabilità e la capacità che ha chi sta in basso, chi sta nel territorio, in questo senso il riferimento al Gottardo che faceva prima Mauro Moretti è particolarmente efficace: perché gli svizzeri hanno fatto il Gottardo che è una galleria lunga 57 km con altre 2 di 15 km, una a monte e una a valle, e noi non riusciamo a fare il Frejus? Perché? Perché lì hanno scommesso sulla responsabilità del territorio, la stessa cosa che abbiamo fatto noi. Ma per dirla in maniera schematica, sono tre i punti su cui noi siamo intervenuti e sono quelli che tradizionalmente sono considerati ostacolo alla possibilità di fare le infrastrutture: le risorse, il consenso e le procedure. Comincio con il dire che io sono convinto che i soldi non sono il problema, soprattutto se abbiamo il coraggio di smettere di pensare che le infrastrutture si debbano fare secondo la logica che andava bene nel secolo scorso, cioè sempre e solo se paga Pantalone, che è la quinta essenza dello statalismo. Lo dico in una sede in cui lo statalismo non è molto amato e al contrario è molto amata la sussidiarietà. L'esperienza lombarda dice che anche in un campo così lontano da quelli a cui tradizionalmente si pensa quando si parla di sussidiarietà, cioè la scuola, i servizi sociali, eccetera, la sussidiarietà funziona, eccome. Per esempio, la Brebemi, che abbiamo avviato il 22 di luglio, è un'opera che non costerà un euro alle casse dello stato, perché integralmente autofinanziata da project financing, grazie al contributo delle Banche del territorio, Banca Intesa in testa, su iniziativa delle unioni industriali delle Camere di Commercio di Milano, Bergamo e Brescia che hanno messo in moto la capacità di progettualità che c'era nel territorio. Non è stato un pensiero che ha avuto il principe, per quanto illuminato possa essere il principe - quello che c'è oggi in Lombardia certamente lo è moltissimo, non potrebbe esserlo di più - ma è stata una iniziativa che è partita dal basso. Allora il problema dei soldi si può risolvere mettendo in moto l'energia e le capacità che ci sono nel territorio. Noi in Lombardia abbiamo usato a fondo lo strumento del project financing, negli ultimi due anni è cresciuto del 30% l'anno, alla fine del 2008 il valore delle iniziative in project financing, in Lombardia, è 10 miliardi di euro, questo dà l'idea della dimensione di cui stiamo parlando. Secondo problema, il consenso. L'esperienza che abbiamo fatto ci dice che è più facile ottenere il consenso su un'opera se si chiamano in causa i sindaci, ma addirittura i comitati di quartiere, i comitati contro l'opera e gli si dice: dimmi cosa vuoi, che cosa vuoi? Se non vuoi che si faccia così, dimmi come vuoi che si faccia? Se non vuoi che il tracciato passi di lì, dimmi dove vuoi che passi? Questo è un metodo di lavoro faticosissimo, ma straordinariamente premiante. Io vedo anche in sala molti sindaci, assessori provinciali, presidenti di provincia, che hanno lavorato con me a questo metodo. Attraverso lo strumento degli accordi di programma noi abbiamo reso possibile rispettare scadenze che ci eravamo dati tre anni fa, al giorno preciso, senza un minuto di ritardo, perché abbiamo lavorato così, perché quest'opera non è stata l'opera del presidente Formigoni e dell'assessore Cattaneo, ma è stata l'opera che il territorio ha progressivamente sentito come sua. Allora, anche qui, smontiamo quello che può essere un luogo comune. Certo è facile ottenere l'applauso dicendo: bisognerebbe che ci pagassero per mettere a posto il tessuto urbano, piuttosto che la palestra, o la piscina. Ma

quando si fa un'infrastruttura come la Pedemontana, 90 km di autostrada che attraversano, da Malpensa a Bergamo, un territorio così organizzato che in alcuni tratti l'unico punto in cui si può passare è sotto i cavi dell'alta tensione, perché è l'unico corridoio libero rimasto, quando si passa in un territorio così non si può pensare che bisogna giocare al risparmio o che l'opera, siccome è importante, va fatta comunque. Perché poi dietro a ogni problema c'è la faccia concreta di una persona, e io che per esempio ho fatto un'esperienza importantissima, sono andato nelle case degli espropriandi a vederli uno per uno, a vedere uno per uno i casi più critici, a capire cosa c'era dietro, ho scoperto cose che, se uno resta chiuso in ufficio con le carte davanti, non avrebbe mai capito. Per esempio, ho scoperto che una signora che si opponeva in tutti i modi a fare uno svincolo in un certo modo perché abbatteva la sua casa, lo faceva perché aveva in casa un fratello handicappato psichico grave e lei diceva: ma mio fratello, che ha questa difficoltà, se cambia l'ambiente in cui vive, muore, perché la sua fragilità non reggerebbe un cambiamento così. Allora abbiamo concordato di fare la casa a pochi metri da dove è, facendo comunque passare lo svincolo esattamente come è fatto oggi, ma queste cose richiedono un approccio alla politica che parte dall'idea che non sono io che governo che so che cosa ti serve, ma che sei tu che conosci il bisogno meglio di me, e io governo tanto meglio quanto più mi piego sul tuo bisogno e sono capace di trovare a quel bisogno lì una risposta fatta su misura, altro che Commissario che arriva e dice: ti dico io come si fa. E l'ultimo tema è quello delle procedure. Su questo, davvero, chiudo. Io ho sempre pensato che questo fosse il tema più drammatico, per una ragione evidente, che nel nostro paese non si riescono a fare neanche le opere su cui ci sono i soldi e c'è il consenso, perché noi abbiamo un sistema che, per difendere interessi legittimi, ha ritenuto che la soluzione alla tutela di questi interessi plurimi non fosse nella relazione tra le persone, capace di costruire risposte migliori, ma fosse nella neutralità della legge. Anche questa è una idea statalista. E' l'idea che la garanzia del diritto è nella procedura neutrale e asettica. Il risultato è che siccome gli interessi sono tanti, le procedure sono lunghissime, e se uno pensa con quell'approccio di accorciare le procedure, il risultato è un disastro, perché taglia via qualche diritto che invece deve essere tutelato. Se io dico, per esempio, che la pubblicazione di un progetto, anziché essere fatta per trenta giorni, la faccio per solo cinque giorni, ci sarà qualcuno che non riesce a sapere neanche che il progetto passa dal giardino di casa sua. E' giusto fare così? No, io dico che non è giusto fare così. Ma allora ci vuole un altro approccio, che è quello che stiamo sperimentando in Lombardia. Ci vuole un approccio che scommette sulla relazione, sulla forza del soggetto, non sulla neutralità della procedura. Perché se io ti guardo in faccia e riconosco il valore di cui sei portatore, allora sarò io che mi faccio carico con te dell'attenzione che tu vuoi che io abbia. Questa modalità in Lombardia è stata resa possibile anche perché siamo riusciti a condividere con l'Europa e il governo italiano, e qui io voglio ringraziare sia il commissario Tajani e Mario Mauro, che sono stati il nostro riferimento in Europa in questi anni, sia... c'è qui in prima fila l'ingegner Ercole Incalza, che è il più stretto collaboratore del ministro Matteoli, una delle persone che si vedono poco ma lavorano tantissimo e fanno andare avanti davvero le cose nel nostro paese, perché con persone come loro noi siamo riusciti a costruire risposte nuove, assolutamente nuove, come è stata Concessione Autostradali Lombarde, che spostando quello che fino a ieri stava a Roma, per esempio le competenze dell'ANAS, a Milano, hanno reso possibile, non in forza di una idea astratta di federalismo, di campanilismo, peggio ancora, ma in forza della possibilità di fare da lì un lavoro più attento al territorio, hanno reso possibile procedere in questo modo. Noi abbiamo, grazie a CAL, accelerato i tempi rispetto a quanto avevamo previsto prima della nascita di quel soggetto, che ha preso il posto di ANAS, di oltre un anno e ridotto i costi. Io cito sempre un solo dato: nel caso della Pedemontana era previsto un investimento pubblico di 2.700 milioni di euro; bene, la stiamo realizzando con un investimento pubblico

di 1.200 milioni di euro, cioè abbiamo fatto risparmiare un miliardo e mezzo. Alla faccia di chi dice che la sussidiarietà è uno slogan, un modo di dire, o serve solo per fare le crocerossine dell'economia che non funziona. La sussidiarietà è lo strumento che può permettere, anzi io dico che in Lombardia ha permesso di fare quello che altrimenti non sarebbe stato possibile. Allora, chiudo facendovi vedere l'ultima slide, che è quello che sarà il risultato di questo sforzo, che io sono certo riusciremo a rispettare con questi 106 progetti, di cui 33 già realizzati, gli altri in corso di realizzazione. Noi contiamo di realizzare 450 km di nuove autostrade, 122 di nuova rete di metropolitane e metropolitane - metrotramvie, 162 di nuove ferrovie, con l'obiettivo di riportare la Lombardia, che oggi è al livello dell'istogramma blu, in linea con la media; un po' sopra la media per le autostrade, un po' sotto la media per le ferrovie, ma in linea con la media europea. Facendo questo, noi otterremo non solo - perché non è questo che interessa - più infrastrutture, ma otterremo una Lombardia più competitiva. La Banca Mondiale ci dice che su 39 studi economici fatti nei paesi OCSE, 32 confermano una relazione positiva e diretta della presenza di più infrastrutture sullo sviluppo economico, che ogni miliardo di euro destinato allo sviluppo di infrastrutture genera 20.000 nuovi posti di lavoro in più, ma soprattutto - ce lo ha detto la Bocconi e lo Studio Ambrosetti quest'anno - se si aumenta l'accessibilità di un territorio di un punto, questo genera il dieci per cento di aumento rispetto a quel punto di occupati in scienza, tecnologia e nei settori avanzati. Se vogliamo che il nostro paese continui a rimanere sulla cresta dell'eccellenza dobbiamo alzare quegli istogrammi, perché altrimenti il problema non è solo che staremo più ore in coda o che viaggeremo peggio, ma che diventeremo tutti più poveri e meno competitivi. Grazie.

**FRANCO BECHIS:**

Grazie, Cattaneo. Mi verrebbe quasi voglia di chiederle perché con quel suo metodo non si fa un giretto in Val di Susa, perché lì bisogna parlare con tante signore e signori che da anni stanno... magari non sempre per un problema reale..., c'è anche qualcosa di organizzato in questo tipo di proteste. Per altre cose, quel metodo forse andrebbe riportato quando si fanno le statistiche, perché - lo dico da utente - saranno vere quelle cifre sulla Lombardia? A me sembra molto più difficile muovermi in Sicilia che in Lombardia..., poi, le cifre dicono quello, perché è vero che le cifre dicono che i chilometri di autostrada sono quelli, ma se un'autostrada è a quattro corsie o un tratto ferroviario ha quattro binari, è diverso da molte più autostrade a una corsia o due, e cose di questo genere. Poi, le statistiche, per cui si spende tanto per sapere che si sta male dove si sta male o si sta bene dove si sta bene, tante volte non raccontano la stessa verità della realtà. Tajani, peraltro, prima, mentre passavano le varie slide, diceva che la Spagna non è raffrontabile con l'Italia, perché ci sono altri problemi, quindi, evidentemente non tutte le statistiche ci raccontano la realtà come è fissata nei numeri. Abbiamo sentito tutto questo, abbiamo sentito il metodo lombardo... qualche volta funziona anche il metodo dei commissari - del commissario europeo - e siccome qui, il commissario ce lo abbiamo, a tirare le conclusioni... Di provocazioni ne sono emerse tante in questo dibattito. E' vero anche che uno dei temi principali è quello che le opere pubbliche non hanno grande redditività, e poi anche per quello è difficile trovare i capitali per farle, o si fanno altrove... immagino quanti capitali siano arrivati dalla Cina sull'Africa mediterranea in questo periodo, a realizzare le grandi infrastrutture...

**ANTONIO TAJANI:**

Ma, io, caro direttore, penso che si possa cercare di riportare ad unità tutte le cose interessanti e giuste che sono state dette da coloro che hanno partecipato a questo interessantissimo dibattito, per inserire la questione delle infrastrutture in una strategia politica che non è solo nazionale, ma europea. Io raccolgo la sfida dell'assessore

Cattaneo, quando giustamente dice che non deve venire a imporre una soluzione, ma vuole risolvere il problema del cittadino. Io idealmente, allora, accogliendo la proposta di Cattaneo, scavalco questo tavolo e mi siedo dalla parte dei cittadini che ci stanno ad ascoltare, per cercare di dare alcune risposte che sono quelle che poi ci vengono poste dal Meeting sul ruolo delle infrastrutture. Io sono più ottimista di Castellucci per quanto riguarda il ruolo delle infrastrutture come acceleratore dell'economia europea di fronte alla crisi. Noi abbiamo cominciato ad invertire una rotta negativa, per arrivare a vedere la luce alla fine del prossimo anno, e il ruolo degli investimenti nelle infrastrutture, a mio giudizio, è utile per superare questo momento di difficoltà. Io non posso che compiacermi per le iniziative e le scelte del governo italiano, che ha deciso di investire, finalmente, in infrastrutture, per rendere più moderno questo paese, fondatore dell'Unione Europea. E non è un caso che in sintonia con quanto fatto dal governo italiano, nel piano di azione di rilancio dell'economia della Unione Europea, si è deciso di investire 500 milioni di euro in opere già cantierate o immediatamente cantierabili, perché il flusso economico, che non è eccezionale, ma che però mette in moto, si è calcolato, circa tre miliardi di euro di investimenti complessivamente attorno a quei 500 milioni. Sono denaro contante che arriva per la realizzazione di opere e devo dire che l'Italia ha avuto la capacità di presentare progetti finanziabili; dopo la Spagna, è il paese che ha avuto più finanziamenti da parte della Commissione Europea in questo bando di gara, perché aveva presentato buoni progetti. Due sono quelli che portano la firma di Moretti, e sono il nodo ferroviario di Torino, la Stazione Tiburtina a Roma, ma abbiamo anche finanziato il completamento dei lavori della terza corsia del raccordo anulare a Roma; abbiamo finanziato un progetto di navigazione del nord del paese; abbiamo finanziato un progetto dell'ENAC sulla tecnologia per il traffico aereo. In più ci sono altri finanziamenti che noi diamo al di là del bando europeo: sono finanziamenti legati alla linea Napoli Bari. Moretti sa bene che quello che si sta facendo sia per la linea Cancelli Napoli, sia per il nodo di Bari. Se noi proviamo a fare un conto, approssimativamente è stato calcolato che ogni miliardo di euro investito in infrastrutture porta circa 20.000 nuovi posti di lavoro. Quindi, investire in infrastrutture, anche da subito. Se noi pensiamo: 500 milioni e tre miliardi attorno a questi 500 milioni, sono 60.000 posti di lavoro creati con l'azione di volano della Commissione Europea. Questa è una risposta, certo non quella definitiva, ma un contributo concreto per dire ai cittadini che con i vostri soldi - dei contribuenti europei - noi cerchiamo di fare fronte alla crisi reinvestendoli, cercando di trasformare questi soldi in un volano che permettano altri investimenti. Devo ringraziare ancora il ministro Matteoli, ma voglio ringraziare Ercole Incalza per il lavoro prezioso che sta svolgendo in una dimensione europea, che dà al sistema del trasporto italiano una dimensione europea. Abbiamo portato finanziamenti per il traforo della Torino Lione, finanziamenti per il Brennero, finanziamenti per altri tratti di progetti prioritari e non è un caso se, alla fine di ottobre, la Commissione Europea con il governo italiano, ha organizzato a Napoli una "tre giorni" per valutare il ruolo delle infrastrutture, delle reti transeuropee nei prossimi anni. Oggi e ieri, le reti transeuropee servivano a sviluppare il mercato interno, la crescita dell'economia, dare ai cittadini la libertà di potersi meglio muovere all'interno dell'Unione Europea, ma domani è sufficiente questo ruolo per noi europei, oppure serve fare qualche cosa di più? Siamo d'accordo, Commissione europea e governo italiano e sono d'accordo, direi, tutti i governi europei sull'allargare la strategia. Questa strategia delle reti transeuropee deve portarci ad aprire le porte dell'Europa verso sud e verso est, perché questo significa sviluppo economico, investimenti, opportunità per le nostre aziende, ma significa anche utilizzare le infrastrutture come straordinario strumento politico per affrontare il problema di oggi, ma anche il problema dei problemi dei prossimi anni, che si chiama immigrazione clandestina. Io ho già fatto approvare dalla Commissione Europea un testo che prevede una strategia dell'Unione Europea in Africa per interconnettere le reti transeuropee e le reti

transafricane, perché oggi abbiamo una presenza preponderante della Cina, lo ricordava Bechis poco fa, che sta investendo per realizzare infrastrutture. Voi direte: noi europei abbiamo tanti problemi a casa nostra, e perché dovremmo andare ad investire in Africa? Innanzitutto perché ci sono delle straordinarie opportunità per le nostre imprese e io plaudo alla decisione del governo italiano di riconoscere errori ed orrori commessi nel passato, nell'epoca coloniale, perché questa scelta, questa decisione politica dell'Italia, ha fatto il bene non solo dell'Italia, ma dell'intera Unione Europea. Girando e parlando con capi di stato e ministri africani, io ho ascoltato soltanto commenti positivi, perché gli africani dicono che finalmente l'Europa comincia a guardare all'Africa non con l'occhio di chi deve andare in Africa a fare degli affari con un nuovo colonialismo, ma comincia a guardare all'Africa con l'occhio dell'amico dell'africano, e questo significa spalancare porte, realizzare grandi opportunità per le nostre imprese, sia nel settore autostradale, sia nel settore ferroviario, sia per quanto riguarda il settore del trasporto aereo. La realizzazione di infrastrutture significa crescita economica dell'Africa, significa cominciare a garantire insieme alla crescita economica anche stabilità politica, e la radice dell'immigrazione clandestina, il problema dei problemi, è la povertà e le guerre che ci sono in Africa. Abbiamo avviato una serie di iniziative, rispondiamo così anche alla richiesta dell'Italia, dei paesi che devono far fronte all'immigrazione. Ma se noi vogliamo risolvere il problema alla radice, noi dobbiamo puntare allo sviluppo economico dell'Africa insieme alla sua stabilità politica. Moretti lo sa, perché le Ferrovie dello Stato stanno già lavorando in Africa e tante aziende italiane stanno già lavorando in Africa, ma noi dobbiamo moltiplicare i nostri sforzi, i nostri investimenti, perché ci sarà sicuramente un ritorno economico per il nostro paese e per l'intera UE, ma ci sarà anche un risultato nei prossimi decenni che ci porterà a frenare l'immigrazione dal sud verso il nord del mondo, perché non troveranno più ragione per scappare da casa loro. Allora, le infrastrutture diventano sul serio uno straordinario strumento politico per lo sviluppo dell'Europa, ma anche per un dialogo più forte con i paesi che sono a sud e ad est. Pensiamo alla straordinaria importanza dei collegamenti ferroviari tra porti a sud dell'Europa e la Russia. Non è che Moretti non abbia pensato a questo: il porto di Trieste potrebbe essere il naturale sbocco di una rete europea collegata con la Russia. Ecco, allora che le infrastrutture diventano grandissimo strumento di politica e grandissimo strumento di crescita economica. Credo che tutti gli sforzi che stiamo facendo debbano essere ricondotti ad una strategia nazionale ed europea. Sono contento, non solo perché sono italiano, di lavorare in perfetta sintonia col sistema dei trasporti italiano, perché c'è una visione europea, più ampia, non c'è soltanto la realizzazione dell'opera. Certo, servono i fondi: l'Europa sta facendo la sua parte e sono convinto che potremo fare ancora di più per invogliare i privati ad investire. La sfida è quella. Stiamo lavorando anche per rinforzare il sistema di garanzie per i privati che investono: le reti transeuropee, per esempio, perché sappiamo bene che investire in infrastrutture è più rischioso che investire in altri settori, perché il ritorno economico è a dieci, venti, trent'anni. Ma se noi siamo capaci di lavorare operativamente.... Stiamo per concludere un accordo con la BEI, che permetta all'imprenditore di avere delle garanzie, imprenditore che io ho paragonato più di una volta all'acrobata del circo che certamente rischia quando fa il triplo salto mortale, ma se lo fa senza rete se cade muore, se lo fa con la rete, al massimo si prende una distorsione, quindi il rischio è ridotto. Io voglio rinforzare la rete di garanzie per il mondo imprenditoriale. Già ne abbiamo creata una, ma le maglie a mio giudizio sono ancora troppo larghe e noi dobbiamo stringerle ancora di più. Questa credo sia una risposta politica che l'Europa deve dare al mondo imprenditoriale, della quale abbiamo bisogno. Non bastano più i soldi pubblici, lo diceva bene l'assessore Cattaneo, lo ricordava Bechis. Non bastano più i soldi di stato, regione, UE; servono anche i soldi dei privati, ma ai privati dobbiamo offrire alcune garanzie. Prima di concludere, io non posso non parlare oggi della

gestione delle infrastrutture. Le infrastrutture sono importanti, ma non servono soltanto a fare business, devono essere utilizzate e i cittadini devono poterne usufruire senza rimanere mortificati. Come commissario europeo ai trasporti sono indignato quando vedo scene come quelle che si sono ripetute in questi giorni all'aeroporto di Fiumicino. E' una vergogna che si attendano due ore per la restituzione del proprio bagaglio. Avevo denunciato il fenomeno il 28 luglio, al termine di una inchiesta della Commissione Europea. Non intendiamo restare fermi. Abbiamo avviato le procedure per aggiornare il regolamento comunitario che prevede già delle sanzioni: bisogna individuare una autorità nazionale responsabile, come c'è nel caso degli imbarchi negati, per le perdite o i danneggiamenti dei bagagli. Ogni giorno in Europa scompaiono circa 10.000 bagagli e, definitivamente, nel mondo scompaiono un milione di bagagli, nel senso che non viene più ritrovato. Ci sono già delle sanzioni, ma se io penso che oggi la sanzione per il danno provocato a tanti cittadini europei che viaggiano, non solo utilizzando l'aeroporto di Fiumicino, è di 2.000 euro, io mi domando se è giusto non rivedere anche la portata delle sanzioni da infliggere, perché la sanzione deve essere effettiva, proporzionata e dissuasiva. Una sanzione di 2.000 euro non è tale. Io intendo fare la mia parte, non intendo rinunciare al mio ruolo, per cercare di risolvere questo problema, insieme ai responsabili nazionali, perché le infrastrutture sono importantissime per una serie di motivi che tutti quanti abbiamo illustrato, ma devono anche essere ben gestite. Condivido quello che diceva Cattaneo: mettiamoci nei panni del cittadino, magari disabile, che aspetta due ore, dopo ore di volo, che gli venga restituito il proprio bagaglio. Allora potremo dire che abbiamo realizzato delle buone infrastrutture e ben gestite. A volte, i privati gestiscono meglio, a volte meno, però, sia che gestisca l'uno o l'altro, il cittadino che paga le tasse, il biglietto dell'aereo o del treno o il tagliando dell'autostrada, ha diritto a veder rispettato il proprio ruolo e la propria dignità e libertà di passeggero. Se saremo capaci di fare dei passi in avanti anche puntando sul ruolo di chi usufruisce delle infrastrutture, allora avremo fatto un eccellente lavoro per tutta la società italiana ed europea. Vi ringrazio.

**FRANCO BECHIS:**

Grazie. Non so se Tajani prima di venire qui avesse incontrato Alemanno a cui hanno perso il bagaglio l'altro giorno, se quello che ha detto nasce da lì... Abbiamo fatto un giro approfondito di interventi. Non ne facciamo un altro, ma abbiamo costruito, intervento dopo intervento, tutto il tema. Abbiamo, però, lasciato molti temi aperti, provocazioni, che hanno avuto risposte con metodi diversi. Io vi ringrazio tutti, tutti quelli che sono al tavolo con me, e tutti voi per la pazienza con la quale ci avete seguito. Grazie e buon Meeting.