

## LAVORI IN CORSO. L'ITALIA CHE ARRIVA

Ore: 11.15 Sala Neri GE

In collaborazione con **Unioncamere**. Partecipano: **Giovanni Castellucci**, Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia e di Atlantia Spa; **Raffaele Cattaneo**, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; **Mario Ciaccia**, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Luigi Grillo**, Presidente della Commissione lavori pubblici e comunicazione del Senato della Repubblica italiana; **Michele Pizzarotti**, Vicepresidente dell'Impresa Pizzarotti & C. Spa. Introduce **Lanfranco Senn**, Presidente di Metropolitana Milanese e Direttore del CERTeT.

### LANFRANCO SENN:

Possiamo cominciare il nostro incontro. Abbiamo un cast di ospiti assolutamente eccezionale che vi presenterò via via perché basta guardarli, li si riconosce e si riesce a costruire tutto quello che stanno contribuendo a fare per questo Paese, nei diversi campi e nei diversi ruoli. Io voglio iniziare rapidamente a introdurre il tema dell'incontro: mi sono domandato, come forse altri hanno fatto, quale sia il nesso tra un tema che si intitola *Lavori in corso. L'Italia che arriva* e il titolo del Meeting che recita *La natura dell'uomo è rapporto con l'Infinito*. E mi son detto: le infrastrutture, cosa c'entrano con una cosa di questo genere? E mi sono trovato a riconoscere che in qualunque attività dell'uomo, in qualunque persona abbia una responsabilità, un ruolo, o semplicemente un cittadino, anche nel fare le infrastrutture si può capire che c'è un oltre, si può avere uno sguardo che vada oltre *l'hic et nunc*. C'è per esempio un oltre l'istante; fare infrastrutture non vuole dire pensare all'annuncio che si farà qualche cosa o all'inaugurazione che si realizzerà di un'infrastruttura, ma vuole dire porsi il problema del per chi le si fa, per le generazioni future, perché un'infrastruttura non la si fa in tempi brevi ma in tempi lunghissimi. Pensate ai romani che hanno fatto le strade, la cui rete vive ancora oggi: non le avrebbero fatte senza un respiro che avesse contemperato l'interesse dell'accessibilità di tutto l'impero ma, contemporaneamente anche il senso di responsabilità nel garantire la mobilità ai cittadini. Forse non lo sapevano neanche ma hanno intuito che ci fosse un tempo, un orizzonte temporale diverso da quello che qualche volta caratterizza il nostro pensiero, le nostre decisioni sulle infrastrutture. C'è un altro oltre, c'è l'oltre l'interesse particolare. Anche qui, se ci pensiamo bene, uno dei problemi che aggrava la realizzazione delle infrastrutture nel nostro Paese è che ognuno, ogni attore, tutti - gli attori sono tanti perché sono i decisori, i politici, sono gli amministratori, è chi fa le norme, chi progetta, chi costruisce, chi gestisce - possono fare il loro interesse particolare oppure, viceversa, fare il loro interesse particolare dentro l'idea che l'infrastruttura è per un bene comune, che l'infrastruttura mette in collegamento persone, mette in collegamento imprese, fa risparmiare risorse, consente la localizzazione alle imprese, eccetera. Quindi, c'è un oltre l'individualismo con cui si può rischiare di concepire anche le infrastrutture. E poi c'è un oltre geografico: pensate, ogni infrastruttura è un punto, un luogo da cui si diparte una rete che collega in modo intermodale tutto il mondo. Il che vuole dire che io faccio un collegamento autostradale, faccio un porto, faccio una tratta ferroviaria, faccio un tunnel, faccio un ponte e in realtà sto mettendo in collegamento tanta gente, tante imprese. Allora, questi "oltre", oltre l'istante, oltre il luogo, oltre l'individualismo, possono essere pensati, possono essere il modo che ispira anche le infrastrutture nel guardare oltre il contingente, oltre le circostanze. E questo è quello che mi sono detto: è un primo passo verso un'attenzione all'infinito, cioè un'attenzione o una tensione verso la risposta a bisogni che non finiscono dove sembra che finiscano, nell'interesse particolare, nel luogo particolare, nel tempo particolare. Purtroppo questa cultura non è una cultura diffusa: oggi manca, in buona parte, una strategia di lungo periodo, una visione strategica. Di questo riparleremo

dopo. Un disegno infrastrutturale non è esplicito, non appare, non viene comunicato alla gente. Ma anche la gente ha una prospettiva sempre più stretta; la sindrome NIMBY, quell'acronimo che vuole dire "never in my back yard" cioè "mai nel mio giardino", significa: non mi interessa che una infrastruttura, una grande linea ad alta velocità, si faccia nell'interesse e nel bene comune, perché dà fastidio a casa mia, alla mia valle, al mio territorio, al mio interesse particolare. Questa mancanza di prospettiva aperta, di prospettiva di lungo periodo, di prospettiva non individualistica, è quella che uccide la speranza verso il futuro, è quella che uccide la prospettiva che ci sia qualche cosa di oltre l'interesse e i luoghi particolari. Passatemi questo paragone azzardato che mi è venuto da proporvi quando ieri sono andato a vedere la mostra sulla cattedrale, sul Duomo di Milano: è un confronto un po' azzardato perché qual è lo spirito con cui si facevano la cattedrali e con cui si potrebbero fare le infrastrutture (*mutatis mutandis*, evidentemente)? E' una mostra bellissima (è sponsorizzata da Metropolitana Milanese, quindi un po' di pubblicità mi sta bene): ma che cosa ho imparato dello spirito che ha animato la costruzione della cattedrale? Nel cantiere c'era un ufficio che riceveva le donazioni in varie forme: soldi, viveri, materiali, disponibilità di lavoro. Come dire che le risorse per fare qualche cosa di grande, un'opera in cui si crede come ideale infinito, sono messe a disposizione con grande varietà, con grande gratuità e con grande creatività. Ho imparato che l'impatto economico della costruzione del Duomo riguardava tutta la Lombardia e che ha avuto ricadute persino in Francia. Come dire, costruire una cattedrale, persino una cattedrale che è quella cosa che vediamo dopo secoli, ha generato un impatto economico che anche un'infrastruttura genera e può generare. Per rinnovare, nel trasporto del marmo di Candoglia, occorre innovazioni tecnologiche e per facilitare il superamento dei dislivelli dei Navigli è stato coinvolto un certo Leonardo Da Vinci. Quando hai un desiderio di realizzare qualche cosa o di risolvere un problema, anche difficile com'era quello di alzare il livello per trasportare i barconi con i lastroni del marmo da Candoglia, c'è un'inventiva, una creatività che va oltre l'aspettativa, che va oltre la realizzazione e la consapevolezza immediata. E ho imparato infine che gli scalpellini che hanno prodotto le guglie - andate a vedere la guglia che c'è esposta - facevano con passione e gratuità il loro lavoro, senza neanche preoccuparsi di dove sarebbero finite. Noi vogliamo la firma, vogliamo il luogo, vogliamo il riconoscimento, eccetera. Faccio questi esempi non perché si possano applicare evidentemente alle infrastrutture, ma per l'identità di respiro che ci dovrebbe essere nel desiderio di identificarsi con opere per il bene comune, di esserne partecipi con ruoli diversi, cioè di essere protagonisti. L'unico esempio sulla cui similitudine sono rimasto un po' perplesso è la durata del cantiere: la Veneranda Fabbrica del Duomo vive da seicento anni, vorremmo che le nostre infrastrutture venissero realizzate in tempi un po' più brevi, anche se siamo sulla buona strada. Al di là dei tempi, quello che la gente si aspetta è che ci si preoccupi di costruire il futuro, di sperare nel futuro - un futuro positivo è certo -, di fare qualcosa che interessi anche le generazioni future. La gente è disposta ad aspettare che le infrastrutture siano pronte per poter fruire dei servizi che offrono, accetta che ci voglia tempo, ma vuole vedere mettere su pietra su pietra, vuole vedere la cattedrale crescere, vuole vedere l'infrastruttura realizzarsi perché risponderà a un bisogno. Noi, qualche volta, invece delle cattedrali facciamo torri di Babele, dove manca persino il desiderio di utilizzare un linguaggio comune, una prospettiva comune, un infinito comune verso cui tendere, che potrebbe soddisfare la molteplicità delle attese della gente. Ecco, ci vuole una cultura diversa: non abbiamo tanto il problema di fare l'elenco delle cose che non abbiamo fatto e che possiamo fare e che stiamo facendo e che si faranno. Abbiamo il bisogno di cambiare mentalità, abbiamo il bisogno di cambiare cultura perché i lavori in corso, quello che sta succedendo, se cambia la cultura, possono garantire ad un'Italia che arriva, o che ci piacerebbe arrivasse, qualcosa che soddisfi - diversamente da quello che sta avvenendo oggi - il nostro bisogno di mobilità, il nostro

bisogno di infrastrutture anche di altra natura, da quelle energetiche a quelle di telecomunicazione.

Io chiederei ai nostri ospiti di intervenire e dire come vivono - qual è la loro esperienza e qual è la loro storia - nell'affrontare i vari problemi di cambiamento culturale, nel fare infrastrutture, perché abbiamo bisogno di un maggiore disegno infrastrutturale delle diverse scale integrate (regionali, nazionali, internazionali): non basta fare le infrastrutture locali per potersi collegare internazionalmente, non basta invocare il collegamento internazionale trascurando la comunità locale. Dobbiamo inventare le risorse necessarie: finanziarie, tecnologiche, umane, progettuali e professionali. Sentiremo da qualcuno come si sta attrezzando perché le risorse vengano inventate per seguire un obiettivo. Dobbiamo dare delle norme, pensare a delle norme, ai lavori in corso in materia di cambiamento di norme che diano maggiore certezza per gli investitori, i gestori e i cittadini. Dobbiamo verificare quali sono i lavori in corso in materia di interazione tra i vari interessi in gioco: la collaborazione, il *public engagement*, l'intermodalità, nel caso nostro specifico. Vogliamo capire quali sono i lavori in corso in materia di informazione: la gente sa pochissimo, i giornali fanno di tutto per non informare o per informare solo sulle cose che non vanno (sui blocchi, sui ritardi), mai sulle cose sufficientemente positive, che testimoniano come si sta risolvendo il bisogno della gente e delle imprese. Dobbiamo immaginare e sperare che nel fare infrastrutture si ricominci a far sperare gli italiani in un futuro più stabile e migliore, con innovazione e collaborazione di sistema, cioè con quella visione che mette tutti insieme nella prospettiva, non di corto respiro, non di corto raggio, non di corto interesse o di individuale interesse, ma in un'altra prospettiva, che dice di un cambiamento culturale senza il quale neanche le infrastrutture più banali hanno la speranza di soddisfare questa attesa e questa speranza. Ho proposto ai nostri ospiti questa sequenza: interverrà dapprima Raffaele Cattaneo, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; in secondo luogo, l'ingegner Castellucci, Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia e di Atlantia Spa; il terzo intervento sarà quello di Michele Pizzarotti, Vicepresidente dell'impresa Pizzarotti & C., una delle imprese di costruzione più grandi e più internazionali che l'Italia abbia. *Dulcis in fundo*, i due interventi finali saranno quelli di Luigi Grillo, Presidente della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazione del Senato della Repubblica italiana e quello del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mario Ciaccia. Vorrei dare ad ognuno di loro un quarto d'ora, in media, in modo tale che avremo persino la possibilità di andare a mangiare qualcosa in questo magnifico Meeting. Grazie.

### **RAFFAELE CATTANEO:**

Quando si fa introdurre un dibattito come questo ad una persona competente e di lunga esperienza come Lanfranco Senn, il rischio è che nell'introduzione ci sia già un po' tutto il dibattito, quindi che a noi non resti che svolgere alcuni dei temi che ha posto Lanfranco. Io farò così, magari sperando di smentire quello che ha detto alla fine, cioè *dulcis in fundo*: spero ci sia un po' di dolce anche all'inizio, nel mio intervento, vedremo se ci riuscirò. Parto dall'idea che ci ha dato Lanfranco, che quando ha mandato questo suo spunto a noi relatori mi sembrava un po' astratta: se le infrastrutture possano essere come le antiche cattedrali. Mi sembrava un po' come il tentativo che a volte facciamo quando veniamo al Meeting di far stare il titolo del Meeting dentro un argomento che ci azzecca poco. Poi sono andato a vedere la mostra sul Duomo - la consiglio caldamente a tutti - e ho capito che invece questa provocazione c'entra e come. In particolare, mi ha colpito un pannello che c'è nella mostra, questo pezzo che poi ho ritrovato nel catalogo: "La cattedrale si affermò così nei secoli come l'opera del popolo di Milano. Nei secoli, migliaia e migliaia di uomini e donne spesero le loro energie e averi per la costruzione, ben sapendo di darsi tutti per qualcosa che mai avrebbero visto ultimato. Ma intanto quell'opera comunitaria fortificava gli abitanti delle città". Questo aspetto è vero ancora oggi nell'infrastruttura. Chi

fa politica e si accinge a lavorare sulle infrastrutture, ben sa che spesso, anzi quasi sempre, non vedrà ultimato quello a cui mette mano. In questo senso, i politici che si occupano di infrastrutture sono sempre un po' statisti nell'accezione di De Gasperi, richiamata da Mario Monti nel suo intervento introduttivo al Meeting: "Il politico è quello che pensa alle prossime elezioni, lo statista è quello che pensa alle prossime generazioni". Perché se uno pensa alle prossime elezioni è meglio che non si occupi di infrastrutture: di solito, se si occupa di infrastrutture raccoglie tante grane, tanti guai e vede pochi risultati. In questo senso, le infrastrutture hanno sempre dentro un'idea di oltre, un'idea di infinito, anche se è interessante l'altra provocazione che io condivido con Senn: se guardiamo alle infrastrutture in Italia, è più efficace il paragone con la cattedrale medioevale o con la Torre di Babele? Mi sembra certamente che la realtà oggi sia descritta meglio dal secondo paragone. L'Osservatorio che ogni anno monitora le opere infrastrutturali contestate, nel 2011 ne ha contate 311, oggetto di contestazioni. Sono cresciute del 3,4 rispetto all'anno precedente e, dato ancora più preoccupante, la contestazione coinvolge sempre di più i politici del territorio, non solo i comitati, il che vuole dire che c'è una strumentalizzazione politica di questa contestazione.

Ora, per evitare che l'infinito nelle infrastrutture sia solo quello dei tempi infiniti, e le cattedrali siano solo le cattedrali nel deserto, la prima domanda che ci dobbiamo fare - che può sembrare astratta e invece credo sia la più concreta di tutte - è come la politica possa contribuire a rifondare il significato di un'opera pubblica. Cosa ci manca oggi rispetto a quello che accadeva nella costruzione del Duomo di Milano? Che oltre l'80% dei fondi venivano da donazioni di popolo: chi donava un bottone o la pellicetta, come un certa Caterina di Bozzone, che è in provincia di Varese, e quindi simpatizzo per ragioni territoriali, che ha lasciato l'unica cosa che aveva per coprirsi, la pellicetta, appunto. Poi uno se ne è accorto, gliel'ha ricomprata e restituita: e quelli che comandavano la Fabbrica del Duomo le hanno regalato tre fiorini d'oro che lei ha usato per andare a fare un pellegrinaggio a Roma. Cos'è che ci manca? Ci manca questo significato, questa idea che l'infrastruttura rimanda a un concetto di coralità, di armonia, a una costruzione per il bene comune. Questo mi sembra il primo e più concreto tema. La chiudo qui ma vorrei dire che non c'è niente di più concreto, anche come esito nel finito, nel tempo, nell'azione quotidiana, che questa prospettiva dell'infinito. E lo faccio con una citazione di Einaudi, per dire qual è, secondo me, la responsabilità dei politici. Einaudi diceva: "Accanto agli uomini i quali concepiscono la vita come godimento individuale, vi sono altri uomini, fortunatamente i più - speriamo che sia vero ancora oggi - i quali, mossi da sentimenti diversi, hanno l'istinto della costruzione". Forse in nessuna epoca storica l'istinto della costruzione fu così evidente come nel Medioevo, quando si costruiva per l'eternità. Ma io dico che anche oggi, o ci sono uomini che hanno l'istinto della costruzione, e in questo senso diventano testimoni più che maestri, come diceva Paolo VI, perché fanno vedere che è possibile, oppure le infrastrutture sono destinate a rimanere una Torre di Babele più che una cattedrale. Nonostante siano strutturalmente un pezzo di bene comune, ce ne accorgiamo solo quando le infrastrutture mancano. Ad esempio, qualche settimana fa, in India, c'è stato un blackout che ha coinvolto 22 Stati e 600 milioni di persone. Quanto sia fondamentale avere una rete, nel caso dell'energia per il bene comune, è stato evidentissimo. Ma vale anche per noi: basta uno sciopero dei mezzi pubblici nelle grandi città, uno sciopero dei camionisti che ferma il traffico sull'autostrada del Sole, e si capisce quanto questo sia assolutamente vero. Fine della prima considerazione.

Seconda considerazione: l'esperienza della Regione Lombardia, può dare qualche contributo esemplificativo, può evidenziare una traduzione di questo istinto alla costruzione nei fatti concreti? Dissi questa cosa in una tavola rotonda simile a quella di oggi, l'anno scorso: e voglio partire con un apprezzamento per il lavoro che ha fatto questo Governo, e in particolare Mario Ciaccia. L'anno scorso avevo fatto tre proposte, partendo

dall'esperienza della Lombardia e sviluppando i tre ambiti secondo me cruciali: il tema delle risorse, quello delle procedure e quello del consenso. L'anno scorso avevo fatto tre proposte: bisognerebbe incentivare fiscalmente chi investe nelle infrastrutture, e chapeau al Governo che ha fatto i *project bond* e avviato iniziative di defiscalizzazione degli investimenti in infrastrutture. Questo è un fatto concreto e positivo. Poi ne avevo fatte altre due su cui invece mi sembra che ci sia ancora qualche passo da fare: smettiamola di assegnare le risorse a pioggia con il criterio della spesa storica, a fondo perduto - avevo detto - ma privilegiamo chi è capace di utilizzarle meglio come leva per lo sviluppo. Questo vale anche per il tema dei trasporti, oltre che per quello delle infrastrutture: introduciamo costi standard e premialità. E' il punto su cui vorrei soffermarmi di più. In un tempo di crisi come questo, è più saggio usare le infrastrutture un po' come le politiche keynesiane, per aumentare la redistribuzione del reddito, o usarle per investire di più sulle locomotive che hanno il compito di trainare tutto il Paese? Come dice il Ministro Barca sul *Corriere della Sera* di oggi, prima pagina, poi un paginone a pagina 5, cosa bisogna fare a questo punto? Bisogna fare i cantieri. Nei cantieri ci devono essere le gru. Mi fermo qui. Lui si riferisce alle gru che devono sanare la differenza fra Nord e Sud. Io invece voglio fare una provocazione: cosa fa il bravo giardiniere quando ha poca acqua e c'è siccità? Mette quella poca acqua nel terreno un po' dappertutto, anzi, magari un po' di più in quello arido, o mette quella poca acqua dove è già spuntata qualche piantina? Il Canadair che spegne l'incendio buttando quantità di acqua esagerate, funziona se c'è tanta acqua. Ma se uno non ha il Canadair e ha l'innaffiatoio, cosa deve fare? Io credo che se uno ha l'innaffiatoio debba usare questa acqua lì dove c'è più probabilità che produca un risultato migliore. Chiamo in aiuto qualche dato breve, sintetico e spero non fastidioso. C'è una indagine della Banca d'Italia sulle infrastrutture, quasi un migliaio di pagine, presentata lo scorso giugno con una sintesi in un documento che s'intitola *L'efficienza nella spesa per le infrastrutture*. Ci dice tre cose. Due sono abbastanza note. La prima è che ci sono differenze tra capacità progettuali e tecniche tra il Nord e il Sud, che nel Centro-Nord l'iter per la realizzazione è più veloce, che le differenze di dotazione fisica infrastrutturale tra Centro-Nord e Sud non dipendono da minori investimenti al Sud, perché la spesa per investimenti del settore pubblico allargato negli ultimi 15 anni è stata in media del 4,7% del Pil al Sud e solo del 3,6% al Nord. Il fatto che il Nord ha un indice di dotazione di infrastrutture migliore, 110 rispetto alla media nazionale contro l'80 del Sud, non è perché al Sud si spende poco: al Sud si spende di più. E' perché la spesa è più efficiente: e questo, in un momento in cui gli investimenti sul Pil stanno calando, è particolarmente importante. Un altro dato. Se andiamo ad analizzare il quadro delle opere della Legge Obiettivo, il programma delle infrastrutture strategiche da 367 miliardi, un po' il libro dei sogni, c'è dentro tutto, e andiamo a vedere come si distribuisce fra le regioni, alla Lombardia vanno 3478 euro per abitante. Sapete quanti ne vanno alla Calabria? 25421. E' questa la scelta che bisogna fare. Il Governo, non questo Governo, il Governo in generale, ha scelto di continuare ad usare le infrastrutture per tagliare le vette e colmare le valli. Io invece dico che dobbiamo spingere sulle vette. Altrimenti questo Paese non crescerà più. Lo stesso vale se guardiamo alle risorse che sono già disponibili. Al 30 aprile 2011 - la fonte sono i documenti del Governo - ci sono 75 miliardi di euro investiti per le infrastrutture, 50 pubblici e 25 privati, per semplificare le virgole. La Lombardia mette il 31,7% dei 25 privati ma prende solo il 15,7% dei 50 pubblici. La scelta politica nel nostro Paese è un'altra: usiamo le risorse pubbliche dove non sta crescendo niente e il terreno è arido. Io invece dico che oggi dobbiamo investire di più là dove c'è produttività per gli investimenti. Un altro dato del CERTeT, quindi il professor Senn, dice che un milione di euro speso per la costruzione di una infrastruttura comporta quattro nuovi posti di lavoro in Lombardia e solo due nel resto dell'Italia. Un euro speso in infrastrutture in Lombardia rende tre volte e mezzo di più che in Calabria, Basilicata e Sardegna, più del doppio che in

Campania o in Sicilia ma anche, che so, in Friuli, tra il 20 e il 50% che in Piemonte, Veneto, Emilia, Toscana, le altre regioni sviluppate. Questo mi sembra un tema su cui bisogna riflettere, perché altrimenti ci perde tutto il Paese.

Finisco, se no la faccio troppo lunga e il professor Senn mi tira le orecchie, fatemi citare un'altra cosa interessante e divertente che c'era sul *Corriere della Sera* del 9 di agosto, un articolo di Sergio Rizzo, famoso e noto a tutti. Immaginiamo la faccia dell'amministratore dell'ANAS Pietro Ciucci, che oggi non è con noi ma l'anno scorso c'era. Di certo, lo scherzo non gli è affatto piaciuto. Perché certo di uno scherzo, si tratta, forse anche di cattivo gusto. Come si fa a mettere sullo stesso piano la missione di *Curiosity* su Marte con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria? Però - l'ha fatto il sito *Wired.it* - si giunge alla conclusione che spedire una sonda sul pianeta rosso costa cinque volte meno che ammodernare la Salerno-Reggio Calabria, che sono bastati 8 mesi e mezzo per raggiungere Marte e ci sono voluti quindici anni per l'autostrada. Negli stessi giorni, la *Stampa* di domenica 12 agosto, in una pagina di Marco Alfieri, un bravissimo giornalista varesino, amico mio personale ma certamente non delle politiche della Regione Lombardia - due anni fa ha scritto un libro che si intitola *La peste di Milano*, e saremmo più o meno noi - ha fatto un reportage da Treviglio che dice così: "Dopo anni di attesa in pochi chilometri sono partite insieme un fascio di infrastrutture da fare invidia al miracolo cinese: Brebemi, Pedemontana, Tem (Tangenziale esterna milanese), Alta Velocità Treviglio-Brescia, Ipb (Interconnessione Pedemontana-Brebemi) e riqualificazione delle trafficatissime arterie Paullese, Cassanese e Rivoltana. Nove miliardi solo di Project financing, finanziamenti privati, quasi tutti in carico a Intesa San Paolo. «Siamo in agosto ma sembra di essere prima della bolla immobiliare», sorride un artigiano al bar di viale Partigiani. Centinaia di operai al lavoro, tavole calde a pieno regime, camion per le strade e gru che sbracciano senza sosta perché nella Treviglio «città cantiere», unico posto in Italia, si lavora giorno e notte". Allora, è possibile un'esperienza, è già in atto, che dimostra che le infrastrutture si possono fare investendo sul territorio, dando responsabilità al territorio e costruendo sul consenso, scommettendo sul fatto che la gente, quando si lavora insieme, sa capire l'utilità di un'infrastruttura e sa investire nella prospettiva del bene comune. Finisco davvero con l'ultima citazione che è sempre dentro la mostra del Duomo, un pezzo di Antoine de Saint-Exupéry: "Colui che si assicura un posto di sagrestano o di seggiolaio nella cattedrale costruita è già un vinto. Ma chiunque porta nel cuore una cattedrale da costruire è già un vincitore". Mi auguro che tutti noi sapremo portare nel cuore la nostra cattedrale.

#### **LANFRANCO SENN:**

Grazie, Raffaele. Questa è l'esperienza di un politico che pensa in un certo modo. Adesso vediamo l'esperienza di un gestore di infrastruttura, Giovanni Castellucci, Amministratore Delegato di Autostrade per l'Italia, a cui le politiche keynesiane piacciono moltissimo. La provocazione che vorrei farti è: con quale prospettiva investire in infrastrutture?

#### **GIOVANNI CASTELLUCCI:**

Grazie di avermi già subito messo sulla strada. Per me è un grande piacere essere qui a parlarvi, per cercare di colmare quel gap generazionale di conoscenza, comprensione e anche condivisione su un tema come quello delle infrastrutture, dove di fatto una generazione lascia un'eredità a quella successiva - con un piccolo dettaglio e differenza rispetto a quello che è successo sulla cattedrale di Milano - che è un debito trasferito alle generazioni future. Non c'è regalo, è un'eredità non onerosa ma che ha una sua funzione nel momento in cui questi progetti sono ben congegnati, ben strutturati, ben pilotati sulle cose che veramente servono. Altrimenti, è un'infrastruttura su un debito che viene trasferito alle generazioni future. E devo dire che questa responsabilità, noi come

Autostrade, ce la sentiamo tutta, anche perché ci sarà qualcuno che mi sostituirà sicuramente, prima o poi, ma non potrà dire che quell'infrastruttura - se non è utile, se è una cattedrale nel deserto - l'ha fatta Castellucci. Io non c'entro niente perché è sempre la società, il soggetto: per noi, la responsabilità di fare una cosa giusta che abbia un ritorno e un'efficacia, è una responsabilità che pesa, anche perché le cose vengono costruite oggi ma verranno utilizzate fino in fondo, e quindi rimborsate, dalle generazioni future. Per noi, la cosa fondamentale è trovare il giusto equilibrio. Essendo noi il più grande investitore al mondo nel settore delle infrastrutture private, da soli investiamo più che gli altri due co-leader mondiali, uno francese e uno spagnolo, messi insieme: sono circa un miliardo e mezzo di euro all'anno. Oltre la metà dei pedaggi che intaschiamo, la reinvestiamo per migliorare. Cosa vuole dire equilibrio? Vuol dire uscire definitivamente dalla ideologia del non fare. Sappiate che l'Italia è l'unico Paese al mondo (noi lavoriamo in tanti Paesi nel mondo, dal Brasile all'India, dagli Stati Uniti alla Francia, al Cile) che aveva una legge che vietava la costruzione di autostrade. Siccome le autostrade avevano un connotato politico molto forte, negli anni '70 - addirittura c'erano delle autostrade battezzate con il nome di un politico, la PiRuBi, Piccoli, Rumor, Bisaglia -, si decise a un certo punto di dare un taglio e non costruire più per legge autostrade. Questo divieto è durato fino al 2001. Merito del Governo precedente, è stato eliminare queste ideologie, azzerarle, anche perché questo blocco di vent'anni aveva creato situazioni insostenibili. Chi di voi è di Bergamo o Milano, sa cosa voleva dire andare da Bergamo a Milano tutte le mattine: un incubo. Bisogna però stare attenti che ad una ideologia non se ne sostituisca un'altra: l'ideologia del fare tanto per il fare, l'ideologia del fare perché Keynes ha teorizzato che basta fare spendere e il mondo cresce: non è così. Non era così ai tempi di Keynes - come sapete, nel '38, dopo sei anni di cura Keynes, la disoccupazione negli Stati Uniti era ancora superiore al 15% -, ed erano anni in cui per un milione di euro, una lira, un dollaro speso in infrastrutture, il contenuto di lavoro di manodopera locale era estremamente importante. Oggi c'è molta importazione - l'acciaio, l'energia, il cemento -, quindi l'effetto keynesiano è sicuramente inferiore. Non basta spendere per spendere, io ritengo che sia indispensabile, anche perché di risorse non ne abbiamo tantissime, essere selettivi.

Quali sono le infrastrutture che servono? Sono quelle che danno un contributo diretto e misurabile al miglioramento della competitività del sistema industriale di questo Paese. Ovvero, quelle attività che comportano un miglioramento della bilancia commerciale. E questo è fondamentale. Una volta ho detto che è una follia che Firenze abbia una pista giocattolo. Firenze, una città nota in un tutto il mondo, una destinazione potenzialmente equivalente a Venezia, non molto distante da Roma, ha una pista di 1400 metri dove atterrano gli ATR e forse, se il vento è positivo, anche qualche Airbus 318. E' uno scandalo, una cosa inimmaginabile come il fatto che l'Italia, con tutti i suoi chilometri di costa, abbia una dotazione di porticcioli turistici inadeguata o come il fatto che Roma abbia un aeroporto ai limiti di saturazione. Quindi, è importante saper scegliere, saper dirottare quelle poche risorse su quello che porterà un miglioramento della competitività. Altrimenti, ritengo che gli investimenti fatti siano essenzialmente debiti, che dovranno essere spiegati prima o poi in qualche maniera. Questo non significa che non ci sono opportunità, non vuole dire che non ci sono cose importanti da fare, ma con quel senso di responsabilità che ci dirige quando utilizziamo risorse pubbliche. Per quanto ci riguarda, noi gestiamo circa il 60% della rete nazionale in Italia. La priorità è innanzitutto continuare ad accelerare sul piano degli investimenti. Fortunatamente, grazie anche a tutta una serie di miglioramenti, di interventi, di affinamenti normativi fatti recentissimamente dal Governo, le condizioni per continuare a investire, nonostante gli spread, nonostante le difficoltà del mondo della finanza, ci sono ancora. E noi quest'anno continueremo ad investire più dell'anno scorso e ritengo questa scelta fondamentale per dare stabilità al settore delle costruzioni. Perché poi il settore delle costruzioni vive di finanziamenti che vengono attivati

da chi sviluppa iniziative come noi. Però bisogna puntare sempre ad ottimizzare la spesa. Se spendere tanto per spendere non serve, e serve invece ottimizzare il rapporto costi-benefici, è fondamentale ottimizzare i costi.

Allora, l'Italia è un Paese in cui vive questo assurdo: le infrastrutture a chilometro sono tra le più costose al mondo e le imprese di costruzione italiane sono tra le meno profittevoli al mondo, con situazioni di difficoltà estremamente forti e diffuse in alcune aree. Perché? Perché abbiamo norme che vengono fatte con logiche a volte un po' politiche, norme che aumentano i costi senza averne alcun beneficio. Pensate che, per quello riguarda le terre scavate nelle gallerie, alcune norme preesistenti, che fortunatamente ora si stanno modificando, prevedevano che dovessero essere portate a discarica come immondizia, cioè che la terra scavata da una galleria dovesse essere portata nelle discariche, che peraltro in Italia non ci sono: è una follia! E questo è uno degli interventi sui quali si è lavorato molto, sulle tecnologie, sugli standard di costruzione, perché purtroppo l'Italia è un Paese in cui le normative europee sono stringenti, vincolanti, complicate: e noi ci mettiamo sempre il carico da novanta sopra per rendere ulteriormente complicato il tutto. Soprattutto, ci stiamo muovendo in un'altra direzione che ritorna su quanto diceva l'Assessore Cattaneo, il ruolo della politica e delle infrastrutture a fini elettorali. Diceva: "Se uno pensa alle prossime elezioni, non si dovrebbe occupare di infrastrutture": purtroppo, tranne i bravi politici, che possono avere una prospettiva di lungo termine, la maggior parte delle persone che si occupano di infrastrutture, se ne occupano pensando alle prossime elezioni. Questo è un problema, perché ogni volta c'è un'idea nuova: chi viene rieletto deve dimostrare che il suo predecessore non aveva capito nulla di quell'infrastruttura: per questo, abbiamo attivato in Italia, per la prima volta, un'esperienza molto interessante che è quella del dibattito pubblico. L'opera più importante che abbiamo nel nostro piano è il Passante di Genova, circa 50 chilometri di galleria come il Gottardo o l'Alta Velocità Firenze-Bologna. Abbiamo attivato un dibattito pubblico per svincolarci dalla demagogia forzata o dal calcolo elettorale che ogni politico è costretto a fare nel breve termine. Avere un rapporto diretto con la popolazione, con chi utilizzerà l'infrastruttura, è un modo per stabilizzare il consenso, un modo per deresponsabilizzare chi della politica ha fatto il proprio mestiere, un modo per migliorare il progetto.

Allora, posso dire senza timore che il progetto scaturito dal dibattito pubblico a Genova è migliore, più efficiente, più frugale del progetto precedente. Penso che ogni iniziativa che il Governo prenderà, e che sta iniziando a studiare sul tema del dibattito pubblico, sarà sicuramente positiva e che, come tutte le medicine non possono essere date ad ogni tipo di malato, ci siano opere complesse che richiedono questo tipo di confronto e altre che richiedono forse una procedura un po' più semplice. In sostanza, posso dire che le infrastrutture sono costose ma non possiamo permetterci di non investire per migliorare la viabilità e la mobilità di questo Paese. Lo dobbiamo fare, lo stiamo facendo, con la responsabilità di sapere che poi dovremo rendere conto delle nostre scelte, cosa che non sarà sempre facile, ed è per questo che cercare di ottimizzare il progetto, il consenso e le infrastrutture è sicuramente la prima cosa da fare. Il professor Senn diceva che non sono un keynesiano: devo dire che non sono un economista, sono un ingegnere e sono abituato a dare conto, a cercare di capire quello che faccio. Non mi fido mai quando qualcuno mi spiega qualcosa che non ho capito e tendenzialmente, se non ho capito, non riesco a farlo. Quindi noi andiamo avanti con fiducia sul miglioramento delle condizioni di finanziabilità delle infrastrutture. Il Governo sta facendo molto: come ho detto recentemente, se non si risolve il problema degli spread la finanziabilità di infrastrutture che sono opere ad alta intensità di capitale è a rischio, come un bosco che consuma tanta acqua. Parlare di infrastrutture senza risolvere il problema dello spread sarebbe illusorio. Fortunatamente, da questo punto di vista, anch'io vedo una luce in fondo al tunnel sul tema della finanza e sulla stabilità dell'euro: perché noi investiamo in euro, ci finanziamo in



euro e se gli investitori e finanziatori non hanno la certezza di quello che è l'euro rischiamo di essere assolutamente spiazzati. Tutto il Governo sta lavorando in maniera molto responsabile per ridare certezza a quella che sarà la nostra moneta nei prossimi anni: e di questo voglio ringraziare.

**LANFRANCO SENN:**

Grazie, Giovanni. Adesso abbiamo invece un costruttore, Michele Pizzarotti, Vice Presidente dell'Impresa Pizzarotti. Costruisce infrastrutture, sia in Italia che all'estero, ma ha mille problemi per l'insufficiente apertura delle prospettive con cui lavora, finanziarie, normative, tecnologiche. Eppure, l'impresa Pizzarotti ha pensato anche a diversificare. Mi ha colpito - prendo spunto dalla conversazione che abbiamo avuto prima nel salottino - sapere che, oltre alle autostrade, fa il vino. Lo dico perché quando uno apre la mente e le prospettive, magari anche per un interesse economico, per ottenere reddito, in qualche modo apre il suo bisogno e si apre a qualcosa che non sia soltanto l'*hic et nunc* di cui sopra.

**MICHELE PIZZAROTTI:**

Credo sia necessario che io mi focalizzi su come un'impresa di costruzioni in Italia, da un certo punto in poi, dall'amara parentesi di Tangentopoli, ha dovuto crescere per evitare di morire, perché in effetti c'è stato un momento in cui una serie di condizioni contrattuali, che all'estero sono scontate, sono andate lentamente a scomparire, penso alla revisione prezzi, all'arbitrato per risolvere il contenzioso: è stata anche una responsabilità delle stesse imprese ma evidentemente ci sono state delle esagerazioni. Però, indubbiamente, se un'impresa non è in grado di seguire un percorso di sviluppo finanziario-tecnologico e di crescita delle risorse umane, credo che in Italia faccia fatica a mantenere un futuro. Da un punto di vista finanziario, ringraziando le generazioni che mi precedono, noi abbiamo sempre avuto la lungimiranza di investire gli utili in azienda: quindi, l'abbiamo resa fortemente patrimonializzata e questo è un primo passaggio che ci ha consentito di restare a galla nei momenti difficili. E poi, indubbiamente, c'è stato un passaggio importante che riguarda il 2001, con l'introduzione della figura del contraente generale, che in Italia ha consentito alle imprese, che hanno colto l'occasione, di svilupparsi anche dal punto di vista della progettazione, quindi non solo come mere imprese costruttrici ma anche dal punto di vista della direzione lavori, della progettazione e della costruzione. E' stato un primo passaggio importante, con il paradosso che è stato introdotto il pre-finanziamento da parte delle imprese: erano le imprese a dover finanziare parzialmente un'opera, con il 20% o 40% dell'importo dei lavori, invece di avere, come succede in qualsiasi Paese, l'anticipazione contrattuale. Questo ha creato problemi che, dal punto di vista del contraente generale, inizialmente sono stati sottovalutati. Poi c'è stato il passaggio per cui noi costruttori abbiamo cominciato a ragionare anche da gestori, senza nulla togliere a chi ha iniziato a farlo prima: anche questo è un passaggio fondamentale perché pensare di far conto solo su appalti interamente finanziati è ormai molto difficile. Avendo una patrimonializzazione importante, e quindi il sostegno dell'equity, si può entrare nel mondo delle concessioni.

Noi abbiamo colto l'occasione: siamo entrati nella Brebemi, nella tangenziale esterna di Milano, nella Cispadana, che è un'opera nota in questa regione, con una percentuale non di maggioranza ma per cui abbiamo l'impegno dell'equity e la possibilità di fare i costruttori. Questo chiaramente ha comportato una crescita impressionante e molto veloce delle nostre risorse, perché l'appalto al massimo ribasso ormai per noi è insostenibile, il livello dei prezzi di partenza è basso e il livello dei ribassi è assolutamente fuori da ogni criterio. Da questo punto di vista, le offerte economicamente più vantaggiose, dove il prezzo è più limitato, hanno visto di fatto un livello di ribassi che è stranamente pari a

quello delle offerte al massimo ribasso, quindi non sembra esserci una soluzione se non percorrere la strada delle concessioni, aumentare l'indebitamento sano, perché è votato al sostegno dell'equity, per proseguire nelle iniziative. Da questo punto di vista, devo dire che, con la crisi, è mancato il sostegno delle banche che, in alcuni casi, hanno avuto un ruolo fin troppo importante, perché addirittura sono diventate socie nelle società di progetto e hanno sostenuto il *project finance* oltre quello che era il loro scopo. Da un altro punto di vista, poi, si sono un po' fermate: e a questo nuovo Governo va il merito di aver introdotto il meccanismo del *project bond*. Perché l'unico modo per trovare capitali è andarli a cercare nel mercato dei capitali, e questa è quindi una possibilità molto importante, con l'unico aspetto negativo che non è passato l'aspetto che riguarda la possibilità della defiscalizzazione delle opere in corso, pur avendo cercato di inserirlo nel recente Decreto. Quindi, diciamo che riguarderebbe solo quelle in partenza, che non sono molte perché la maggior parte delle concessioni rilevanti, in cui il contributo pubblico avrebbe potuto essere sostituito da un beneficio fiscale, sono adesso in corso e hanno problemi tali di sostenibilità economica e finanziaria per cui, senza la defiscalizzazione, credo non possano procedere. Non so se il professore vuole farmi qualche domanda aggiuntiva.

**LANFRANCO SENN:**

Gli esami li ha superati in assoluto. Non avevo sottolineato l'evoluzione dell'imprenditorialità: prima costruisci, poi cominci a porti anche il problema della gestione, poi diversifichi. Mi pare che questa apertura sia oggetto di una esperienza interessante. Quali sono le difficoltà maggiori che trova un costruttore? È stato detto prima da Raffaele che le imprese italiane, anche di costruzione, sono piccole e fanno fatica a crescere, e che l'internazionalizzazione diventa quasi una necessità per riuscire. Ci sono prospettive che avete adottato o state sperimentando in questa direzione?

**MICHELE PIZZAROTTI:**

Il contributo dell'estero è fondamentale, proprio perché in qualsiasi Paese estero si sono mantenute quelle condizioni contrattuali normali che consentono ad un'impresa di partire con i lavori, con un anticipo contrattuale: il contenzioso viene risolto rapidamente tramite l'arbitrato internazionale, e quindi la scelta di avere un fronte aperto sull'estero è fondamentale. Noi abbiamo scelto, fortunatamente, soprattutto Paesi evoluti come la Francia, che ci sta dando grandi soddisfazioni. Lì, per esempio, tanto per dare un'idea della differenza tra i pagamenti in Italia e altrove, se c'è un minimo ritardo, anche di pochi giorni, nel riconoscimento del pagamento, alla rata successiva vengono riconosciuti gli interessi. C'è l'esperienza francese, c'è l'esperienza svizzera, dove tra l'altro abbiamo avuto modo di verificare, realizzando il tunnel del san Gottardo, che c'è anche una capacità di creare consenso nella popolazione veramente straordinario: hanno questo metodo del dibattito pubblico in partenza, e addirittura, in alcuni casi, per le opere più importanti hanno scelto di fare un referendum. E poi, c'è un'informazione continua nel corso dell'opera che coinvolge la cittadinanza in modo attivo. Non so se l'Italia sia matura per un passaggio di questo tipo: da noi, il rischio è che ci sia troppa indifferenza o troppa aggressività nell'interpretare l'infrastruttura.

**LANFRANCO SENN:**

Le norme: mi pare che, dagli esempi, il ricorso all'internazionalizzazione, all'apertura dell'orizzonte anche geografico in cui operare, derivi dal fatto che alcune norme sono vecchie, vincolanti, problematiche. L'esperienza di Luigi Grillo come Presidente della Commissione Lavori Pubblici è rilevante: non credo che sulla materia ce ne siano di più

importanti: da anni segue l'evoluzione normativa, è stato presentatore e relatore, di numerose bozze di riforme normative in materia infrastrutturale: gli darei la parola.

**LUIGI GRILLO:**

Grazie. Con il mio contributo desidero raccontare in maniera sintetica cos'è accaduto in Parlamento, nel nostro Paese, dal 2001 ad oggi e ciò che vedo necessario fare per aggredire ancora di più la crisi e favorire una crescita, soprattutto nel comparto delle infrastrutture. Per illustrare ciò che è stato fatto, però, ho bisogno di fare tre premesse brevissime. Siccome ogni tanto sento dire: nel passato... L'Italia, dal '48 al '92, di infrastrutture ne ha fatte tantissime. Non saremmo diventati una potenza industriale, atteso che siamo usciti dalla guerra come Paese distrutto, se non avessimo fatto tante infrastrutture. L'ingegner Castellucci non l'ha detto ma basta ricordare che l'autostrada del Sole è stata fatta negli anni Cinquanta, con la tecnologia di sessant'anni fa, in soli sette anni. La Variante di Valico è quindici anni che ce la stiamo menando e siamo sempre lì.

Seconda premessa: in Italia, dal '48 al 2002, tutte le infrastrutture, tutte - quelle di dimensione provinciale, comunale, regionale, nazionale - sono state fatte con risorse pubbliche. E aggiungerei un'altra considerazione, che non è polemica. Oltre quella famigerata legge che nel '75 ha bloccato la costruzione delle autostrade, se andate a vedere le statistiche sarete confortati dalla considerazione che in Italia c'è stata una paralisi pressoché totale negli investimenti, nel comparto delle infrastrutture, dal 1993 al 2002. Che cos'è successo in Italia nel '93? Lo sappiamo tutti. Più precisamente, che cos'è successo nel '92? Io ero già in Parlamento: l'anno di Tangentopoli, la produzione di una norma, la legge Merloni, che è stato un disastro. La legge Merloni e il suo regolamento attuativo sono all'origine della paralisi degli investimenti nel comparto infrastrutturale in Italia, tanto che in molti settori noi, che prima di allora eravamo all'avanguardia, dopo abbiamo accumulato un *gap* infrastrutturale rilevantissimo.

Nel 2001, con l'amico Pietro Lunardi, nominato Ministro dei Lavori Pubblici, persona competentissima ma inesperta politicamente, si costituì una commissione - ne facevo parte anch'io, c'erano tecnici di straordinaria professionalità - dove ponemmo questo quesito: perché in Italia, per nove anni, non si sono fatti investimenti importanti nel comparto delle opere pubbliche? Risposte suggerite: a causa del clima avvelenato di Tangentopoli, a causa della mancanza di risorse, o a causa della macchinosità delle leggi che il Parlamento aveva approvato. I tecnici e i politici presenti in quella commissione, all'unisono dissero: l'origine della paralisi è riconducibile alla macchinosità della legge Merloni e soprattutto del suo terribile regolamento. Fu così che il Parlamento, in quella legislatura 2001/2006, propose e approvò un corredo normativo di cui siamo fieri, perché anche il Governo che è venuto dopo non l'ha minimamente toccato né modificato: un corredo normativo assolutamente moderno. Legge Obiettivo, decreto attuativo della legge Obiettivo, riforma della Merloni con l'introduzione - ne fui io il promotore - della prima norma sul *project financing*, nel 2002. Nel 2006 abbiamo affidato al coordinamento del presidente dell'Isee l'elaborazione del codice degli appalti. Con il che, nel 2006, in Italia abbiamo bruciato 50 leggi preesistenti per raggruppare tutte le normative del settore nel codice degli appalti. Il codice degli appalti ha avuto tre rivisitazioni: quindi, nel 2008 ci siamo presentati con un corredo normativo tra i più aggiornati e moderni che ci siano in Europa. Nessun Paese in Europa ha il codice degli appalti, siamo l'unico Paese. Perché è importante questo codice? Perché nel codice degli appalti - poi, nell'attuale Governo, Ciaccia è bravissimo, il Ministro Passera è altrettanto bravo e hanno migliorato, affinando soprattutto la strumentazione di carattere finanziario, la filosofia che ci aveva ispirato nel 2002 e che ci ha convinti nel 2006 a scommettere su questa norma - l'idea era fondamentalmente questa: se abbiamo il *gap* infrastrutturale, ma non abbiamo le risorse pubbliche sufficienti per finanziarlo, siamo però il Paese che ha il sistema bancario più

forte d'Europa; abbiamo tantissimi imprenditori che vogliono investire; la pubblica amministrazione, specie al Nord, è molto reattiva; c'è una montagna di risparmio privato che gestiscono le banche. Mettendo insieme queste cose, abbiamo lanciato la logica del *project financing*. Abbiamo fatto il project di prima, seconda e terza generazione. Quello di terza generazione, che aprivamo nel 2010, suona così: un imprenditore privato, già oggi, può proporre al Comune, alla Provincia, all'ANAS, alla Regione, un'opera pubblica, anche se quell'opera pubblica non è nel piano triennale del Comune, della Provincia o della Regione, oppure nel piano operativo di ANAS. Poi è il Comune che dice l'ultima parola, però l'imprenditore può presentare proposte e fare il proprio piano. Con questo abbiamo inteso valorizzare al massimo il protagonismo degli imprenditori perché noi riteniamo che, in questa fase, il "di meno" che c'è di risorse pubbliche debba essere compensato col "di più" di risorse private, che devono essere congiunte.

Quindi, la filosofia è: tutte le opere pubbliche capaci di generare un minimo di reddito possono, devono essere progettate, costruite e gestite dai privati. Ovviamente, con le società di promozione, poi i privati fanno sempre società con le banche, quindi anche qui l'abbiamo modificato, già nel 2002. Però, sapete quanti project sono stati fatti in Italia dal 1993 al 2002? Zero. Perché? Perché l'idiozia del legislatore è: nella società di progetto, il partner tecnologico, quindi il costruttore, e il partner finanziario dovevano rimanere soci per tutta la durata della concessione, quindi trent'anni, cinquant'anni. Impossibile che una banca resti socia di un privato per trent'anni o cinquant'anni: quindi i project non sono partiti. Noi abbiamo fatto nel 2002 una norma per cui si è detto che la banca può uscire dopo la fase di realizzazione e i project sono partiti. Un dato che io, ostinato come sono, voglio sempre ricordare è che in Italia, negli ultimi tre anni, miliardo più, miliardo meno, si sono fatti circa 45/48 miliardi di investimenti. Fino al 2002, ho ricordato prima, il 100% degli investimenti si sono fatti con soldi pubblici. Nel 2003, primo anno di vigenza della nuova Merloni, col project si sono fatti 392 milioni di investimenti con il coinvolgimento di capitali privati. L'anno scorso in Italia - lo dice Palazzo Chigi in un documento specifico, *L'unità tecnica della finanza di progetto*, sono partiti 11 miliardi di investimenti con il coinvolgimento di capitale privato e con le banche. 11 miliardi su 45 vuole dire che abitiamo già in un Paese in cui più del 20, 25% delle opere pubbliche le progettano, le costruiscono e immaginano di recuperare il capitale investito con la gestione, i privati. Quindi, non credo di esagerare se affermo che prima o poi nascerà un mercato dei gestori delle opere pubbliche, non dei costruttori in quanto tali ma dei gestori delle opere pubbliche, che è una cosa molto più complessa e impegnativa. Questo Governo - ne do atto, come ha fatto Raffaele -, su questa filosofia ha qualificato la situazione. I *project bond* di cui si è detto, le obbligazioni di scopo riguardano i Comuni che, col patto di stabilità, non possono fare investimenti o si sono indebitati. Tutti i Comuni, parlo del Comune di Genova, l'episodio più clamoroso: Genova è uno dei Comuni più indebitati d'Italia. Non può fare investimenti, però ha un capitale immobiliare immenso, ha centinaia di palazzi. Allora, questa norma cosa dice? Tu non puoi fare investimenti perché non hai cespiti delegabili, hai un grosso indebitamento, c'è il patto di stabilità che te lo impedisce. Però, siccome hai un ingente patrimonio, trasferisci questo patrimonio a una società veicolo interamente controllata dal Comune. Questa società segrega il patrimonio in garanzia e può emettere dei bond da utilizzare per fare un'opera strategica importante.

Ci sono Comuni che stanno facendo queste cose? Non ho notizie. Io vado, lo spiego, però i sindaci protestano e dicono: "Lo Stato, il Governo ci taglia le risorse". Ma intanto, utilizza questo tuo patrimonio! No, preferiscono continuare a gestire il loro patrimonio in maniera clientelare, perché se andiamo a vedere come sono affittate queste case, normalmente si scoprono dei casi anche clamorosi, e non accedono a queste possibilità. Project bond, obbligazioni di scopo, defiscalizzazione, autonomia finanziaria dei porti, che finalmente abbiamo introdotto: sono queste le linee di lavoro. Io do atto volentieri al Governo del fatto

che, introducendo queste normative, si sono affinati strumenti all'avanguardia in Europa. Perché, è bene dirlo, nessun Paese in Europa oggi ha *project bond*, e non ha neppure quella cosa straordinariamente importante, ne do atto a Mario Ciaccia che ha insistito, di aver fatto approvare un decreto interministeriale con cui si sono individuati soggetti pubblici in grado di garantire i *project bond* e di renderli talmente attrattivi per cui si può realisticamente immaginare che finalmente arrivino in Italia capitali stranieri per utilizzare questo strumento nuovo, funzionale a costruire, rilanciare le infrastrutture.

La mia opinione, in ordine alle cose da fare in questo momento, è la seguente: io credo che il Presidente Monti stia svolgendo un ruolo di straordinaria importanza in Europa. La sua credibilità, la sua capacità ne fanno uno dei protagonisti più ascoltati. Noi dobbiamo sperare che il Governo con determinazione riesca a spuntare, nelle prossime trattative, nei prossimi consigli, la *golden rule*, cioè la possibilità di escludere gli investimenti dal patto di stabilità e quindi dal cumulo del debito pubblico. A livello nazionale, io avverto un disagio. Apprezzo, l'ho detto, l'attività del Ministro Passera, del Ministro Ciaccia e l'impegno che stanno mettendo per rilanciare le infrastrutture. Ma c'è un equivoco che va chiarito: non possiamo tollerare più a lungo che il Governo non si muova all'unisono su questo obiettivo. Non possiamo continuamente scontrarci con gli apparati burocratici del Ministero delle Finanze, ciechi, sordi agli stimoli che vengono sia dal Parlamento sia dal Ministero dello Sviluppo, per far ripartire queste benedette infrastrutture. Nel 2001 - lo dico io che sono stato in Parlamento dal 1987 fino al 2001, e ho seguito tutte le finanziarie -, la politica economica si gestiva da Palazzo Chigi: Gorla, De Mita, Andreotti, Amato, Ciampi. Sempre da Palazzo Chigi, perché la cabina di regia deve stare lì. Nel 2001 c'è stata una rottura della costituzione materiale. E la regia e il coordinamento della politica economica del mio Paese, purtroppo, si è trasferita in via XX Settembre, dove si è costituito un gruppo forte, di tecnici anche preparati. Però sono stati i tecnici che, in questa crisi, hanno privilegiato il rigore per il rigore, e continuano a parlare di rigore per il rigore, senza rendersi conto che il rigore per il rigore ci porta nel baratro. Allora, noi dobbiamo vincere questa battaglia e dobbiamo pretendere che il Presidente Monti avochi a sé la direzione della politica economica di questo Paese, anche nel comparto delle infrastrutture. Perché se si fa una *task force* a Palazzo Chigi con Monti, Passera e Grilli, credo che probabilmente riusciremo a chiarire cose che a me adesso non sono chiare. Non è chiaro perché per sette anni mi sono battuto per far passare l'autonomia finanziaria nei porti, sapendo che l'Italia è il Paese più ricco di porti d'Europa: abbiamo 26 porti che generano 13 miliardi di IVA allo Stato Italiano e prendono meno di 500 milioni di risorse trasferite dal Governo centrale. Ma è possibile, questa cosa? Per sette anni ci hanno detto: no! Perché no? Così non funziona più. E io do atto che il Governo, anche su questo fronte, è riuscito a strappare l'avvio dell'autonomia finanziaria, e quindi noi siamo convinti che, investendo nei porti, gli ingenti traffici provenienti dalla Cina e dall'India, anziché andare a Rotterdam e Anversa, si fermeranno nei porti della piattaforma logistica più robusta del Mediterraneo, che è il mio Paese, con le porte d'ingresso dei porti dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico. Quindi, credo che dovremmo puntare i piedi e immaginare che si riporti il governo dell'economia nelle giuste sedi, che il Ministro e il Presidente Monti dedichino la giusta attenzione per arrivare ad una collegialità di decisioni che faccia sì che certi veti incomprensibili si debbano giocare con più trasparenza. Ci sono piani finanziari che non stanno in piedi? Si devono spiegare, non si devono trovare motivazioni pretestuose.

L'altra cosa che io immagino è questa: il prossimo anno, la UE farà le nuove direttive nel comparto dei lavori pubblici. Noi, nell'ultimo anno, abbiamo modificato ben 85 articoli del codice. Oggi, lo dico al mio amico Ciaccia, non dobbiamo aggiungere altre norme, dobbiamo sedimentare e razionalizzare quelle che ci sono. Io mi auguro che lui possa farsi dare una delega per aggiustare le cose che si devono fare con urgenza, mettendole

assieme alle norme esistenti e magari sfogliando un po' il regolamento, perché il regolamento di questo codice è stato un po' appesantito.

Per terminare, due *pillole* all'amico Raffaele e a Giovanni Castellucci. La questione delle risorse: ovviamente noi vogliamo tenere unito il Paese. Tu hai ragione a rivendicare più attenzione per quelle Regioni che hanno la capacità di investire più velocemente e in maniera assai più efficiente, però non dobbiamo prenderci in giro. La logica del project, che sta funzionando, è una logica per cui si immagina che il Paese sia a due velocità. Laddove si può andare sulle tariffe, si deve andare con la tariffa ma bisogna riconoscere la tariffa è difficile da applicare. Voglio dire, nella Salerno-Reggio Calabria è difficile applicarla, oggettivamente. Sono d'accordo che in questo momento dobbiamo comunque puntare soprattutto sulle Regioni che hanno capacità di investire. Però bisogna fare anche un po' di federalismo solidaristico, che può essere di questo tipo. Sul dibattito pubblico, Giovanni, a Genova si sta perpetuando uno scandalo inaudito. Genova è la città metropolitana che, diversamente da Milano, Torino, Firenze, Roma, Napoli, ecc., non ha toccato da cinquant'anni il suo piano autostradale. Ha un piano autostradale di cinquant'anni fa: l'autostrada passa in mezzo alle case. Nel 2001 si è detto: facciamo la Gronda di Ponente e di Levante. La Gronda di Ponente non costa nulla, né al bilancio dello Stato né al bilancio del Comune né al bilancio della Provincia, perché va in autofinanziamento. Sono passati 11 anni e non è stato messo un mattone. Adesso si è fatta la commedia del *dèbat public*: noi siamo d'accordo, c'è un disegno di legge nella mia commissione, lo approveremo presto. Ma c'è un punto che non è ancora chiaro, né a me né ai componenti della commissione: come svolgerlo. Facciamo il caso di Genova: noi abbiamo fatto il dibattito pubblico a Genova, con un Sindaco che era convinto di fare l'opera. Poi questo Sindaco non c'è più, ne arriva uno nuovo che sembra un po' meno preparato, meno sensibile e meno attento; e questo Sindaco dice di no. Che fai? Hai speso un anno di risorse - perché hai speso un milione per fare i dibattiti pubblici - e il Sindaco, che non è convinto, ignora che ci sia stato il dibattito pubblico. Allora dobbiamo mettere una norma di vincolo che non c'è nel disegno di legge, dovremmo inventarla ma stando attenti perché, ovviamente, i padroni del territorio sono i Comuni, quindi non è che possiamo ignorarli, e così le Regioni. Però il *dèbat public* ha senso se funziona in una logica di trascinarsi. Quello che è stato è stato, ed è un vincolo anche per chi dopo verrà, anche se non ha partecipato al *dèbat public*, altrimenti diventa ulteriore tempo perso. Capisco la filosofia però mi sfugge la strategicità, l'importanza nella logica del rilanciare le infrastrutture. Quindi, io credo che queste cose saremo in grado di farle sempre con la convinzione che nel mio Paese, o facciamo il salto culturale, cioè ragioniamo di infrastrutture come una risorsa fondamentale per favorire la crescita e per migliorare la vivibilità del territorio, oppure le infrastrutture sarà sempre più difficile farle.

#### **LANFRANCO SENN:**

Mi pare che da questo intervento venga fuori una proposta fondamentale. La trilogia Monti-Passera-Grilli. Questa è una delle cose che mette d'accordo Grillo e Castellucci: uno dei problemi è la difficoltà di interlocuzione per il sistema infrastrutturale con il Ministero dell'Economia. Comprensibile, sotto il fronte del rigore, certamente problematico qualche volta nel dialogo che il Ministero delle Infrastrutture ha storicamente con il Ministero dell'Economia. Però ci sono alcune cose su cui Grillo e Castellucci non sono d'accordo. In particolare, Castellucci voleva fare una osservazione sulla variante di valico che ha toccato Grillo. Per cui, ho chiesto al ministro Ciaccia di posticipare di 35 secondi per poterti dare la risposta.

### **GIOVANNI CASTELLUCCI:**

Premesso che tendenzialmente sono d'accordo con Grillo, perché ha sempre buone idee, nel caso della variante di valico è stato troppo tenero: sono trent'anni che si parla di variante di valico, il primo progetto era del 1982. Nel 2001, appena entrato in azienda, ho preso atto di un decreto del Ministero dell'Ambiente che azzerava tutte le procedure di valutazione di impatto ambientale fatte nei vent'anni precedenti, decreto contro il quale dovemmo ricorrere. Alla fine, l'ultima conferenza di servizi si è chiusa nel 2006. Dopodiché in Italia abbiamo la tendenza a dire: "Se abbiamo perso tanti anni prima, adesso li recuperiamo", quindi si pongono obiettivi irrealistici. Ad esempio, in Svizzera ci sono dieci milioni di metri cubi da scavare e il Gottardo si è dato un tempo di quattordici anni. In Italia, vogliamo darci l'obiettivo di scavarli in sei anni: poi c'è l'imprevisto, l'aspetto geologico non totalmente sotto controllo, e magari arriviamo con un anno di ritardo, mentre gli svizzeri fanno bella figura perché arrivano con un anno di anticipo rispetto ai quattordici anni che hanno pianificato. Ciò premesso, di tempo se n'è perso tanto, soprattutto tra il 1980 e il 2006, per motivi autorizzativi: ora la variante di valico è praticamente completata, manca solo una galleria e - l'Assessore Peri della Regione Emilia-Romagna lo sa bene - la completeremo a breve grazie anche alla capacità, al coraggio della politica. Perché spesso anche la politica, laddove ha conoscenza e non ha obiettivi elettorali nel brevissimo termine, è in grado di portare i progetti nella direzione giusta. Lo devo ringraziare per questo.

### **LANFRANCO SENN:**

Castellucci ha anche dato lo spunto all'ultimo intervento del Ministro Ciaccia, parlando di Svizzera: qui c'è un denominatore comune, vorremmo essere tutti svizzeri. Io sono svizzero, lui ha una casa vicino alla Svizzera e da questo ha preso la grinta e la capacità di scalare le montagne. È a questa grinta e a questa determinazione che guardiamo perché la politica delle infrastrutture in Italia possa procedere a ritmi più accelerati. Prego.

### **MARIO CIACCIA:**

Grazie. Sto in piedi perché, al di là di quello che vi ha detto il professor Senn, il pranzo è rinviato alle 14.30 e ho molte cose da dire: devo anche leggere quattordici pagine di questo libro. A parte le battute, anche io, quando come Senn sono stato chiamato a partecipare dagli amici del Meeting, e ho letto poi il titolo, ho avuto un sussulto: che c'entrano le infrastrutture con *La natura dell'uomo è rapporto con l'infinito*? Poi ci ho riflettuto: effettivamente le infrastrutture sono futuro, guardano lungo, guardano lontano, e tanto più le infrastrutture guardano lungo, tanto più sono sviluppo, crescita. Devo dire che tanto più è lungo questo futuro, che non è l'infinito ma guarda lontano, tanto più ci aiuta a guardare al di là del nostro naso e dei nostri interessi, specialmente in un periodo lungo di crisi come quello che abbiamo attraversato e stiamo ancora attraversando. Certamente, se non altro, nasce una situazione che, dal punto di vista umano, è di grande interesse, perché, come è stato rilevato anche dal Censis recentemente, questa difficile situazione che stiamo vivendo, chi più chi meno ma tutti, certamente ha fatto riscoprire il senso di solidarietà tra le persone. E allora ecco che, riflettendoci, voglio augurarmi e sperare, essere convinto che alla libertà economica si vada affiancando nuovamente, anzi, riaffermando, il valore fondamentale della centralità della persona. Dobbiamo davvero recuperare insieme, credo, il valore fondamentale della persona e della sua espressione nella famiglia, che costituisce effettivamente la cellula fondamentale della società la quale, nelle sue diverse interrelazioni, diventa Stato: ed è qui il rapporto, la indiscutibile infrastruttura etica sulla quale poggiano le infrastrutture materiali, in particolare proprio quelle che favoriscono rapporti umani e mobilità. E' infatti nell'interconnessione che c'è nello Stato e tra gli Stati, che si possono costituire, credo, i fondamentali per lo sviluppo e

la crescita e incrementare la ricchezza comune nel rispetto della dignità umana. Questo, ne sono certo, è il legame naturale fra infrastruttura etica e infrastruttura materiale che, in un quadro di regole certe che vanno rispettate, può determinare l'equa distribuzione tra gli Stati e nello Stato riportando lavoro nel territorio, sul territorio, e quindi restituendo dignità e valore alla famiglia ed alla persona. Vedete, io credo molto nelle nostre imprese e nei nostri giovani. E devo dire che vi esorto, se non lo avete ancora fatto, alla testimonianza di questa potenzialità che abbiamo dentro e che è persona e che è solidarietà. Andatela a vedere, questa mostra, *L'imprevedibile istante. Giovani per la crescita*, in cui si riesce a leggere proprio che non c'è quell'io egoista concepito da molti intellettuali come motore della vita economica e politica, ma c'è di più: c'è il futuro, c'è la ricerca di una visione etica della vita. E il Governo, nelle infrastrutture, deve fare questo: poggiare le infrastrutture materiali sulla infrastruttura etica. Non è un caso se questo Governo ha aperto molti cantieri: questo titolo del nostro intervento ci dice che i lavori sono appunto in corso. Senza farla troppo lunga, perché voglio rispettare i venti minuti che mi ha concesso Lanfranco, non c'è dubbio che alcune cose fosse necessario farle. Dice bene Grillo: la legge Obiettivo è stata una cosa intelligente, studiata bene, però poi, come sempre succede, specialmente con i diversi livelli di competenza - Titolo V della Costituzione, lo sappiamo - si sovraccarica questa corsia preferenziale che doveva guardare alle principali opere strategiche: un mucchio di opere, insomma, sono arrivate quasi a quattrocento, per un ammontare che non ve lo dico perché non basta la stanza a scriverlo, ma certamente faceva parte del libro dei sogni e quindi è stata di fatto depotenziata. E allora abbiamo dovuto fare un'opera di ri-selezione tra quelle maggiormente produttive per sviluppo e anche coesione. Mettiamocelo, il Mezzogiorno, visto in una corretta visione di solidarietà ma anche di sviluppo economico: sono convinto possa essere parte della soluzione, non del problema. E poi abbiamo posto, allo stesso tempo, a urgenti interventi normativi - ne ha ricordati diversi Grillo -, in parte anche per togliere di mezzo alcuni aspetti di quella Torre di Babele cui faceva riferimento Raffaele Cattaneo. E così ci sono stati una serie di provvedimenti che non sto a raccontare: 120 norme, però, non posso dire "pizza e fichi". 120 norme che è possibile leggere anche sul sito del Ministero, con le opere che sono state cantierate. Non saremo completamente d'accordo con le concessioni delle autostrade, però si è elevata dal 40% al 60% la percentuale di opere da affidare all'esterno, perché anche le imprese medie e piccole potessero partecipare al lavoro: bisogna dare lavoro. Non gru sparse ma cantieri aperti che, in una visione di sistema, producano sviluppo e crescita. Poi c'è un pezzo dell'ANCI, il Piano Città, nel quale crediamo molto perché in realtà si tratta di recuperare territorio. Basta con lo spreco: recuperare territorio e mettere in piedi cantieri che diano non soltanto nuova socialità, nuova dignità a chi abita in quelle aree degradate, ma possano anche moltiplicare posti di lavoro, con la scuola che diventa un centro moltiplicatore di attività, non soltanto scolastiche ma anche sportive e quant'altro, e una nuova mobilità urbana. Due miliardi sono stati messi là, la norma sul Piano Città è stata approvata, rapidi come la luce è stato approvato il regolamento: e il sette settembre, prima riunione.

Risposta a Barca: i cantieri, per quanto riguarda questa roba, li vedi entro dicembre sul territorio nazionale. E poi, anche provvedimenti che non sono indifferenti per smuovere le cose: io sono venuto a parlare di abbassamento delle tasse, perché quello che ho dovuto lottare, che abbiamo dovuto lottare, che il Governo ha dovuto lottare per fare, è stato ridurre le tasse. Sembra incredibile: tutti gli incentivi sull'edilizia, gli interventi per le ristrutturazioni, l'efficientamento energetico, l'eliminazione di quell'obbrobrio che era l'IVA sul rivenduto. L'1%, fino a settanta milioni, per l'autonomia finanziaria dei porti: sono cantieri! Poi ci sono tante norme che non sono state ancora metabolizzate, come diceva Luigi Grillo, tipo le obbligazioni di scopo, tipo il contratto di disponibilità, che sono altri cantieri: tu costruisci, io pago il canone e non impatta sul debito. E poi, c'è quella norma



tutta italiana, di cui siamo orgogliosi, che sono i *project bond*: non impattano sulla finanza pubblica, non impattano sulle richieste dell'Europa.

Caro Lanfranco, mi hai detto: non è che dobbiamo parlarci addosso per dire quello che abbiamo fatto ma perché lo abbiamo fatto: occorre costruire quel quadro di certezze, di regole. L'allungamento delle concessioni a cinquant'anni, il fatto che le regole in campo non si cambiano (lo sa Castellucci, lo sanno i concessionari e lo sa tutto il mondo), accelerare le procedure, arrivare a dare certezze di compimento dell'opera - e non soltanto la cattedrale, perché è bello vederle mentre si è vivi, le opere che si vanno a realizzare -: tutta questa roba è il quadro di certezze che chiama l'operatore, l'investitore privato. Il mondo strappa di liquidità! Ce n'è a non finire! Ma la liquidità va, gli investitori vanno dove effettivamente ci sono certezze, dove c'è una remunerazione, un giusto profitto, corretto, riconosciuto: sono fondi pensione, fondi sovrani e quant'altro, non mi sto a dilungare. E noi ne abbiamo bisogno come il pane. Non diamo i numeri, come d'accordo, però due numeri dobbiamo darli. Da qui al 2015, abbiamo in programma cento miliardi di infrastrutture. Da qui al 2020 - sono sette anni - ce ne vogliono trecento, di miliardi. E allora, se consideriamo che si tratta di infrastrutture che non sono a perdere, come dico io, ma infrastrutture che hanno la loro logica, dobbiamo trovare il modo per portare avanti insieme questo discorso. Un pezzo di strada l'abbiamo fatto. Abbiamo dovuto individuare le nuove priorità, e voglio tranquillizzare tutti: abbiamo scelto di fare come priorità quelle di intervento nazionale, che debbono andare a coincidere con un sottoinsieme delle infrastrutture strategiche europee, che sono quelle comprese nella rete e che qui, la prima fila, almeno, che conosco perché ha le mani in pasta nelle infrastrutture, costruisce e poi deve anche gestire. Sono quelle comprese nella rete essenziale transeuropea di trasporto (TNT), con un duplice vantaggio: abbinare un valore aggiunto di crescita europea a un valore aggiunto di crescita italiana, e utilizzare al meglio quelli che sono i co-finanziamenti europei per queste stesse infrastrutture. Attenzione, però, anche con un grosso inconveniente, che è quello che se non riusciamo a stare al passo con i Paesi più avanzati d'Europa - l'economia corre alla velocità della luce -, e se non abbiamo quindi un assetto infrastrutturale adeguato, corriamo il rischio di restare fuori dall'Europa, ma non solo dall'Europa, perché ormai la competitività è tra continenti, se abbiamo la visione del fatto che il mondo è rotondo, e lo sanno bene coloro che investono in diverse parti del pianeta. E certamente per questo ha ragione Grillo: i porti sono una parte essenziale. Ho scoperto che siamo in mezzo al mare, ho studiato e ho visto che effettivamente il nostro è un Paese in mezzo al mare, e sono nodi cruciali della rete di trasporto italiana ed europea, che giustificano, quindi, i quattro corridoi che ci hanno dato sui dieci, che identificano tra l'altro come opere prioritarie i dodici porti prioritari, gli undici aeroporti prioritari, la parte di logistica che ovviamente deve accompagnare tutto questo e quelle che poi sono le infrastrutture di collegamento ferroviarie per l'alta velocità e l'alta capacità, Moretti lo sa bene, perché è chiamato ogni volta in causa quando c'è da collegare dei pezzi.

Stessa cosa, ovviamente, per il discorso delle autostrade che danno un senso a tutto questo. E tutto questo richiede certamente un enorme impegno finanziario in un periodo che non è destinato a finire nel giro di qualche giorno, ma durerà qualche anno, specialmente considerato questo impegno, un periodo nel quale le imprese si trovano, come è stato rilevato anche da Pizzarotti, un po' tra Scilla e Cariddi, nel senso che da una parte è tramontata l'epoca del tutto pubblico e dall'altra le banche sono restie, per ragioni proprio anche di compatibilità con la capitalizzazione, a concedere finanziamenti a lungo termine. Per consolazione, teniamo presente che questo, se ci portiamo a livello europeo, è un problema comune: la Commissione ha valutato che per infrastrutturare, da qui a sette anni, quanto basta - e l'ha valutato al ribasso perché poi ha paura che se no, forse, qualcuno va a dire ai tedeschi che bisogna fare gli eurobond o quant'altro -, il minimo per le reti di importanza europea nei settori dell'energia, dei trasporti, delle comunicazioni,

insomma, è più o meno mille miliardi di euro. Mille miliardi: noi abbiamo detto che ce ne servono trecento. Stiamo parlando di cifre che fanno tremare le vene dei polsi. Quindi, la domanda di finanziamenti a lungo termine è certamente destinata a svilupparsi fortemente e occorre evidentemente riuscire a dare risposte adeguate alla domanda. Questo comporterà, proprio per i progetti di *project finance*, un incremento notevole dei costi. Ma è allora proprio sulla finanza di progetto che ce la dobbiamo giocare alla grande, perché qui è la sfida, la responsabilità da affidare alle imprese che devono investire in un momento così delicato per la ripresa. Abbiamo visto che c'è stato questo strumento per reperire le risorse, il *project bond*, però abbiamo fatto anche qualche agevolazione fiscale: non sono sufficienti, sono d'accordo. Però, diciamo che quell'articolo 18, e poi successivamente l'ultimo decreto, hanno allargato a tutte le infrastrutture la possibilità di avere una defiscalizzazione parziale a compensazione di un contributo statale. Il dramma è che scatta soltanto quando c'è il contributo statale. E allora, questo grande impegno richiede altre misure, e l'unica strada percorribile è sempre quella delle agevolazioni fiscali. E bisogna fare un considerevole sforzo in più per consentire la realizzazione di quelle infrastrutture il cui piano economico-finanziario presenta dei costi che, malgrado gli apporti privati, le risorse, i *project bond* e tutte le misure che sono state adottate, impediscono al piano stesso di funzionare.

Attenzione: quella che sto per abbozzare è una rivoluzione copernicana per i cultori tradizionali della copertura delle spese pubbliche o delle minori entrate erariali. In realtà, quanto prospetto risponde a quella che per me è una logica ineccepibile, rispetto a soluzioni che cominciano a farsi strada nella nostra legislazione, che trovano già i primi riscontri nei fatti. Guardate, credo che il tema delle agevolazioni fiscali investa più in generale l'intero sistema della finanza di progetto, in quanto è una misura necessaria per potenziarne gli effetti per lo sviluppo e sullo sviluppo economico del Paese. Ho detto prima - l'avete detto voi - che sono stati fatti provvedimenti e scelte molto importanti con i provvedimenti d'urgenza che abbiamo preso in questi nove mesi. Ritengo, per ora a titolo personale, perché voglio discutere con i colleghi di Governo, che occorra assumere decisioni ancora più coraggiose e partire finalmente dal corretto principio che la fiscalità generata da nuove infrastrutture, cioè da opere che non partirebbero se non ci fossero le agevolazioni, costituiscono per l'erario entrate completamente addizionali, e quindi non riduzione di entrate per l'erario stesso. Insomma, dobbiamo smetterla, una volta per tutte, di cercare la copertura di minori entrate che sono scritte soltanto nelle nuvole, e convincerci che possiamo realizzare nuove infrastrutture rinunciando all'IVA, che non c'è, che non è generata, che non è generabile, perché l'infrastruttura ha un piano economico-finanziario che non si tiene, non si regge, quindi non stiamo rinunciando a niente. Stiamo rinunciando allo sviluppo e alla crescita se ci tagliamo questa grande opportunità, e dobbiamo invece cercare di capire che l'indotto creato dall'infrastruttura realizzata in questo modo può essere tale da generare entrate, quelle sì di gran lunga superiori a quella che chiamiamo l'agevolazione concessa, che - ripeto - è senza effettivi oneri per lo Stato e per i cittadini. Non si mettono le mani in tasca di nessuno. Il cambiamento, insomma, che mi sento di sostenere con ferma convinzione, è questo, a prescindere dalla previsione di un contributo pubblico a fondo perduto: laddove si è certi, con le garanzie che un apposito comitato di esperti in posizione neutrale può assicurare per evitare forme di erosione, che il piano economico-finanziario di un'infrastruttura sia in grado di funzionare soltanto attraverso un'esenzione, un rimborso totale dell'IVA, chiamiamolo come ci pare, cosa dovrebbe ostare alla concessione di questo beneficio? Lo ripeto, partiamo da questo assunto: senza questa forma di defiscalizzazione, l'opera non verrebbe mai realizzata. Quindi, non si tratterebbe di una minore entrata per lo Stato ma, al contrario, di porre le condizioni per la creazione di un volano per l'economia in grado di produrre nuove entrate attraverso l'indotto che l'opera stessa può generare.

In sostanza, ritengo che, senza incidere sulle entrate erariali e sul bilancio pubblico, attraverso questa liberazione, questa sterilizzazione dell'IVA, si possa conseguire sì l'obiettivo ambizioso di realizzare un numero notevole, enorme di infrastrutture, diversamente mai realizzabili, in grado di stimolare quell'indotto che sia tale da generare positivi effetti anche per le entrate pubbliche. Tanti progetti non arrivano al CIPE perché, siccome il PeF non regge e non c'è la copertura, non ci possono andare, ma in cantiere, negli studi, ce ne stanno tantissimi che con risorse private possono essere realizzati. E guardate, questa non è figlia del sogno di una notte di mezza estate: ci hanno provato ieri sera a farmi ubriacare ma non ci sono riusciti, perché ho mangiato al Banco Alimentare, quindi, attenti! Sono in grado di dimostrare in altra sede -non in questa, perché ci metteremmo troppo tempo - che questa impostazione reca esclusivamente condizioni favorevoli per tutti: per lo Stato, per i cittadini, per gli imprenditori, per gli investitori, per i lavoratori. Restituisce lavoro alla gente ed è quindi un potentissimo sviluppatore di crescita e di energia, un volano di portata storica, proprio per la fase difficile di tutta l'Europa. D'altra parte, sappiamo quanto costa non fare infrastrutture, che è un altro costo: vale circa 375, 376 miliardi, il non fare infrastrutture, certe infrastrutture, per i prossimi anni. Insomma, il tempo è scaduto ma possiamo far riprendere a girare l'orologio che segni una nuova svolta dell'economia. Occorrono però - ho detto e spero di riuscire a trovare la coesione con i colleghi del Governo - decisioni coraggiose e rapide per realizzare le infrastrutture di interesse comune, cioè quella spina dorsale che manca per gli scambi e gli investimenti e che costituisce certamente una leva formidabile per porre a riparo dalla crisi della speculazione gli Stati membri. E quindi, oltre che al coordinamento tra i *project bond* che ci siamo costruiti in Italia e i *project bond* che stanno ancora in fase sperimentale in Europa, certamente sarebbe opportuna una rivisitazione della direttiva europea del 2006, quella che disciplina il reparto dell'Iva (perché anche lì potrebbe venire qualche strano pensiero sull'Iva che non c'è o che ci potrebbe essere e quant'altro). Siccome è indispensabile che tra i soggetti passivi esenti dall'Iva dovrebbe valutarsi l'inserimento dei soggetti privati che agiscono in partnerariato con il pubblico per la realizzazione delle infrastrutture di interesse europeo - di cui le nazionali connesse -, questa roba dovrebbe interessare l'Europa, tutta l'Europa: probabilmente, se sulle infrastrutture strategiche questa diventasse una scelta europea, tante infrastrutture che anche in altri Paesi oggi faticano ad andare avanti o a essere prospettate, potrebbero esserci. D'altra parte, questo inciderebbe anche laddove ci fosse quell'Iva che non c'è, in misura limitata, sui fondi del bilancio europeo. Voi sapete che la maggior parte di questi vengono da altre fonti, non dall'Iva. Secondo gli ultimi dati della Corte europea, tutta l'Iva, su tutto, su 147 miliardi e rotti che è il nostro contributo per l'Europa, è di 1,6 miliardi. Figuriamoci qual è il pezzetto relativo ad infrastrutture, tali da disturbare l'Europa. Io ritengo che, a prescindere da eventuali misure a livello europeo, sarebbe importante promuovere un esperimento pilota da condurre per un paio d'anni nel nostro Paese, nei termini che ho illustrato, per verificare proprio l'effetto sulla realizzazione di ulteriori infrastrutture, oltre a quelle già programmate, di cui ha forte bisogno il Paese. Laddove si volesse quantificare - solo pochi dati e finisco - , sia pure in linea di massima, la riduzione che indico potrebbe determinare sul fabbisogno complessivo dei 300 miliardi di cui parlavo prima, in sette anni, tenuto conto di una aliquota media ( perché sapete che l'Iva non è tutta al 21% ma ha una aliquota media del 18) tra quella massima e quella agevolata, si avrebbe un risparmio di circa 50 miliardi senza incidere sulle entrate dell'erario ma, al contrario, ponendo i presupposti per un loro incremento. Perché l'ammontare degli investimenti programmati e resi fattibili per effetto di questa esenzione del carico Iva potrebbe generare un indotto che, in via prudenziale, si può stimare in almeno 500 miliardi di euro, utilizzando al minimo quel moltiplicatore che è adottato per le costruzioni. Si tratta, in altri termini, del lancio di un forte incubatore per lo sviluppo economico, sociale e civile del Paese che, senza l'idea Iva, non partirebbe mai. E

la prospettiva, poi, in termini di Pil, potrebbe essere superiore a circa 5 o 6 punti, che sono circa 80 miliardi, e innescare finalmente uno straordinario motore per la creazione di nuovi posti di lavoro che sempre prudenzialmente sono valutabili in alcune diverse centinaia di migliaia di unità. Ho evitato quelli che sono i moltiplicatori meccanici perché, da intervento a intervento, cambia il numero di unità che possono essere assunte. D'altra parte, e concludo, lo sviluppo dell'economia, la crescita, l'incremento del prodotto interno lordo sono la cura più efficace, accanto all'efficientamento della spesa pubblica, per la riduzione del debito. La ripresa economica, che sono certo possa determinarsi anche con il rilancio delle infrastrutture nei termini che ho illustrato, credo possa rivelarsi tra gli strumenti per la difesa dell'euro, ma anche per il raffreddamento degli spread.

**LANFRANCO SENN:**

Io ringrazio tutti i partecipanti, indistintamente, per i loro contributi. Dico una sola frase: in uno scritto di don Giussani, si fa una precisazione sul concetto di speranza. Lui dice che esiste una speranza generica, quella che in milanese si dice *sperèm*, speriamo che succeda qualcosa. Come dire: boh, non ci giochiamo in una concretezza perché la speranza si avveri. La speranza nasce invece da una certezza, dal riconoscere alcune certezze nel presente. Ecco, noi abbiamo sentito tutta una serie di parole, di impegni, di responsabilità da parte di diversi attori che ci invitano a non essere genericamente speranzosi ma che ci danno la certezza che sia possibile (come evidenzia la mostra che il Ministro suggeriva di andare a vedere, ed evidentemente mi associo all'invito), che la speranza ce la costruiamo noi con la responsabilità, con la capacità di rispondere a quello che ci viene chiesto, che viene chiesto loro dal Paese e da noi tutti. Grazie.