

## **LAVORI IN CORSO: L'ITALIA CHE ARRIVA**

Giovedì 25 agosto 2011, ore 15.00 - **Sala Neri GE Healthcare**

Partecipano: **Giuseppe Bonomi**, Presidente e CEO di SEA Aeroporti Milano; **Raffaele Cattaneo**, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; **Fabio Cerchiai**, Presidente di Autostrade per l'Italia e di Atlantia Spa; **Altero Matteoli**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Renzo Tondo**, Presidente della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia. Introduce **Paola Garrone**, Professore Ordinario di Economia dei Servizi e delle Reti al Politecnico di Milano e Responsabile Dipartimento Public Utilities Fondazione per la Sussidiarietà.

### **PAOLA GARRONE:**

Benvenuti a tutti, grazie per essere qua. Diamo inizio al nostro incontro dal titolo "Lavori in corso: l'Italia che arriva". Questo incontro affronta un tema importante, il tema delle infrastrutture di trasporto nel nostro Paese e in particolare delle prospettive di sviluppo delle infrastrutture, dunque degli investimenti. Come dice il titolo "Lavori in corso, gli investimenti per l'Italia che arriva", gli investimenti che facciamo oggi nel settore delle autostrade, degli aeroporti, ferrovie, nel trasporto locale, determinano il volto dell'Italia nei prossimi anni, nei prossimi dieci, venti, cinquant'anni. Quindi lavori in corso per l'Italia che arriva. Abbiamo la possibilità di capire qualcosa di più sulle prospettive e anche le sfide di questo settore nelle sue diverse componenti e articolazioni settoriali e territoriali, che è così importante e così centrale per la vita di tutti, delle persone, delle famiglie, delle imprese, di tutto il Paese, perché abbiamo con noi dei testimoni, degli esperti di primissimo livello. Il tema, come dicevo, è quello degli investimenti, evidentemente sullo sfondo, sul tavolo, c'è il momento particolare che stiamo vivendo e che tutti abbiamo ben presente, le difficoltà nei mercati finanziari, i problemi che riguardano anche la finanza pubblica e dunque in questa cornice anche il tema della manovra,..... principalmente quella più recente del 13 agosto, che evidentemente ha anche delle implicazioni, magari indirette, per il nostro tema e che forse apre anche delle possibilità per il mondo delle infrastrutture. Quindi io partirei ringraziando e presentando i nostri ospiti che in ordine di tavolo sono: Presidente Bonomi di SEA Spa, il gestore del sistema aeroportuale milanese; Presidente Cerchiai, di Autostrade per l'Italia Spa e Atlantia Spa, che tutti conosciamo; evidentemente il Ministro Matteoli, delle Infrastrutture e dei Trasporti; Renzo Tondo, Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Raffaele Cattaneo, Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità di Regione Lombardia. Un grazie sentito a tutti loro per aver accettato di essere presenti. Sono protagonisti di primo piano nel settore delle infrastrutture e sono anche amici del Meeting. Il Meeting da sempre riserva attenzione a questo settore così importante, quello delle infrastrutture, un'attenzione che loro hanno ricambiato e anche quest'anno ricambiano con la loro presenza e il loro sostegno, quindi un duplice ringraziamento da parte di tutti noi.

Io cedo molto rapidamente la parola ai nostri ospiti. Volevo introdurre il tema attraverso due interrogativi. Il dato di partenza è che, diversamente da quanto si tende spesso a riconoscere, nel nostro Paese si è investito molto negli ultimi dieci anni in infrastrutture. Un volume che all'inizio del 2011 è stato pubblicato, diffuso dalla Banca d'Italia sulle infrastrutture in Italia, ci dà una serie di indicazioni in questo senso. La spesa per investimenti rapportata al PIL e quindi alla dimensione del Paese dice che rispetto agli altri grandi Paesi europei siamo completamente allineati, anzi, anche rispetto a Paesi che storicamente hanno investito molto, penso alla Francia e alla Germania, la spesa per investimenti negli anni recenti è stata importante. Un altro dato interessante in termini di

tempo medio per raggiungere le diverse regioni, dice che l'accessibilità delle nostre regioni è migliorata, il tempo si è ridotto e anche in questo siamo alla frontiera. Allora, se il livello della spesa per investimenti è importante, è stato importante, occorre allora forse domandarci qual è la qualità della spesa per investimenti? In altre parole qual è la strategia? Quali sono le priorità? Nuove grandi opere? Ampliare le opere già esistenti? Quali sono le logiche di fondo con cui elaborare una strategia per il bene di tutto il Paese? Un secondo tema, evidentemente reso forse ancora più attuale ma comunque importante di per sé, è quello della fattibilità di questi investimenti, prima di tutto la sostenibilità economica e finanziaria e la fattibilità, la possibilità di finanziarli. C'è evidentemente un tema di contributi pubblici che forse non potrà essere pari a quello del passato, è stato una leva importante anche per le risorse private o forse non potrà aumentare. C'è un tema circa il bilanciamento finanziario, c'è un tema di rapporto con i mercati finanziari, con i mercati dei capitali. E dunque i due temi sono la qualità, la strategia degli investimenti di sviluppo e il tema della fattibilità di questi investimenti nelle diverse parti del sistema delle infrastrutture, nelle diverse articolazioni appunto territoriali, nei diversi settori. Partiamo con il Presidente Cerchiai, presidente di Atlantia Spa e di Autostrade per l'Italia Spa che tutti conosciamo. Autostrade è concessionario di molti sistemi autostradali in Italia, 3.500 chilometri, il più grande investitore del settore, credo, a livello europeo, con una mole di investimenti assolutamente significativa, 1500 milioni di euro nel 2010. Il gruppo Atlantia è presente anche nei mercati internazionali, in Cile, in Brasile, in India, in Polonia, quindi uno degli operatori italiani che, diciamo, rappresenta il nostro Paese nei mercati internazionali. Allora, Presidente Cerchiai, le chiederei di darci il quadro delle strategie, dei problemi, delle prospettive, degli investimenti, in particolare con riferimento al settore autostradale e anche il tema della sostenibilità di questi investimenti. Abbiamo un primo giro di tavolo che verrà concluso con un quadro di insieme da parte del signor Ministro e poi avremo spero il tempo per un rapido secondo giro, con qualche battuta anche sui temi più di attualità. Prego presidente Cerchiai.

**FABIO CERCHIAI:**

Grazie, grazie mille. Grazie per l'invito rivoltomi, che mi ha reso molto lieto e che mi dà l'opportunità, tale la considero e tale mi auguro che resti anche dopo il mio intervento, anche per voi che mi ascoltate, di scambiare delle idee, proprio nel clima di questo consistente importante incontro che è quello del Meeting di Rimini, su una problematica di fondo che in realtà è una opportunità di fondo per il Paese. Mi fa molto piacere che sia presente il Ministro Matteoli che queste cose naturalmente tutela e garantisce nella sua responsabilità istituzionale con molta passione. Ma parlare di investimenti infrastrutturali significa parlare di investimenti fondamentali per la crescita economica del Paese. Noi abbiamo di fronte una situazione non facile, la conosciamo tutti, non è una situazione solo italiana, è una situazione europea, in grande misura è una situazione internazionale, mondiale, ma questo non ci può consolare, deve casomai darci la misura della complessità del momento, senza farci perdere l'ottimismo che sta alla base della decisione di investire e della volontà e della capacità di investire. Quindi noi sappiamo che abbiamo davanti due grandi obiettivi: da una parte l'equilibrio dei conti pubblici, la necessità di riorganizzare la spesa pubblica, di tagliarla nelle sue parti più improduttive, dall'altra parte il sostegno alla crescita, allo sviluppo economico e sociale del nostro Paese. Dico economico e sociale perché personalmente non ritengo che siano separabili i due aggettivi, ma siano effettivamente qualificativi e qualificanti. Non c'è sviluppo economico che abbia senso se non comporta anche un contemporaneo, adeguato sviluppo sociale. Ed è certo che per questi obiettivi, in un contesto così complicato come quello dell'economia globalizzata che tutti noi stiamo vivendo, occorre condivisione in termini di azioni da portare avanti e anche condivisione in termini di responsabilità da assumere. Qui

tutti noi italiani dobbiamo fare la nostra parte, dobbiamo aprirci a una disponibilità a sacrifici, a sacrifici però che siano utili non soltanto al superamento di una fase di emergenza, ma soprattutto a costituire il presupposto perché non si presentino nuove fasi di emergenza. Quindi insieme ad azioni che si giustificano con l'emergenza della difficoltà, bisogna che siano intraprese azioni che invece servono a garantire un futuro ben più consistente e privo di queste emergenze negative. Allora cosa occorre fare? Occorre continuare ad avere la volontà di investire, occorre recuperare sia in politica (mi sia consentito signor Ministro) che in attività imprenditoriale, che poi sono due attività che sembrano diverse ma sostanzialmente si tratta del bene collettivo nel caso della politica, si tratta del bene dell'azienda inserito però nel bene collettivo per quanto riguarda l'attività imprenditoriale, quindi sono distinte, ma non certamente contrapposte. Occorre avere presente un orizzonte temporale medio lungo, che è quello che inevitabilmente si ha presente quando si fanno investimenti in infrastrutture, perché l'investimento in infrastrutture costa molto, costa molto nel senso che richiede l'impiego di grandi capitali: i ritorni si hanno solo se si fanno le cose bene e si fanno nel tempo. Ma questi ritorni si hanno non solo se si fanno le cose bene e si realizzano nei tempi giusti, ma anche se, e questo è un tema che non possiamo dimenticare o non sottolineare, si fanno nel rispetto totale delle regole che esistono al momento dell'investimento e queste regole non vengono cambiate in corso d'opera. Vedete, io qui vi presento il caso della società che presiedo, quindi di Autostrade per l'Italia, quindi di Atlantia. Noi abbiamo un piano finanziario di investimenti per i prossimi 10anni, di 16miliardi di euro. 16miliardi di euro rappresentano non certo la capacità dei nostri mezzi propri, ma la capacità dei mezzi propri fortemente aumentata della nostra capacità di reperire capitali da investire a livello nazionale e internazionale.

E questi si reperiscono portando come credenziali da una parte la credibilità dell'azienda e dall'altra, contemporaneamente, la stabilità del Paese. Perché il piano finanziario che sottostà alla disponibilità di darti questi capitali, è un piano finanziario che si articola in degli sviluppi basati su presupposti che devono restare quelli durante tutto il periodo. Ecco allora che non possiamo uscire da questo aspetto degli investimenti infrastrutturali. La professoressa diceva 1 miliardo e mezzo ha investito Autostrade per l'Italia nel 2010, ma 1 miliardo e tre l'aveva investito nel 2009, 700 milioni investiti nei primi 6 mesi di quest'anno, investirà 1 miliardo e mezzo alla fine, 1 miliardo e mezzo per i prossimi 9 anni, ogni anno; dobbiamo essere in grado di continuare a reperirli, come lo siamo stati fino a ieri, sui mercati internazionali, presentando due valenze, quella nostra della impresa e ancora prima quella del nostro Paese e il Paese è un insieme di regole. La professoressa accennava al nostro sviluppo anche internazionale, come tutti, così si dice, senza voler parlare di se stessi, i cosiddetti campioni nazionali, cioè le grandi aziende del Paese, noi abbiamo incominciato a realizzare importanti investimenti anche all'estero. Una carta di introduzione è proprio la qualità dell'impresa, delle sue forze lavoro, delle sue capacità manageriali, ma anche il fatto che rappresentiamo un Paese che è un Paese solido, un Paese credibile, un Paese che ha una sua etica, un Paese che ha un rispetto sociale che si è guadagnato in tanti anni di storia.

Ecco perché è pericoloso che avvengano nel contesto, forse lo riprenderemo nel secondo giro della discussione, messaggi che, anche quando vengono immediatamente corretti, come è stato il caso di ieri, quando è uscita la voce di una ipotesi di Robin tax estesa alle concessionarie, che il Ministro ha smentito pochi minuti fa, e di questo lo ringraziamo, lo ringrazio personalmente... ma quando escono queste cose, si produce un danno che è sostanzialmente rimediato, spiegando che non è così, ma parzialmente resta, perché resta la percezione che possano cambiare le regole del gioco.

Quando si è trattato dell'altro provvedimento che poi è rientrato, che riguardava le concessionarie non solo autostradali ma anche aeroportuali e tutti gli altri, di limitare la

possibilità degli ammortamenti ad un massimo dell'1% per ogni anno, il che significava che il capitale investito lo avrei potuto recuperare in 100 anni, quando la concessione più lunga, la mia per esempio, quella di Autostrade per l'Italia, dura 30 anni, avrei perso circa il 70%; certo che è poi rientrato, ma il fatto che solo abbia avuto valore, ha determinato delle conseguenze di dubbi nei mercati internazionali che poi è faticosissimo riuscire a fare rientrare e che comunque costano, perché quando anche mantengono il tuo merito "creditizio", aumentano il costo del credito e quindi aumentano il prezzo, perché si inserisce un fattore di rischio in più che determina effettivamente una problematica. Allora io credo che si debba guardare agli investimenti infrastrutturali, mi riferisco alle autostrade, alle ferrovie, agli aeroporti, come gli investimenti che, in una fase difficile come questa, sono in grado di mettere in moto l'economia. Teniamo conto che gli effetti indotti degli investimenti in infrastrutture non sono solo quelli che fa l'azienda, sono quelli che derivano dall'azienda, da questo tipo di investimento a pioggia su un insieme di altre realtà, di altre società, di società di costruzione, di aumento di forza di lavoro, di aumento di occupazione. La mia azienda ha incrementato di 440 unità i propri dipendenti nell'ultimo anno, perché ne aveva bisogno e ne aveva bisogno non soltanto per le cose che fa oggi, ma per le cose che dovrà fare. Abbiamo vinto sul piano tecnologico una gara in Francia, lo dico con un pizzico di orgoglio, perché vincere in Francia per una società italiana non è facilissimo, è stata una vicenda un po' tormentata, nel susseguirsi dei ricorsi contro la nostra vittoria, ma poi c'è stata aggiudicata definitivamente, per creare i sistemi di pedaggio automatico per i mezzi pesanti sulle strade francesi, perché è stata prevista una ecotassa per i mezzi pesanti, cioè stiamo portando fuori tecnologie. È veramente una possibilità di spinta che viene da questi massicci investimenti a favore di tutta l'economia, ma richiede che ci siano regole semplici, chiare, rigorose quanto si vuole, ma che una volta che sono definite, durino per tutta la durata dell'investimento stesso, altrimenti si rischia di compromettere la capacità di investire e credo di dire una banalità, ma tante volte le banalità non sono inutili, se non ci sono investimenti non c'è certamente crescita, e se non c'è crescita si complica tutta la situazione.

Credo quindi che sia molto sensato che le parti sociali, quando hanno incontrato il Governo, c'era anche il Ministro Matteoli, ovviamente, abbiano posto al primo punto delle loro osservazioni e del loro contributo di idee, le esigenze di aumentare gli investimenti in infrastrutture, senza con questo negare che ne sono stati fatti, anzi, partendo proprio dal presupposto della positività di quelli fatti e della necessità di farne molti altri, in aeroporti, in autostrade, in ferrovie, ma anche in reti meno materiali, la banda larga e quant'altro. Noi siamo sicuramente capaci di imprimere uno sviluppo assolutamente importante all'economia e stabile nel tempo, in un orizzonte temporale medio-lungo ed è questo che è essenziale. In quello stesso incontro si è proposta proprio la realizzazione, in questo spirito di condivisione, di responsabilità condivisa, di una cabina di regia comune tra Governo, Enti locali e rappresentanze imprenditoriali di questo mondo, per vedere come gestire questi investimenti. La prima parola, ovviamente, tocca al Governo. Il Governo può decidere di farli in proprio, con fondi pubblici, o può decidere di ricorrere alla collaborazione con privati, sono le cosiddette concessioni, noi siamo concessionari per realizzare determinati investimenti, l'aeroporto di Milano è una concessione gestita però con fondi pubblici sostanzialmente oggi, no?

**ALTERO MATTEOLI:**

Direi di no, poi ne parliamo.

**FABIO CERCHIAI:**

Allora no! Volevo cercare un esempio, conosco solo quelli privati, perché ho sempre appartenuto a quel mondo, ma ce ne sono sicuramente tanti, il Ministro è più in grado di

me di farli... La cosa significativa è che se si stabilisce questo piano e ognuno fa fino in fondo la sua parte di responsabilità, io credo che l'investimento infrastrutturale possa dare un grande contributo alla ripresa economica, che ci siano tutti i presupposti e l'interesse che stanno alla base della possibilità di trovare i capitali necessari. Però i mercati dei capitali non perdonano, vanno... poche esitazioni, hanno bisogno di essere sicuri di poter avere dei ritorni. E la sicurezza dei ritorni è data soltanto, soprattutto, da regole costanti. Quindi la mia considerazione conclusiva di questo primo giro che ovviamente affido al nostro Ministro che rappresenta tutti noi, è quello di cercare di garantire di poter avere regole durevoli nel tempo, sulla base delle quali si possono fare investimenti importanti. Noi abbiamo un piano, lo ripeto, di 1 miliardo e mezzo di investimenti l'anno per 10 anni e abbiamo già finanzia per i prossimi 4, solo che poi 4 anni passano, quindi dobbiamo continuare a procurarcela la finanzia e a procurarcela a prezzi sostenibili. Tutto questo per realizzare veramente non soltanto infrastrutture che servono a migliorare stabilmente la qualità industriale del nostro Paese, ma anche proprio a dare quella spinta che in questo momento è indispensabile alla crescita economica del nostro prodotto interno lordo. Grazie.

**PAOLA GARRONE:**

Grazie. Dal settore delle autostrade, quindi da una delle dorsali, forse la più importante, insieme a quella ferroviaria, del sistema delle infrastrutture, passiamo adesso ad una prospettiva su una, diciamo, di tipo regionale, che interessa anche il sistema autostradale ma che riguarda anche tutto il complesso sistema del trasporto locale. Do la parola a Raffaele Cattaneo. In qualità di Assessore alle infrastrutture mobilità della Regione Lombardia, presiede un assessorato importantissimo per una Regione come la Lombardia, con un'alta concentrazione di imprese, quindi anche con un carico importante per il sistema della viabilità, per la logistica, con problemi importanti di pendolarismo; penso all'area che fa centro su Milano, che si estende anche oltre la Provincia di Milano e anche alle altre grandi città della Lombardia. All'interno del mondo del trasporto locale c'è anche il tema del trasporto urbano con tutte le sue complessità, quindi io chiedo all'assessore Cattaneo di darci la prospettiva sugli investimenti in infrastrutture dal punto di vista di chi, appunto, presiede, coordina il sistema del trasporto e delle infrastrutture per una Regione importate come la nostra, perché io sono di Milano, come la Lombardia. Grazie.

**RAFFAELE CATTANEO:**

Grazie. Io partirei da questo dato che mi ha colpito nella ricerca del rapporto dell'Osservatorio territoriale sulle infrastrutture di quest'anno. Sapete quante firme ci vogliono in media per un progetto infrastrutturale? Sarebbe interessante fare un sondaggio per vedere che cosa pensate, ma il dato dice 26 firme da parte di 11 enti diversi. Sapete ancora, questo invece lo ha detto sempre questo anno il rapporto Cresme, qual è la percentuale delle opere sopra i 15 milioni che è oggetto di contenzioso, cioè che si fermano in forza di un contenzioso amministrativo? Oltre il 50%. E questo dato, forse ancora il più crudele di tutti, è che nel 2009, che è stato un anno in cui il Governo ha lavorato molto, il CIP ha approvato oltre 11 miliardi di progetti infrastrutturali, sapete qual è la percentuale di quelli che sono già diventati un cantiere a due anni di distanza? Meno del 3%. Questi 3 piccoli dati, dicono una cosa che a me sembra centri moltissimo con il titolo di questo Meeting, non è che io voglio mettere il titolo di questo Meeting da tutte le parti, come talvolta si fa non del tutto propriamente, ma credo che nel campo delle infrastrutture il tema della certezza sia il tema cruciale. E mi sembra che i dati che ho brevemente indicato dimostrino come invece questo sia un ambito in cui spesso domini largamente l'incertezza. Mi sembra che l'esperienza che abbiamo fatto in Regione Lombardia in questi

anni, senza alcuna spocchia, senza alcuna presunzione, però documenti, con una serie di fatti, la credibilità di un percorso istituzionale-decisionale che ha portato ad aumentare la certezza nel campo delle opere infrastrutturali. Io vi invito a fare due cose, rimanesse solo questo del mio intervento non sarebbe stato inutile: andate a vedere nell'area lavori in corso, che è qui dentro la Fiera del Meeting, mi sembra che sia D5 l'area in cui è collocato questo padiglione, il plastico metavisuale che racconta le iniziative, il lavoro che abbiamo fatto nel campo infrastrutturale in Lombardia in questi anni. Se volete, andate a vedere sul mio sito, RaffaeleCattaneo.it, un filmato di 5 minuti, anzi 4 minuti e mezzo, che racconta un anno di lavoro, facendo vedere una serie di fatti - lo dico perché le immagini sono più efficaci delle parole. Io vorrei evitare di farvi un lungo elenco di autostrade, ferrovie, metropolitane, su cui stiamo lavorando, ma certamente in questi anni, anche un po' in controtendenza con una certa frenata che si sta registrando in tutta Europa - gli investimenti in infrastrutture sono scesi allo 0,13 del PIL in tutta Europa, nell'Europa 27, e anche un po' nel nostro Paese - in Lombardia si continua ad investire, perché? Perché in Lombardia c'è un modello che sta in questo momento, concretamente, permettendo di realizzare circa 300km, 293 se volete il dato esatto, di nuove autostrade, circa 100km di nuove ferrovie e circa 70km di nuove metropolitane. Che cos'è che rende possibile questo fare? Io credo che la risposta sia semplice: un tentativo serio che abbiamo praticato in questi anni in Lombardia per applicare la sussidiarietà anche al campo delle infrastrutture, dimostrando che un approccio sussidiario al governo funziona benissimo anche nell'ambito delle infrastrutture. E lo declino con 3 brevi esempi e sottolineature di dettaglio. Che cosa vuol dire più sussidiarietà nelle infrastrutture? Vuol dire tre cose, che sono quelle che abbiamo cercato di fare in Lombardia in questi anni: più società e meno, diciamo, approccio burocratico, più territorio e meno stato centralista e più impresa, più mercato e meno contributi a fondo perduto. Questi mi sembrano i tre ingredienti, le tre linee, le tre piste di lavoro su cui in questi anni abbiamo reso possibile in Lombardia i fatti che brevemente vi ho detto prima, ma che, se avrete la pazienza di andare a vedere i due filmati che vi ho indicato, troverete raccontati in maniera più gradevole. Che cosa vuole dire più società? Guardate, lo dico in una maniera un po' divertente visto che l'ora rende tutti un po' più affaticati: gli americani dicono che c'è la famosa sindrome Nimby, "not in my back yard", le strutture vanno bene ma non nel mio giardino, ma ce ne è un'altra che chiamano DAD, la sindrome Decidi Affidati e Difendi. Io l'ho sentita raccontare dal presidente di Impregilo in maniera più divertente, lui la chiama la sindrome "viagra", mi sembra un esempio efficace. Noi abbiamo cercato di rispondere al problema della difficoltà di risolvere infrastrutture potenziando la forza dello Stato, la legge obbiettivo che pure è piena di meriti e ha rappresentato una svolta epocale nel nostro Paese è un po' questa idea. Sospendiamo le garanzie, riduciamo le procedure, diamo a qualcuno il potere di fare e quando qualche opera infrastrutturale si ferma, cosa si fa nel nostro Paese? Si invoca il commissario. Che cos'è il commissario? Una specie di *deus ex machina* che arriva, sospende il potere di tutti e decide lui. Questo modello "viagra", cioè aumentiamo la potenza virile del decisore, non fa mai i conti con la, diciamo, difficoltà del territorio, la difficoltà se volete anche psicologica del territorio, ma non vorrei fare troppi paragoni impropri nella sede ma... vale anche nell'altro ambito, di comprendere l'utilità di questi progetti. In Lombardia abbiamo provato a fare il contrario, abbiamo provato a costruire un percorso di programmazione e di condivisione delle opere da realizzare che partisse dal basso, che dialogasse con il territorio, che desse ruolo al territorio e che intervenisse nel merito del progetto per condividere le modalità con cui realizzare i progetti. Il fatto che non ci siano stati casi come quelli della Val di Susa, della TAV in Lombardia, nonostante uno sforzo di realizzazioni di infrastrutture così intenso, aldilà della fortuna che certamente ci ha aiutato, è anche legato a questa modalità molto inclusiva, che io chiamo più società, appunto, e meno stato, secondo una certa concezione, che grazie al cielo non è quella di

questo Governo. Mi ha fatto molto piacere, per esempio, vedere che nella legge di conversione del Decreto Sviluppo, il Governo ha voluto e il Parlamento ha approvato, anticipare la conferenza dei servizi sulle opere infrastrutturali è il progetto preliminare. Mi sembra un esempio di volontà che va nella stessa direzione, di aumentare la partecipazione del territorio e di costruire con quello le soluzioni migliori. Secondo, dicevo, più società, più territorio, ecco, anche qui io vorrei lanciare un po' la provocazione amichevole al Ministro Matteoli, che oltre ad essere un amico è anche un Ministro molto capace di dare risposte concrete a questi problemi. Noi in Lombardia abbiamo sperimentato con grande risultato che il federalismo funziona anche in questo campo. Nel campo delle infrastrutture, per esempio, è nota l'esperienza di CAL, Concessione Autostradali Lombarde, che è la società che ha permesso di sbloccare la Pedemontana, la BreBeMi, la tangenziale esterna, con un'idea molto semplice, che se io porto dall'Anas, che sta a Roma, le funzioni proprie dello Stato ad un soggetto che sta sul territorio, cioè indirizzo, controllo, vigilanza, queste funzioni, essendo più vicine, possono essere esercitate meglio. Stiamo facendo, anzi abbiamo fatto, in questo 2011, un'esperienza analoga nel campo del trasporto pubblico, con la nascita di Trenord, una società nata dalla unificazione delle Ferrovie Nord e della direzione Lombarda di Trenitalia per dare servizi ferroviari ai pendolari, al trasporto regionale in Lombardia. Anche qui, il solo fatto di aver portato la testa di Trenitalia, che è una società che sta a Roma, e che ha la sua testa a Roma anche per il trasporto regionale nella Direzione nazionale del trasporto regionale, e la sola idea che ci sia una direzione nazionale del trasporto regionale sembra un ossimoro, averla portata qui, ha permesso di migliorare moltissimo, accorciando la catena decisionale, l'efficacia dei percorsi, per intervenire a migliorare il trasporto per i cittadini. Poi c'è molta strada da fare e sicuramente dobbiamo fare ancora molto anche noi e non siamo ancora soddisfatti del lavoro che abbiamo fatto, ma siamo sulla strada giusta. Ultima considerazione, più impresa. Ecco, anche qui, guardate, lo dico con un numero che fa capire molte cose: l'allegato infrastrutture contiene opere infrastrutturali per 173 miliardi, quelle prioritarie sono 110 miliardi, di questi 110 il finanziamento pubblico è 20 miliardi; nella manovra il Ministro Matteoli è stato molto bravo, perché è riuscito a far rimettere risorse per le infrastrutture, ma c'è 1 miliardo di euro all'anno per i prossimi 3 anni. Se proseguiamo a 1 miliardo di euro e dobbiamo finanziarne 80-90, ci vogliono 80-90 anni, è evidente che questa modalità non funziona. Allora l'unica modalità che io credo possa funzionare anche qui, è quella di ridare spazio al mercato, alle imprese, alla società. Le tre principali autostrade che stiamo facendo in Lombardia, Brebemi, Pedemontana e Tangenziale est esterna, sono autofinanziate all'85%, la Brebemi e la TEM al 100%, senza un euro di contributo pubblico. Le opere in project-financing in Lombardia rappresentano il 60% del totale degli appalti pubblici aggiudicati, la media in Italia è del 3%. Ecco, perché questo? Perché c'è una idea dietro che dà fiducia alla società, alle imprese e al mercato, non parte dal principio che lo Stato debba controllare e in modo spesso anche molto occhiuto, governare tutto. Da questo punto di vista io colgo in pieno e mi associo a quello che diceva prima il Presidente di Autostrade Cerchiai, a volte noi vediamo un Governo nazionale che vuole controllare e governare anche laddove non ci mette un euro, con il risultato che si fermano procedure che potrebbero essere molto più rapide se ci fosse un approccio più benevolente. Finisco, perché l'ho già fatta lunga, con un ultimo accenno che poi magari riprenderemo nella seconda tornata, se ci sarà una seconda tornata. Guardate che in questo momento le infrastrutture non sono importanti solo per muoversi meglio, o per favorire la mobilità e lo sviluppo di un territorio, sono una politica anticiclica fondamentale, perché siamo in un tempo in cui il problema di tutto il mondo, e anche della nostra Italia, è che la crescita è ferma. Guardate che nel primo trimestre di questo anno sono stati a crescita 0 anche Paesi come la Russia, il Brasile, gli Stati Uniti. Come si fa a rimettere in moto la crescita? Le infrastrutture certamente sono uno strumento formidabile,

tutti gli studi dimostrano che c'è un rapporto diretto e proporzionale tra investimenti infrastrutturali e crescita di un territorio. C'è stata una ricerca della Camera di Commercio di Monza che diceva che due anni fa ogni km di autostrada realizzato in Lombardia generava 210 milioni di euro di PIL e 900 posti di lavoro, ogni km di ferrovia, 70 milioni di PIL e 450 nuovi posti di lavoro, il che vuol dire in 20 anni un aumento del 12% del PIL della Lombardia. E' un esempio per la Lombardia, ma vale per tutti. Allora se noi vogliamo evitare la sindrome non del '29, ma del '37, cioè quello che è accaduto, prima della 2° Guerra Mondiale, negli Stati Uniti, quando sembrava di essere usciti dalla crisi e avendo concentrato gli sforzi di tutti solo sulla riduzione del debito, l'economia si è fermata, innanzitutto a causa di un rallentamento degli investimenti infrastrutturali, noi questo problema ce lo dobbiamo porre. Allora abbiamo bisogno di una burocrazia pubblica che non intralci i percorsi decisionali e gli investimenti previsti e di regole che siano costruite per fare e non per bloccare. Nel nostro Paese mi pare ce ne siano ancora un po' troppe del secondo tipo e credo che più territorio, più società e più impresa possano essere la strada giusta su cui indirizzarsi. Grazie.

**PAOLA GARRONE:**

Passo ora la parola a Renzo Tondo, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia. La Regione Friuli Venezia Giulia ospita delle esperienze importanti per la ricchezza del sistema produttivo e quindi per la necessità di rispondere ai bisogni, in particolare delle imprese diffuse sul territorio in termini di mobilità logistica, ma direi per il ruolo che le consegna la geografia, il fatto di essere in qualche modo una cerniera, un ponte verso l'Europa centrale ma ancora più verso l'Europa dell'est. Ospita per esempio il quinto corridoio europeo, che ospiterà diversi tipi di infrastrutture, ma in particolare il pezzo dell'alta velocità che si sviluppa da Lisbona, che si deve sviluppare da Lisbona a Kiev. È quella, per intenderci, della Torino-Lione, ma che poi prosegue fino in Ucraina attraverso, appunto, Friuli e poi Slovenia, Ungheria, Ucraina. E quindi è veramente una Regione importante. Abbiamo già parlato della prospettiva della Lombardia, ma sicuramente il punto di vista che il presidente Tondo ha è prezioso, è prezioso proprio per questa caratteristica della Regione che presiede. Quindi chiederei di darci un po' la visione dei problemi e anche delle prospettive nel medio e lungo termine degli investimenti nel settore per la sua Regione.

**RENZO TONDO:**

Grazie, grazie dell'invito. Ma, molto brevemente io credo che anche il Comune cittadino, no, quello che è molto più attento all'aumento del costo della benzina, possa capire che tutto quel mondo che una volta era di là - la ex Jugoslavia, l'Ungheria, tutti quei Paesi che si richiamavano a una certa cultura politica - e il nord dell'Europa sono per noi un punto di riferimento. È talmente banale ma va in qualche modo ricordato. È un punto di riferimento per i traffici, per le persone, per il turismo, per il made in Italy. Pensate a quel mondo: sarà comunque debole ma si stanno rafforzando tutti, c'è un classe media che sta crescendo, che viene in Italia, che visita le nostre spiagge, che viene qui a Rimini, che compra i nostri vestiti, che compra il nostro fashion, la nostra moda eccetera. Quello è un mondo che ci interessa. E quindi anche il cittadino appunto che è molto attento al prezzo della benzina e poco al corridoio cinque, capisce che quel pezzetto d'Italia che sta lassù, guardando la cartina geografica lassù in fondo a destra, è un pezzetto d'Italia che forse bisogna andare a vedere, come si fa per andare a vendere i nostri prodotti dall'altra parte o per far venire i turisti da Kiev, da Mosca, da Bratislava, da Lubiana, da Zagabria, da tutto quel mondo là. E allora è evidente che la prima riflessione è questa: noi siamo rimasti, quel pezzetto di Italia lassù è rimasto per tanti anni tagliato fuori. È rimasto tagliato fuori perché poi di là non ci si andava, le autostrade finivano lì, le ferrovie sostanzialmente finivano a Venezia,



per andare di là ci voleva il passaporto e quindi questo era un altro mondo. Questa brevissima premessa per dire che noi abbiamo lavorato su questo. Abbiamo cercato di uscire da questa marginalità, di vederla da un lato come un'opportunità, da un lato come un'opportunità, perché c'è anche il Mediterraneo che arriva fino a lassù, e quindi tutte le merci che arrivano da Suez, anziché fare il giro al largo del Marocco e della Spagna, si può farle arrivare fino al porto di Venezia e di Trieste e farle proseguire poi per il nord e l'est Europa. E questa è l'opportunità. L'altro era la marginalità, il ritardo in cui eravamo proprio per le ragioni che vi ho descritto prima. Allora, abbiamo pensato di fare una riflessione molto semplice: siamo all'incrocio di due corridoi. Il corridoio cinque, appunto, quello che parte da Lisbona e arriva a Kiev, sul quale stiamo lavorando, e il corridoio altrettanto importante nord-sud, quello che collega appunto il mare, l'Adriatico, il Mediterraneo, con il nord dell'Europa, con la Polonia, con tutti quei Paesi là, quello che si chiama il corridoio - il Ministro lo sa, perché ci ha aiutato molto in questo percorso - il corridoio Adriatico-Baltico. Qui dal 2008, in questi ultimi 3 anni, lo Stato, la Regione Friuli Venezia Giulia, il Veneto, con il quale lavoriamo assieme, gli enti locali hanno di fatto lavorato per sbottigliare questa Regione. Ricorderete i 30 chilometri di fila sull'autostrada del passante di Mestre quando si andava a fare il bagno in Croazia o in Slovenia o comunque in Dalmazia? Bisognava sbottigliare questa Regione. E cosa si è fatto? Da un lato la grande viabilità triestina. Pensate che Trieste e Capo d'Istria distano 3, 4, 5 minuti di automobile ormai, perché non c'è più il passaporto, non c'è più la frontiera. Dall'altro la seconda bretella di Osimo - ricorderete l'accordo di Osimo, tanto contestato anche dal punto di vista politico, e quindi la conclusione del percorso che portava Gorizia sostanzialmente in Europa - la bretella di Osimo, un impegno postbellico, addirittura, che è stato completato in questi anni con il forte finanziamento della legge sulle aree di confine del 1990. E poi oltre allo sbottigliamento verso l'est, c'è anche lo sbottigliamento di qua e quindi il passante di Mestre, fatto nella mia presidenza, certo per merito dell'amico Galan del Veneto, che ovviamente aveva la parte maggioritaria, e infine quella che per noi del nord-est era un po' la Salerno-Reggio Calabria, cioè l'A28. Ecco, queste quattro opere, quindi, la bretella di Osimo, la grande viabilità triestina, la Salerno-Reggio Calabria nostra, cioè l'A28, e il passante di Mestre sono diventate sostanzialmente il taglio su cui abbiamo lavorato. Si è aperto l'asse orizzontale, o si sta aprendo, perché alcune cose le stiamo ancora facendo, come dirò brevemente tra poco. In questo il Governo ci ha aiutato molto, da un lato sostenendo la politica del corridoio adriatico-baltico, che verrà in qualche modo portata a compimento nei prossimi anni, fondamentale per l'Adriatico, per il nord, e dall'altro facendo diventare operativo tutto il percorso dell'asse orizzontale. Cattaneo prima faceva riferimento al commissario. Ebbene, chi vi parla è stato fino a poche settimane fa commissario per la terza corsia, adesso ho passato le consegne al mio assessore Riccardi, che è in sala, e solo per questo, Cattaneo, siamo riusciti a partire. Perché se non avessimo avuto il riconoscimento da parte del Governo Berlusconi, del Ministro Matteoli, se non avessimo avuto la possibilità di svolgere il ruolo commissariale e quindi di bypassare tutti questi procedimenti che erano necessari, oggi noi saremmo ancora nella fase di esproprio. Saremmo ancora a discutere a chi devo espropriare il pezzo di terreno, se all'contadino che è a margine della... di San Donà di Piave o di Treviso oppure di Latisana. E invece siamo già con un pezzo di autostrada operativo, con la Villesse-Gorizia, su cui si sta lavorando, siamo già in una fase avanzata. E' un limite per il Paese pensare che per risolvere un problema ci debba essere un commissario. Noi l'abbiamo voluto, il Governo ce l'ha riconosciuto. Non voglio far polemica, ma il Governo di centro sinistra non riconobbe il tandem Illy-Galan. Noi ottenemmo questo, lo abbiamo portato avanti. Mi sia permesso anche un vezzo personale, perché è un momento in cui la politica è sotto gli occhi del ciclone, siamo tutti casta. Io desidero confermare e dire che ho svolto questo ruolo per tre anni, rinunciando a un compenso di 300 mila euro all'anno, che sarebbe stato

il mio compenso: non ho voluto averlo, perché ho ritenuto che un Presidente di Regione deve fare anche questo. Mi piacerebbe che fosse ricordato non per me: la mia gente lo sa, quindi non ho bisogno di conferme o di applausi, ma sono stufo di sentir parlare della casta della politica. Non siamo casta, non siamo tutti casta, c'è anche tanta gente che lavora con impegno e con sacrificio e che ogni cinque anni è disoccupata, se non viene rieletta. Ecco, io credo che anche questo meriti un'attenzione, che anche in questo Meeting deve essere in qualche modo mantenuta. Ecco, detto questo, cosa abbiamo fatto? Abbiamo pensato che noi, in questi tre anni, abbiamo chiuso cantieri per 500 milioni di euro, aperti per 750, e contrattualizzati altri 700. Siamo oltre 2 miliardi di lavori: per una Regione piccola come la nostra, credo siano assolutamente importanti. Anzi, siamo in una fase in cui abbiamo un problema: non riusciamo a spendere come vorremmo. Cioè, abbiamo superato la procedura e se avessimo più soldi riusciremmo a metterli in cantiere tutti. Sappiamo che se oggi io raggiungo Tremonti tra le montagne del Cadore e gli chiedo risorse per la terza corsia, mi fa prendere per un bracconiere e mi fa allontanare, quindi è meglio che non lo faccia. Però al Ministro chiedo francamente, come ho chiesto al Governo, non di darci risorse ma di consentirci di essere, con i nostri piani finanziari, attori di questo percorso. Per cui, se alla fine dei primi percorsi dovessimo trovarci in difficoltà, fare in modo che noi possiamo mantenere i nostri impegni con le banche, perché gli impegni li stiamo mantenendo noi, e realizzare quelle opere che ancora sono da determinare. Quindi il commissariamento, la pianificazione che ci ha dato il CIPE. Ricordo che dopo 12 anni, e qui devo ringraziare davvero il Ministro Matteoli, abbiamo avuto il collegamento Trieste-Milano che non c'era: pensate che a Trieste ci sono le Assicurazioni Generali, e uno che deve venire a Trieste deve farsi tutto l'ex-passante di Mestre eccetera... finalmente abbiamo avuto, grazie a Matteoli, anche questo volo... insomma... è una marginalità. Da questa marginalità però usciamo, soprattutto perché ci siamo impegnati e abbiamo trovato un Governo amico che non ci ha dato le risorse ma ci ha consentito di farlo. Ecco, questo è il federalismo: il Governo che dice "ti diamo la possibilità di andare avanti". Però questo non basta: vogliamo continuare a fare le nostre opere nel convincimento, Ministro, che non lo stiamo facendo solo per noi - noi siamo contenti - ma lo facciamo per l'intero sistema-Paese. Ed è necessario - e chiudo - che rispetto a questo ci sia anche un'altra partita fondamentale, che non è più solamente quella dell'autostrada e delle ferrovie, ma è anche quella della portualità. C'è un progetto importante, che viene presentato da UniCredit e da molti attori privati, per la portualità dell'alto Adriatico. Noi abbiamo una legge pronta per il mostro di Monfalcone e vogliamo farlo in sinergia col Governo, vogliamo andare avanti su questo percorso, perché siamo consapevoli che, se diamo una risposta anche alla portualità dell'alto Adriatico, mettiamo in moto sostanzialmente anche un altro pezzo di Paese. Insomma, se posso concludere e concludo, l'Italia che sta arrivando: io credo che in Venezia Giulia un pezzetto di contributo all'Italia che arriva lo abbiamo dato anche noi.

**PAOLA GARRONE:**

Ora la parola è a Bonomi, presidente di SEA Spa. SEA gestisce il sistema degli aeroporti milanese, Milano-Malpensa e Milano-Linate, e ha un'importante partecipazione nell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, che è ai primissimi posti in Europa per il numero di passeggeri ed è importante anche nel traffico merci. C'è anche un progetto di quotazione in corso. E quindi chiedo al presidente Bonomi di darci lo scenario e la visione del tema delle infrastrutture nel settore degli aeroporti a partire dall'esperienza di SEA, ma con uno sguardo a tutto il settore degli aeroporti nel nostro Paese. Prego.

**GIUSEPPE BONOMI:**

Grazie. Provarci in 10 minuti è un'impresa titanica, ma quantomeno proviamo a fare qualche considerazione a flash. Anche sulla base di quello che ho ascoltato fino ad ora, che è stato di grande, di grande interesse, partirei da quello che sentivo dire proprio adesso dal presidente Tondo, che diceva che per noi la connettività, cioè la possibilità che il nostro territorio sia direttamente connesso, è una leva di competizione assolutamente indispensabile. Ebbene, questa considerazione si adatta molto alla nostra missione aziendale, che non è solo quella, ovvia per ogni società per azioni, di creare ricchezza per i propri azionisti, ma è anche quella di garantire al sistema territoriale, che si riferisce all'infrastruttura aeroportuale, un livello di connessione diretta col mondo, che rappresenta elemento di competitività. In altri termini, un territorio riesce a competere, soprattutto sui mercati globali, più è connesso col mondo. Da qui la missione, che noi ci siamo posti fin dall'inizio, del grande investimento che abbiamo cominciato a fare in particolare su Malpensa negli anni '90, ma che sta proseguendo con rinnovata energia; di qui l'obiettivo di consentire a persone e cose, perché giustamente la professoressa Garrone faceva riferimento anche alle merci come ulteriore elemento importante di competitività di un territorio, di raggiungere in via diretta, cioè senza scali intermedi, il maggior numero possibile di destinazioni nel mondo. Perché quel "via diretta" è importante? Perché avvalersi di scali intermedi significa essere meno competitivi. Significa che il cittadino e il produttore impiegano più tempo e, nella maggior parte dei casi, spendono più denaro per raggiungere la destinazione voluta. Questa è la missione di un aeroporto. Quindi, perdonatemi subito un'affermazione che forse appare anche un po' provocatoria, ma veramente faccio fatica a comprendere, pur sapendo che la presenza di un aeroporto è una presenza ingombrante in un territorio, faccio fatica a comprendere alcuni amministratori locali che non si rendono conto di quella che è la ricaduta diretta e principale della presenza di un aeroporto sul loro territorio, cioè quella di essere connessi e quindi quella di essere più ricchi e competitivi rispetto ad altri territori. Non solo. Ma, sapete, a proposito di Malpensa c'è un dato che è assolutamente incredibile e che molti spesso tendono a trascurare. Malpensa ha in aeroporto, ovviamente non solo nella società di gestione aeroportuale, in aeroporto vivono e operano una pluralità di aziende davvero impressionante, Malpensa ha al suo interno 15 mila occupati. Solo questo numero sta a significare che Malpensa è il più grande stabilimento produttivo, per quanto attiene al numero di occupati, della Lombardia. Non solo: prima si parlava della correlazione tra investimenti e produzione di ricchezza, e quindi, nel nostro caso, anche e soprattutto di occupazione. Vi accennavo al grande investimento che fu fatto sul nuovo terminal di Malpensa grosso modo alla metà degli anni '90. È stato messo in esercizio nella sua quasi totalità nel '98, come molti di voi ricorderanno. Ebbene, c'è un dato che è a consuntivo, cioè non è una previsione: con le previsioni, pure condotte su basi scientifiche a cui faceva riferimento la signora Cattaneo, c'è un dato che è impressionante (stimato tra l'altro ovviamente non da noi, ma stimato da chi sa fare questo tipo di lavoro), che è il numero degli occupati diretti, indiretti e indotti sull'aeroporto di Malpensa. Bene, siamo passati da un numero di 13 mila del 1995 a un numero di 89 mila del 2005. Questa è la stretta correlazione, io credo la prova sul campo, in qualche misura, di quanto un investimento abbia potuto produrre in termini di ricchezza e in termini, in termini di occupazione. Ma l'aeroporto non è solo infrastrutture. Anzi, cosa facciamo noi? Sostanzialmente noi forniamo servizi, servizi alle compagnie aeree, servizi ai passeggeri. Ma per fornire servizi io ho necessità di avere delle infrastrutture adeguate. Quelle infrastrutture, e qui torno forse al punto centrale dell'intervento del mio amico Cerchiai, quelle infrastrutture devono essere realizzate, e quindi devono essere finanziate. E qui cominciamo a sgomberare il campo da uno degli equivoci di fondo in cui si incorre più o meno volutamente quando si parla di aeroporti. Ministro, correggimi, ma credo proprio che tu non lo possa fare, negli ultimi dieci anni noi abbiamo fatto investimenti in un ritmo grosso modo di - tutto correlato

e proporzionato al nostro volume di affari che non è certo paragonabile a quello di Autostrade per l'Italia - abbiamo fatto investimenti per circa cento milioni l'anno, investimenti sempre e totalmente autofinanziati, che significa eseguiti ricorrendo a capitali di mercato. Non c'è mai stato un euro di contributo pubblico e questo io ci tengo a ribadirlo con forza, perché nessuno è mai andato a tirare la giacchetta del Governo del momento per ottenere contributi pubblici, perlomeno nessuno alle nostre latitudini, tanto per essere chiaro. C'è un altro punto su cui mi pare opportuno soffermarmi per sgomberare un altro degli equivoci di fondo, che non era forse un equivoco fino a una decina di anni fa, ma che oggi lo è senz'altro. Molto spesso si parla di aeroporti come di monopoli naturali. Signori, l'aeroporto non è un monopolio naturale, l'aeroporto è una infrastruttura che vive sul mercato assolutamente globale e fortemente competitivo. Se un grande vettore, cioè una grande compagnia aerea, e oggi nel mondo le compagnie aeree che hanno capacità di investimento, pur in un momento difficile come queste, sono tutte o per la maggior parte dei casi dislocate in alcune aree nel mondo, nel middle East, in Medioriente, nel far East, in particolare, se queste compagnie vedono, come è giusto che vedano, l'Europa come un mercato interessante, a quelle compagnie interessa poco arrivare a Malpensa, arrivare a Dusseldorf, arrivare a Barcellona, arrivare a Monaco, interessa arrivare in Europa, interessa arrivare su un mercato ampio e prendono la decisione di arrivare alla Malpensa o Dusseldorf soprattutto sulla base del livello di infrastrutture che trovano a Malpensa e Dusseldorf ed è per questo quindi che le infrastrutture sono un elemento di competizione anche per gli aeroporti. Lo accennava la prof.ssa Garrone, noi abbiamo, pur in anni difficilissimi su cui poi mi soffermerò negli ultimi due minuti dell'intervento, abbiamo elaborato un ambizioso, ambizioso ovviamente ribadisco in proporzione dei nostri volumi di affari quindi alla nostra capacità economica finanziaria, un ambizioso piano di investimenti infrastrutturali - che nel nostro caso, non è certo paragonabile in termini di valori assoluti a quello di Autostrade per l'Italia ma non ha precedenti fino ad ora, sto parlando di piani approvati dalla autorità, in questo caso dall'ENAC, in Italia - stiamo parlando di un piano di 1.400.000.000 nei prossimi otto anni. Ebbene quel piano che cosa prevede? Prevede un adeguamento significativo delle infrastrutture in aeroporto, un ampliamento dell'aeroporto. Qualcuno mi dice: "Ma a te non serve una nuova pista". La risposta è hai ragione, a me oggi non serve, a me però servirà fra sei anni, sette, cinque, questo dipenderà ovviamente dall'andamento del mercato, ma se io non lo pianifico oggi quell'intervento, io fra cinque, sei anni, la nuova pista non l'avrò e se non avrò la nuova pista, non sarò competitivo sul mercato. E se non sarò competitivo sul mercato, il territorio che si riferisce a me, avrà un danno oltre ad avercelo io come impresa. Questo è un ragionamento che comprendo è un po' difficile che possa apprezzare chi si trova l'aereo sulla testa. Ma sapete, non per sottovalutare il tema ambientale, perché il tema ambientale è un tema serio, cioè una sostenibilità dei nostri investimenti infrastrutturali dal punto di vista ambientale è un tema serio che noi ci poniamo seriamente, però io non posso non denunciare quello che secondo me è un problema culturale, non politico, non burocratico o forse lo è anche. Guardate ho un esempio che secondo me rappresenta bene questo dato culturale. Cinquant'anni fa, Milano, la città di Milano, veniva sventrata nel suo asse centrale di percorso, veniva sventrata perché si stava costruendo la prima linea metropolitana. I cittadini milanesi applaudivano. Oggi i cittadini milanesi fanno le barricate per un piccolo parcheggio sotterraneo. Non sono trascorsi solo cinquant'anni, c'è un abisso culturale di cui non possiamo non tener conto. Allora dicevo anche stamattina al Ministro Matteoli, io ovviamente, come potete bene immaginare, è la prima volta che partecipo a momenti di confronto, di approfondimento sul tema infrastrutturale e sempre nei convegni, anche quelli più qualificati come questo, anche se fortunatamente ho visto che oggi non abbiamo preso questa deriva, nei convegni sulle infrastrutture si leva una doglianza nei confronti dello Stato, del Governo centrale, delle istituzioni, perché non

supportano l'azienda, per la burocrazia, per i dati ineccepibili di cui parlava prima Cattaneo. Intendiamoci, è tutto vero, tutto questo penalizza la realizzazione di infrastrutture, però io mi sono un po' stufato di associarmi a questo cliché di manager pubblici, privati che si scagliano nei confronti dei livelli di governo centrali, periferici, ecc., dicendo non riusciamo a realizzare infrastrutture. Perché c'è anche un'altra possibilità oltre a un cambiamento sistemico, che per carità è auspicabile, intendiamoci, c'è la possibilità per le aziende anche di provare a fare da sole. Allora vi cito velocemente quello che ci è successo negli ultimi anni: la nostra è sempre stata una azienda solida, ma non più tardi di quattro anni fa, anzi un po' meno, noi abbiamo perso dalla sera alla mattina un cliente che rappresentava più del 50% del nostro fatturato. Non solo, dopo tre mesi da questa perdita si è abbattuta sulla nostra industria, quindi non solo su di noi, ma si è abbattuta la più grave crisi degli ultimi vent'anni, che ha portato a una contrazione dei volumi di mercato in termini di passeggeri del 7% dall'estate 2008 all'estate 2009 e in termini di merci del 16%. Io credo che qualsiasi azienda, in qualsiasi contesto operi, sarebbe stata a rischio di sopravvivenza e io credo che qualsiasi azienda avrebbe potuto legittimamente presentarsi dal Ministro Matteoli, presentarsi dal livello di governo piangendo, dicendo aiutami, assistimi. Bene, io credo proprio di poter dire senza tema di smentita che noi non abbiamo fatto questo. Certo noi abbiamo fatto richieste al Ministro Matteoli, gli abbiamo chiesto: Ministro, crediamo che sia opportuno procedere fortemente verso una politica di liberalizzazione dei diritti di traffico per favorire la concorrenza tra compagnie aeree e quindi per favorire una maggior presenza di compagnie aeree, ma non abbiamo chiesto aiuti di Stato, ci siamo? Anche qui, in maniera poco poetica, ci siamo rimboccati le maniche, abbiamo provato a modificare il nostro modello industriale, siamo andati alla ricerca, nel mondo, di nuove compagnia aeree, siamo passati dalle 77 compagnie aeree che operavano su Malpensa tre anni e mezzo fa, alle 115 attuali, siamo passati da un modello di business che prevedeva la presenza di un cliente con oltre il 50% a un modello di business che oggi è più bilanciato, più equilibrato, che non prevede una presenza così massiccia di un unico cliente e quindi ha reso più equilibrati gli stessi conti economici della Società. Non solo, ma dopo le due bastonate di cui vi accennavo, abbiamo ripreso a crescere, abbiamo ripreso a crescere perché non abbiamo bloccato, con una fatica immensa, i nostri investimenti, abbiamo continuato a investire e abbiamo provato anche a modificare la nostra stessa mentalità. Certo, è molto più comodo aspettare il cliente nel proprio ufficio, molto più disagiata analizzare le condizioni di mercato, andare a verificare quali sono i clienti potenzialmente interessati a operare sulla tua infrastruttura, andare a cercarli uno per uno e convincerli ad operare. Ma questo modello oggi ci permette di dire che l'azienda è forse più equilibrata di prima, ha recuperato il 70% del volume di traffico passeggeri che aveva perso per l'abbandono da parte del suo cliente principale e per gli effetti della crisi economica del 2009, ha superato i volumi di traffico merci che gestiva precedentemente e oggi, nonostante quello che sta accadendo, stiamo proseguendo in maniera, se volete tenace, se volete anche un po' ostinata, nel portare avanti il nostro progetto di quotazione, che per altro è tutto orientato a un aumento di capitale. Significa che noi andiamo in Borsa con l'obiettivo dichiarato di rafforzare patrimonialmente, finanziariamente la Società e questo rafforzamento rappresenterà dal nostro punto di vista proprio una delle leve essenziali per sostenere il nostro piano investimenti. Ultimissima considerazione, perché non posso farne a meno: si parlava prima della certezza delle regole, di un arco temporale, il Ministro Matteoli sa quanto per noi, e si sta adoperando ad onor del vero, quanto per noi è importante poter affacciarci ai mercati con un quadro di regole certe su un arco temporale di dieci anni, che è quello che noi stiamo chiedendo - la procedura tra l'altro è già totalmente istruita con il parere favorevole di ENAC e dello stesso Ministero dei Trasporti. Noi abbiamo assolutamente necessità, per poter continuare a ricorrere ai capitali di mercato cercando ovviamente di sostenere i minori oneri finanziari

possibili, di avere questo quadro di regole certe per il momento in cui approderemo al mercato borsistico. Qualcuno dirà: ma voi siete matti, perché andate in borsa in questo momento... A parte che è ovvio che le valutazioni dovranno essere fatte al momento opportuno e cioè quando incomincerà, quando ci sarà l'ammissione alla quotazione sul mercato telematico azionario, ma già ora io mi sento di dire che, a prescindere dagli attacchi speculativi enormi di cui sono soggetti i mercati finanziari, a prescindere dalle condizioni reali delle economie dei mercati europei e non solo, io ho un dato confortante perché nonostante gli shock impressionanti che la Borsa ha avuto negli ultimi otto anni, i titoli delle Società di gestione aeroportuali in Europa e per quel piccolo parametro di riferimento che si può avere in Italia, perché stiamo parlando ovviamente di Società di dimensioni più piccole rispetto alla nostra, ha avuto un andamento incoraggiante con un più 35% medio di apprezzamento di questi titoli negli ultimi otto/nove anni. E allora chiudo richiamando anch'io lo slogan... guardate gli slogan son spesso vuoti, ma molto spesso, in alcuni casi, sono anche carichi di significato. Allora, quello slogan che richiamava Cattaneo, che io ho sentito riecheggiare qui anni or sono, è uno slogan che secondo me si adatta molto bene alla nostra storia recente, che vuol dire più società meno Stato, ma soprattutto più Impresa meno Stato. Cominciamo ad assolvere noi alla nostra missione di amministratori di aziende e ovviamente chiedendo semplicemente la possibilità di poter operare in un contesto di regole certe. Questo è quello che le imprese chiedono alle autorità di governo. Grazie.

**PAOLA GARRONE:**

Passo ora la parola, per chiudere questo primo giro di tavolo, al Ministro Matteoli, che ringraziamo molto per aver accettato di essere qui anche quest'anno. Non c'è bisogno di presentazioni: tre volte Ministro dell'ambiente, Ministro ora delle infrastrutture e dei trasporti, ha il Ministero che presiede la regia sul complesso sistema dei trasporti e delle infrastrutture in Italia. Penso in particolare al programma delle infrastrutture strategiche, alle grandi opere che dal 2001 sono in programma, che sono state già in gran parte deliberate dal CIPE e che quindi, come dire, giustificano i dati che davano all'inizio sul grande sforzo che è stato prodotto nel nostro Paese per gli investimenti in infrastrutture. Si tratta di opere molto diverse, per cui chiedo al Ministro di darci un po' il quadro complessivo di questo sistema che abbiamo visto da più punti, da diversi punti di vista. Prego Ministro.

**ALTERO MATTEOLI:**

Grazie. Prima di tutto io voglio ringraziare il Meeting, anche quest'anno sono stato invitato, credo che negli ultimi diciassette, diciotto anni abbia saltato soltanto un anno perché non ero in Italia. E voglio ringraziarlo perché non esiste oggi in Italia, ma credo anche in altri Paesi, un posto, un partito politico, una organizzazione sindacale, un ente che possa organizzare qualcosa di simile per determinare un confronto come quello che si sta determinando in questi giorni a Rimini. E, se io dovessi sintetizzare con una frase gli interventi che mi hanno preceduto, estrapolando una frase da ogni intervento, dovremmo fare quattro convegni, quattro tavole rotonde, altrettanto importanti. Ha iniziato il dottor Cerchiai dicendo "non cambiare le regole durante la partita". È fondamentale, è un monito fondamentale per la politica ma soprattutto è un monito fondamentale per le imprese, le imprese che programmano hanno necessità di avere regole certe e tempi certi. Ecco perché io sono convinto che tutti i provvedimenti che vengono scritti in un Ministero non debbano essere scritti dal Ministro insieme all'ufficio legislativo. Il Ministro ha l'obbligo di decidere al termine di un confronto con le imprese, con coloro che sono preposti alle realizzazioni, nel caso delle infrastrutture e trasporti, ma vale anche per lo sviluppo economico, vale anche per il Ministero dell'Ambiente. E subito dopo, c'è stato l'intervento

di Cattaneo che ha detto “costruzione del consenso”, mettendo in evidenza... anche su questo dovremmo fare una tavola, sulla costruzione del consenso, perché spesso, nonostante si cerchi di costruire il consenso, a volte perché non siamo capaci, a volte per una strumentalizzazione che... insomma ci sono i professionisti del dissenso, contro i quali non si può far nulla. In questi giorni c'è la vicenda della TAV in Piemonte. Io come Ministro sono stato una volta al mese a Torino, a incontrare i sindaci della Val di Susa, gli ho dato tutte le informazioni possibili e immaginabili, la maggioranza è favorevole alla realizzazione della TAV, ma nel momento in cui si organizza un dissenso così forte, facendo venire da tutta Italia, e anche dall'estero, coloro che di professione praticano il dissenso, a volte la costruzione... “Lavori in corso per l'Italia che arriva”, ecco, quello che noi abbiamo fatto oggi, che ci troviamo oggi, è certamente dovuto a ciò che è stato fatto, è stato scelto trenta, quarant'anni fa. E noi oggi abbiamo l'obbligo, come Governo, ma anche voi avete l'obbligo, di preparare un futuro diverso da quello che ci è capitato a noi. E Tondo quando dice “le infrastrutture per uscire dalla marginalità” non vuol dire soltanto muoversi più velocemente per arrivare la sera a casa prima, ma le infrastrutture vogliono dire sviluppo economico, vogliono dire occupazione, vogliono dire Prodotto Interno Lordo, vogliono dire tutto questo. E Bonomi “più siamo connessi, più siamo competitivi”: come si può non considerare il fatto che nell'era della globalizzazione la competitività è sicuramente primaria rispetto ad ogni altra cosa? Se l'Italia vuol continuare a far parte dei sei, sette, cinque, dipende dai periodi, Paesi più industrializzati del mondo, deve essere competitiva e non c'è dubbio che se oggi lo è meno, in larga parte è dovuto alle infrastrutture. Qui al Meeting ho avuto modo di sottolineare anche negli anni scorsi, ma è un dato che mi accompagna da quando sono stato nominato Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che l'Italia nel 1970 era al secondo posto in Europa come Paese infrastrutturato, è sceso al diciannovesimo posto. Perché, per carità, legittimamente, a metà degli anni '70, il Parlamento, alcuni governi, hanno fatto la scelta di non costruire più infrastrutture e siamo rimasti indietro e oggi dobbiamo correre per cercare di rimediare quei ritardi che ci portiamo dietro da trentacinque, quaranta anni. E veniamo a quello che ha detto Cattaneo su le ventisei firme da parte degli enti locali. Partiamo dalla legge Obiettivo. La legge Obiettivo, io non mi ascrivo meriti, perché nel 2001 facevo parte di quel Governo ma non ero Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ero Ministro dell'Ambiente, e la legge Obiettivo ha sicuramente determinato una serie di procedimenti, di snellimento delle procedure importanti, ma assolutamente insufficienti. Questo ci fa capire a che punto eravamo e quanto ancora dobbiamo lavorare per far sì che non occorran più quelle ventisei firme e quegli undici enti interessati. Con la legge Obiettivo noi abbiamo sicuramente cambiato, è una legge che ha annullato una procedura assurda come la Conferenza dei Servizi per la variante di valico. Quando mai si sarebbe potuta costruire la variante di valico con la Conferenza dei Servizi? E' una legge che ha voluto la istituzione di uno strumento come quello dell'Intesa Generale Quadro, che ci consente con le Regioni di stabilire quelle che sono le priorità regione per regione. E è stata fatta nel 2001, quando non era stato ancora riformato l'Articolo 117 della Costituzione, quindi a maggior ragione l'importanza di quella legge, una legge che ha fatto passare la pianificazione da un atto cartaceo a un impianto infrastrutturale concreto, una legge che ha trasferito al CIPE, non a un Ministero, l'approvazione delle scelte dei programmi e dei progetti; una legge che ha consentito il passaggio da un'elencazione di studi di fattibilità a un consistente bagaglio di progetti; una legge che ha voluto inserire l'allegato infrastrutture nella manovra finanziaria. Eppure, nonostante questo, occorre... Non dico che la legge Obiettivo sia qualcosa di intoccabile, anzi la dobbiamo rivedere perché dobbiamo, prima di ogni altra cosa, snellire le procedure, perché le risorse, è stato dimostrato anche dagli interventi che mi hanno preceduto, si trovano; però bisogna che sia chiaro il rapporto tra governo, regioni ed enti locali. Se si pensa di realizzare le infrastrutture ancora con le

risorse dello Stato, dimentichiamocelo, perché le infrastrutture non si realizzeranno più. Fino agli anni '90 e anche oltre, il 96% delle infrastrutture del nostro Paese sono state realizzate con i soldi dello Stato; oggi, quando io sono entrato al Ministero, avevo a disposizione 2,8 miliardi; abbiamo approvato in questi tre anni opere al CIPE per 72 miliardi; alcune terminate, altre che sono partite, altre che stanno per partire; ma questo lo si è potuto fare grazie al project, grazie ai privati che hanno avuto fiducia nel Governo e al Governo che ha consentito ai privati, facendo approvare alcune norme, di poter far partire le infrastrutture; non quanto avremmo voluto, per carità, ma certamente è importante. Cattaneo ha fatto un elenco di opere che riguardano la Lombardia. Ora, quando il 16 dicembre dello scorso anno è partito il primo lotto della Livorno-Civitavecchia, anzi della Cecina-Civitavecchia, un'opera per la cui costruzione si era costituita la società nel 1968, e che nel 1969 ha visto la firma della concessione, - il 19 di settembre (tra pochi giorni) partirà il secondo lotto da Civitavecchia per 15 chilometri - beh possiamo capire cosa sono i ritardi... E lì anche per colpa di quel consenso, caro Flavio, che non siamo stati capaci di far venir meno, perché i contrari a questa infrastruttura - io non riesco a capire perché, ma è colpa mia evidentemente - l'hanno bloccata per tanto tempo. Allora bisogna essere chiari, bisogna che anche gli enti locali incomincino ad avere il coraggio di dire ai propri cittadini che se si vuole l'infrastruttura, bisogna pagare i pedaggi; perché non si può pensare che soltanto una parte d'Italia paghi i pedaggi e una parte no, perché questo non è possibile. Oppure i sindaci, i presidenti delle regioni al Governo dicano: noi non vogliamo realizzare le infrastrutture nel nostro territorio. Ma quanto costa poi soprattutto all'impresa italiana piccola e media il fatto di non avere infrastrutture? Il discorso di Bonomi vale per gli aeroporti, ma vale anche per le infrastrutture, vale anche per le ferrovie. Come possiamo pensare che un'imprenditoria frazionata come la nostra possa essere competitiva se il costo del trasporto per reperire materia prima e per consentire il prodotto finito incide totalmente più che negli altri Paesi? Allora bisogna essere chiari, e come Governo dobbiamo non cercare di lusingare gli enti locali dicendo: ora con te ci mettiamo d'accordo. No, chi governa ha il dovere di dire che le infrastrutture si possono realizzare attraverso il project e attraverso il pagamento dei pedaggi. È soltanto in questo modo che si possono fare. Bonomi sa quanto io apprezzi il suo lavoro, perché non ci conosciamo certamente soltanto da questi tre anni che è responsabile di Malpensa, ma ci conosciamo da diversi anni, ci siamo confrontati tante volte; quello che dice lui per Malpensa vale anche per gli altri aeroporti italiani; se è vero che nei prossimi anni il numero di coloro che prenderanno l'aereo per spostarsi raddoppierà. Ci sono dei dati che sono incredibili; in questi giorni ho incontrato Bisignani, il quale mi diceva che a livello mondiale ci sarà un raddoppio, ma non da qui a cinquant'anni, da qui al 2020. Fiumicino (non voglio parlare di Malpensa o di Linate, perché essendoci qui due interessati...), voglio prendere Fiumicino. Fiumicino oggi ha 35 milioni di passeggeri l'anno; fra dieci anni ne avrà circa 55-60 milioni. Come si può pensare che di fronte a un traffico del genere lo Stato impegni soldi... Chi lo gestisce, deve essere capace di ampliare l'aeroporto, di realizzare un aeroporto che possa accogliere, perché i clienti ci sono, e se in un negozio ci sono i clienti vuol dire che siamo in condizione di poter abbellire il negozio nel migliore dei modi, e questo è quello che dobbiamo fare. Il Governo però ha l'obbligo di dare regole certe e tempi certi. Io ricordo che, dopo pochi giorni che mi ero insediato come Ministro, organizzai un tavolo con le imprese interessate al settore delle infrastrutture. La cosa che mi è rimasta nella testa per tutto questo tempo è che i privati mi chiesero: noi siamo disponibili, però due cose il Governo ci deve garantire: tempi certi e regole certe. Non credo di poter dire a quegli imprenditori che abbiamo esaurito il nostro compito; credo di poter dire a quegli imprenditori che abbiamo fatto un bel pezzo del cammino, ma insieme, lavorando insieme, cercando, intervenendo, confrontandoci e scrivendo delle regole che hanno sicuramente migliorato la situazione. Ma dobbiamo proseguire, dobbiamo, prima che finisca la



legislatura, non soltanto completare le opere infrastrutturali o comunque far partire le opere infrastrutturali, ma anche cambiare le regole per metterci in condizione di poter essere competitivi, di dare una possibilità. E non possiamo fermarci alle infrastrutture autostradali, le ferrovie, gli aeroporti. C'è anche il modo della portualità che deve essere tenuto in considerazione, perché in un Paese come il nostro, con oltre 8000 chilometri di coste, con i porti che si sono realizzati in questi anni, costruiti in quest'anni, a mio avviso troppi, troppi porti si sono costruiti, si è finito col far fare una guerra tra poveri, tra porti e porti. Ma certamente anche la portualità fa parte di quelle infrastrutture che possono arricchire il nostro Paese e creare lo sviluppo. Un Paese che è carente sotto il profilo di porti turistici il nostro, che è un'infrastruttura che non è competenza del Ministero ma delle regioni, è un Paese che non capisce che nella realizzazioni dei porti turistici, ogni posto barca vuol dire quattro posti di lavoro nella filiera. Noi abbiamo 120.000 posti barca con oltre 8000 chilometri di coste; la Francia, con poco più di 3000 chilometri di coste ha 240000 posti barca. Questa è la dimostrazione che siamo in ritardo nei vari settori e che dobbiamo sicuramente accelerare per cercare di creare presupposti per una competitività nel nostro Paese. Io credo che ce la possiamo fare. La situazione politica, economica e finanziaria è quella che è, riguarda tutto il mondo, non soltanto l'Italia, ma credo che l'italiano poi alla fine trovi in sé quelle risorse, quella fantasia, quella capacità di realizzare ciò che c'è bisogno per il proprio Paese. E sono certo che lo possiamo fare.

**PAOLA GARRONE:**

Grazie, ci avviamo a chiudere l'incontro come ci eravamo ripromessi. Abbiamo visto negli interventi che le infrastrutture sono anche una grande possibilità di ripresa, di cui tanto avvertiamo il bisogno oggi. Direi proprio con una battuta, non di più, che il quadro attuale, quello anche già emerso per esempio nell'intervento del Presidente Cerchiai con riferimento alle voci di una possibile estensione della Robin Tax, poi rientrate, il quadro attuale, in particolare quello che deriva dalla manovra, si interseca con la possibilità di sviluppo del settore. C'è il tema delle privatizzazioni, c'è il tema di paventati tagli di fondi (il Ministro ci ha detto qual è il quadro in riferimento alla possibilità di contributi pubblici). Io chiederei ancora, seguendo l'ordine di prima, proprio una battuta, partendo ancora una volta dal Presidente Cerchiai, su questo tema, cioè le prospettive attuali legate al quadro della finanza pubblica e dei mercati finanziari, in particolare con le disposizioni portate in discussione anche dal decreto legge del 13 agosto, per dare poi la parola conclusiva al Ministro.

**FABIO CERCIAI:**

Velocissimo. Io dico che il ringraziamento con cui ho iniziato il mio primo intervento non era certamente di prammatica, era sentito. Ma adesso è ancor più convinto, perché le parole del Ministro e il dibattito che c'è stato hanno rimosso una preoccupazione di fondo che ieri, venendo a Rimini, con le voci della Robin Tax, Ministro, avevo dentro di me, nonostante il determinato ottimismo che un imprenditore deve avere e cioè di dover proporre un cambiamento del titolo del nostro incontro: "Lavori in corso, l'Italia che arriva", temevo che potesse diventare. "Lavori interrotti, l'Italia che tarderà ad arrivare", perché la Robin Tax sarebbe stata un segnale di tipo grave, un segnale che non si crede nella importanza determinante che gli investimenti nelle infrastrutture hanno per il rilancio economico del Paese e per garantire quella crescita che è indispensabile per poter affrontare le complesse problematiche di riorganizzazione della spesa pubblica che il Governo si trova ad affrontare. La determinazione del Ministro e il suo intervento, le affermazioni dei colleghi che, sia pure con responsabilità pubblica, si trovano a gestire e a garantire lo sviluppo delle società private nella loro logica di competizione, e la sottolineatura dell'importanza dell'infrastruttura come leva competitiva, mi conforta e

conferma che esiste ampia prospettiva per poter, ciascuno nel proprio ambito, trovare i mezzi, i capitali, le risorse per sviluppare occupazione, per dare un contributo, una spinta di crescita e di ripresa all'economia italiana. Riusciremo a svilupparlo, come il Ministro ha detto, in una visione di insieme, che si riassume - e qui chiudo - non tanto a mio giudizio in più imprese e meno stato, ma più imprese e più stato, dove il più sta in migliore impresa e migliore stato. Lo stato fa le regole, le stabilisce, su quelle regole si confrontano le imprese, con quelle regole si decidono gli investimenti e quelle regole devono restare immutabili per il tempo dell'investimento. Questo è il punto fondamentale; con questo credo si possa sicuramente sviluppare quella strategia di investimenti importanti di cui la Professoressa parlava all'inizio.

**PAOLA GARRONE:**

Prego Assessore Cattaneo.

**RAFFAELE CATTANEO:**

Un minuto per tre proposte da venti secondi l'una, molto concrete. La prima: nessuna tassazione sugli investimenti infrastrutturali; non ce lo possiamo proprio permettere. Né Robin Tax, che poi come dice qualcuno è più la tassa dello sceriffo di Nottingham che quella di Robin Hood, né altre cose del genere; anzi, casomai regole che incentivino: per esempio, gli utili non distribuiti delle società concessionarie che diventino investimenti dovrebbero essere favoriti con forme di incentivo fiscale. Secondo: per i fondi sul trasporto pubblico basta spesa storica, costi standard e soprattutto criteri di premialità. Non è che chi ha aumentato le tariffe del 20%, come ho fatto io nello scorso anno, poi può trovarsi cornuto e mazziato. Chi ha assunto provvedimenti responsabili deve essere premiato per questo, non penalizzato. Ultima: non ci devono essere più, in un contesto come questo, contributi per le infrastrutture a fondo perduto. Diamo risorse a chi è in grado di usarle come leva per mettere in campo altre risorse, moltiplicando i pochi fondi pubblici che ci sono con una leva più alta.

**PAOLA GARRONE:**

Prego Presidente Tondo.

**RENZO TONDO:**

Una sola considerazione: mio padre, che è un uomo saggio, mi dice sempre "non lasciare ai tuoi figli soldi, lascia strumenti di lavoro". Allora dico al Governo: non ti chiedo soldi per fare infrastrutture, per fare la portualità, per fare la terza corsia; consentimi di avere gli strumenti di lavoro per farlo, e gli strumenti sono, da un lato la proroga della concessione per Autovie Venete e dall'altro la legge per la portualità di Monfalcone.

**PAOLA GARRONE:**

Le stanno facendo la lettera a Gesù Bambino.

**GIUSEPPE BONOMI:**

Manca ancora la mia richiesta. Accennavo prima al nostro progetto di quotazione, che è ambizioso, ancor più ambizioso se consideriamo il momento particolare. A proposito della Robin Tax, ben venga che ci sia stato un chiarimento definitivo. Accennavo prima, sarebbe stato veramente un ulteriore messaggio contraddittorio, perché da una parte questa ultima manovra finanziaria dà un indirizzo agli enti pubblici territoriali di dimettere le loro partecipazioni, nel nostro caso, sia pur come conseguenza dell'operazione di aumento di capitale, c'è questa dismissione, ovviamente sotto forma di diluizione della partecipazione da parte dei nostri azionisti enti pubblici territoriali. Da una parte si dice:

l'indirizzo è quello di dimettere e dall'altra si sarebbero andate a penalizzare proprio quelle imprese che notoriamente hanno (non tutte ma in grande prevalenza) un capitale pubblico. Beh, sarebbe stato veramente un messaggio contraddittorio. Al di là della Robin Tax, che fortunatamente è stata smentita in modo serio, in modo categorico, il Ministro sa che, tra due mesi, mercati permettendo, noi saremo ammessi alla quotazione. Ora, un conto è andare in quotazione con un contratto di programma firmato che rappresenta proprio quell'elemento di certezza a cui facevamo riferimento per gli investitori, e quindi per i mercati e quindi anche per i finanziatori, quindi la possibilità di ricorrere a capitale di mercato; altro conto è andarci senza contratto firmato. Il valore dell'azienda cambia radicalmente. Allora vogliamo, detto francamente, visto che l'operazione è tutta in aumento di capitale, andare a fare un regalo a chi magari verrà fra due anni? Perché prima o poi al contratto di programma si arriverà. O vogliamo provare a favorire un processo di rafforzamento patrimoniale e finanziario di un'azienda? Questa è la domanda. So che per il Ministro è una domanda retorica, ma mi auguro che alla retoricità della domanda si possa aggiungere presto una firma.

**PAOLA GARRONE:**

Ministro a Lei la conclusione.

**ALTERO MATTEOLI:**

Sarebbe assurdo che nel momento stesso in cui un componente dell'esecutivo dice "io non ho soldi per realizzare le infrastrutture, però c'è bisogno nel Paese di realizzarle", a latere di tutto questo si chiedessero a coloro che investono nelle infrastrutture di pagare un'ulteriore tassa. Questo sarebbe un controsenso. Per quanto riguarda Bonomi, glielo ho detto in privato e ora lo dico pubblicamente così è ancora più forte: lunedì si aprirà il tavolo per cercare di arrivare alla firma in tempi brevi, in modo che lui possa andare in borsa prima possibile. Credo che questo lo si possa fare tranquillamente. Voglio dire a due amici e autorevoli rappresentanti di Regione: in questo momento c'è necessità di trovare una sintesi tra il Governo centrale e le regioni, a prescindere dalle tessere che i presidenti e gli assessori hanno in tasca, perché attraverso un rapporto istituzionale corretto si può far uscire l'Italia dalla crisi. Il Paese che al proprio interno sarà capace di trovare una sintesi tra maggioranza e opposizione uscirà per primo dalla crisi finanziaria. Quindi voi appartenete a regioni dello stesso colore del Governo ma la stessa frase, le stesse parole, le direi se qui ci fossero due rappresentanti anche di governi regionali di colore diverso. È indispensabile questo rapporto istituzionale corretto, che ci metta in condizioni di poter affrontare insieme la crisi; poi avremo mille modi per litigare tra di noi, tanto è vero che abbiamo tessere di partito diverse. Grazie.

**PAOLA GARRONE:**

Grazie ai nostri ospiti, grazie a tutti voi, chiudiamo l'incontro rispondendo al titolo. I lavori, come abbiamo visto, sono in corso, c'è venuta la testimonianza da uomini della politica, da uomini di azienda, appassionati a questo settore, che è un settore di servizio e quindi possiamo dire effettivamente che i lavori sono in corso e che l'Italia sta arrivando. Grazie a tutti e arrivederci.