

UN CONVEGNO A MILANO DENUNCIA I RITARDI STORICI

# Il rilancio economico parte dalle strade

Lunardi: «Il nostro lavoro di questi anni sta dando risultati tangibili, il Paese è pieno di cantieri aperti»

FABRIZIO DE MARINIS

MILAN - Infrastrutture come strumenti di sviluppo economico e sociale. Se ne è discusso a Milano, nella sede dell'Assolombarda. E a chi aveva accusato la società "Infrastrutture lombarde", interamente controllata dalla Regione Lombardia - nata nel 2003 per dare attuazione al piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde 2002-2010 - che ha organizzato il convegno, di essere un'altra Iri, ma questa volta lombarda, il presidente della regione **Roberto Formigoni** ha risposto elencando successi e dati.

«Ci siamo tenuti lontani dal "privatizzare" e anche dallo "statalizzare" - ha detto - cercando di superare alternative mostrate inadeguate e rifiutando la contrapposizione artificiosa tra pubblico e privato. Il controllo e la valorizzazione dei beni infrastrutturali deve rimanere in mano pubblica mentre è giusto mettere in concorrenza sul mercato i servizi».

Molti gli spunti e le riflessioni in un convegno indubbiamente di grande interesse e verifica, coordinato dal direttore de *Il Giornale*, **Maurizio Belpietro** e al quale hanno partecipato, oltre a **Gian Francesco Imperiali**, vicepresidente di Assolombarda, che ha fatto gli onori di casa, **Francesco Toffoni**, presidente di Infrastrutture Lombarde, **Raffaele Cattaneo**, presidente del Consiglio di sorveglianza di quest'ultima, **Elio Catania**, presidente di Ferrovie dello Stato, **Gian Maria Gros Pietro** di Autostrade, **Salvatore Rebecchini**, presidente di Cassa Depositi e Prestiti, **Altero Matteoli**, ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dei Trasporti.

«Tutti si sono battuti, centrodestra e centrosinistra perché il "Corridoio 5" passasse in Italia - ha aggiunto Formigoni -. Adesso **Prodi** presenta un programma in cui non c'è la Tav consegnando l'Italia all'abbandono e al sottosviluppo. Noi andremo avanti con le opere che abbiamo in programma - la Bre-Be-Mi, la Pedemontana e la tangenziale est-esterna. Due terzi delle opere in Lombardia sono su ferro, che è rapido, moderno e non inquinante. Il problema è di non avere un governo che ci blocchi. Se tutto va bene l'anno della svolta può essere il 2009».

Molte le riflessioni anche critiche sull'immobilismo del passato. «Le infrastrutture so-



no alla base dell'aumento di competitività delle imprese italiane un fatto di cui non si tiene abbastanza conto, nonostante il costo della logistica per queste ultime «sia pari a circa 4,5 miliardi di euro (8.713 miliardi di vecchie lire n.d.r.) in più all'anno rispetto alla media dei competitor europei - ha detto Gian Francesco Imperiali - Le infrastrut-

ture come strumenti di sviluppo economico e sociale». Le infrastrutture lacunose gravano - secondo Imperiali - sulla competitività delle imprese perché l'Italia è caratterizzata da un costo della logistica «superiore almeno del 25% della media europea. Facendo riferimento alla sola produzione industriale - ha concluso il vicepresidente di

l'Università Bocconi mette in luce che i flussi annuali di beneficio che queste opere produrranno sul sistema economico del Nord Ovest saranno di 21,45 miliardi di euro (oltre 41mila miliardi di lire), circa l'8,2% del Pil lombardo. Lo ha detto sempre Formigoni. «La Regione Lombardia - ha aggiunto - non si rassegnata ai tempi biblici che in Italia

sembravano inevitabili per la realizzazione delle grandi opere. Da qui la decisione di dotare l'Amministrazione Regionale di uno strumento innovativo e strategico come appunto "Infrastrutture Lombarde".

«Per le opere come la Tav sarebbe un disastro se ci fosse un governo della sinistra - ha detto il ministro per le Infrastrutture **Pietro Lunardi** - Il nostro lavoro di questi anni sta dando risultati tangibili, l'Italia è piena di cantieri aperti e i veri risultati si vedranno nei prossimi cinque anni. Non è un caso che il nostro piano complessivo per le infrastrutture sia di durata decennale. Se non si lavora in questa direzione si rischia un grandissimo deficit di competitività».

«Per accrescere la capacità progettuale degli enti e istituire in maniera appropriata le iniziative di finanziamento, la Cassa Depositi e Prestiti - ha detto il presidente **Salvatore Rebecchini** - sta per attivare una nuova linea di business. Presto forniremo anche consulenza alle amministrazioni pubbliche. «Sulle infrastrutture, e sulla Tav in particolare l'Unione è divisa - ha concluso **Matteoli** - Le grandi opere, in armonia con l'ambiente, sono fondamentali per il Paese che ha assolutamente bisogno di essere competitivo nelle infrastrutture per avere un'economia sviluppata ed europea».

Elio Catania

«Tav, non bisogna mostrare incertezze. Le ferrovie stanno reagendo»

MILAN - «Le opere come la Tav sono fondamentali, non bisogna mostrare incertezze». Questa l'opinione del presidente e amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato **Elio Catania**. «Rispetto ad alcuni paesi abbiamo ritardi decennali, siamo però in ritardo anche rispetto alla Spagna. Paghiamo lo scotto di amministrazioni politiche passate che non hanno fatto nulla riguardo».

Per Catania «comunque qualcosa si sta muovendo, basta vedere il successo della Roma-Napoli. E' ovvio che le cose devono essere fatte bene valutando l'impatto ambientale, dico però che, anche in riferimento alla Tav e alla Val di Susa, che queste opere sono strategiche e rinunciare sarebbe molto dannoso nel confronto con gli altri paesi europei».

«Abbiamo avuto un momento difficile a dicembre, anche per le nevicate, ma stiamo reagendo bene puntando tutto sulla qualità del servizio. In Italia scontiamo un ritardo di decenni ma il governo ha puntato su questo settore e nei prossimi anni investiremo 35 miliardi di euro.

Il settore della logistica e della mobilità è decisivo per la competitività del paese, oggi il trasporto su ferro riguarda l'11% dei passeggeri e l'8% delle merci, circa la metà degli altri paesi europei. Il deficit nella logistica ci costa 4/5 punti di Pil, dai 30 ai



## Infrastrutture lombarde "bilancio" di un anno

MILAN - Infrastrutture lombarde, società di capitali interamente posseduta dalla Regione Lombardia, nasce nel 2003 per dare concreta attuazione al "Piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde 2002-2010". E' lo strumento strategico di intervento regionale per la riqualificazione, la valorizzazione e lo sviluppo della dotazione infrastrutturale della Regione Lombardia e del patrimonio immobiliare di sua proprietà.

«La società rappresenta la risposta operativa - spiega **Francesco Toffoni**, presidente di Infrastrutture Lombarde - alle nuove esigenze di crescita quantitativa e qualitativa del sistema infrastrutturale, con l'obiettivo di contribuire al miglioramento della qualità della vita e del territorio lombardo. Siamo operativi da poco più di un anno ed in questo periodo abbiamo attivato oltre 3 miliardi di euro (5.800 miliardi di vecchie lire n.d.r.). Siamo attualmente coinvolti nella costruzione degli ospedali di Como e Vimercate, Busto Arsizio, Bergamo, Legnano, Niguarda e Varese, nella realizzazione della nuova sede della Regione Lombardia, con i suoi 32 piani, dell'autostrada Cremona-Mantova, lunga 60 chilometri e della Broni-Mortara, assi viarie che snelliranno non poco il traffico automobilistico. Per quanto riguarda il futuro, assumeremo sempre più il ruolo di regia nel processo di aggregazione delle società locali di gestione dei servizi di pubblica utilità; saremo inoltre impegnati a fornire servizi di *asset management* connessi alla valorizzazione dei plessi ospedalieri e nella gestione integrata di tale patrimonio».

F.d.M.



La futura sede della Regione Lombardia nell'area Garibaldi - Repubblica

Gros-Pietro

«Autostrade: momento favorevole per gli investitori internazionali»

MILAN - « Non c'è mai stato momento più favorevole di questo per raccogliere capitali internazionali per investimenti in infrastrutture. Bisogna però assicurare a chi investe il consenso e la stabilità delle decisioni prese. E' stato il richiamo di **Gian Maria Gros-Pietro**, presidente di Autostrade, intervenendo al convegno "Le infrastrutture come strumento di sviluppo economico e sociale" a Milano.

Gros Pietro ha quindi lanciato un appello: «Chiedo ai politici la coerenza, anche se mi rendo conto che si tratta di una merce molto costosa», visto che nel settore delle grandi opere «le realizzazioni sono solo bipartisan, soprattutto perché oggi ci vuole molto tempo per recuperare gli investimenti fatti».

Il presidente di Autostrade ha poi rilevato che «tutte le opere di grande por-

tata hanno una convenienza non captata dai mezzi di valutazione che abbiamo a disposizione, e per questo troppo spesso diciamo no a quanto sarebbe fondamentale per lo sviluppo del Paese».

Autostrade per l'Italia è impegnata a colmare - ha detto ancora Gros Pietro - il deficit strutturale del sistema dei trasporti lombardo, che ne penalizza le potenzialità di sviluppo ed il ruolo di «motore» della crescita del Paese. «La nostra strategia mira all'adeguamento delle tratte critiche - ha aggiunto - come la viabilità di accesso al nuovo Polo Fieristico di Milano, la 4ª corsia Milano-Bergamo, la 3ª corsia Lainate-Como. Il gruppo partecipa alla realizzazione della Brebemi, della Tangenziale Est Esterna di Milano, al rilancio della Pedemontana Lombarda».

F.d.M.

GIANCARLO PAGLIARINI

Nei due articoli precedenti abbiamo visto che alcuni economisti, giornali ed istituzioni pensano del nostro paese: "Reform or die" (se non fanno le riforme sono morti). In effetti è sempre più necessario sostituire le spese per la burocrazia dello Stato e degli enti pubblici con spese per ricerca, sviluppo, tecnologia, formazione e infrastrutture. Altrimenti la locomotiva del Nord si fermerà definitivamente, dando così ragione agli economisti, alle fondazioni, ai centri studi e ai giornali tipo l' Economist che prevedono per il nostro paese una crisi non dissimile da quella Argentina. Non si tratta solamente di fare una o più buone leggi, perché i guai della nostra economia sono più nella cultura del sistema paese che nelle leggi da fare. Per molti versi gli statalisti di casa nostra e le tendenze dirigiste e centraliste di molti nostri politici sono degni di Cuba e della Corea del Nord. La soluzione si chiama federalismo fiscale, che significa più libertà e più responsabilità. Vediamo perché.

Abbiamo visto che il più grande problema dell'economia del nostro paese si chiama "mancanza di competitività". Fossimo competitivi le cose che abbiamo commentato nei precedenti articoli non sarebbero gravi, per il semplice motivo che «ce le potremmo permettere». Alitalia inclusa. La conseguenza della mancanza di competitività è che creiamo sempre meno ricchezza. Diventiamo ogni giorno più poveri, usiamo al di sopra delle nostre possibilità, e mettiamo a rischio lavoro, pensioni e qualità della vita. Magari non subito, grazie alle riserve di ricchezza e ai capitali accumulati dai nostri genitori in tanti anni di durissimo lavoro, ma sicuramente nel medio periodo! I motivi di questa situazione sono due e si chiamano "troppo Stato" e "troppo assistenzialismo". Gli statalisti di centro sinistra li hanno creati, sono nel loro Dna, e se vinceranno le prossime elezioni non li risolveranno di certo. Il guaio è che nel centro destra gli statalisti (che sono un po' dappertutto) si sono rivelati più numerosi e più forti dei liberisti, e così in

TROPPO STATO E ASSISTENZIALISMO

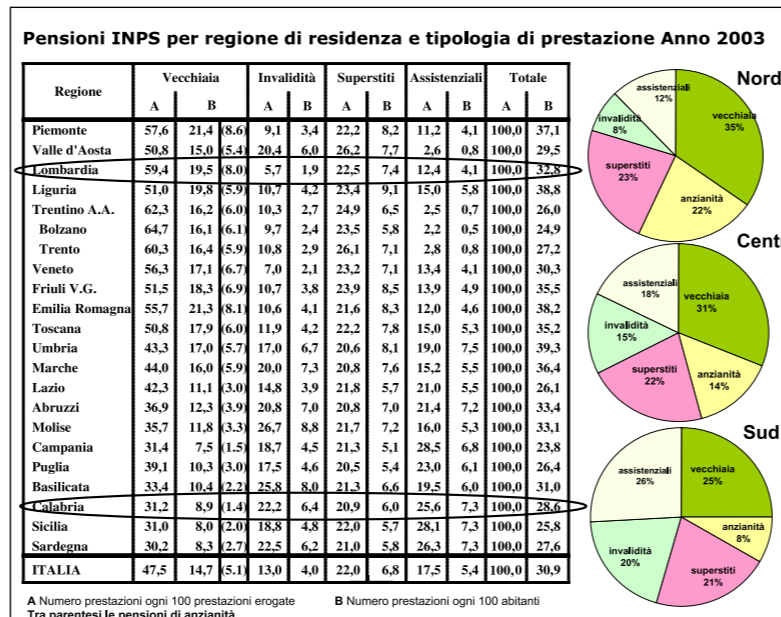
# Federalismo fiscale o il Paese colerà a picco

questi 5 anni non si è fatto abbastanza per aumentare la libertà economica e di conseguenza la competitività del sistema paese. Le due cose sono strettamente collegate.

Lasciatemi fare due esempi molto concreti di "troppo Stato" e di "troppo assistenzialismo", delle loro conseguenze e di quella che secondo me è l'unica soluzione possibile.

Primo esempio: "troppo Stato". Abbiamo tutti letto sui giornali che il gruppo Candy guidato da **Aldo Fumagalli** ha intenzione di chiudere la fabbrica Donoro, nella bassa bergamasca, e di trasferire la produzione di frigoriferi a Podborany nella Repubblica Ceca. Fumagalli ha dichiarato che «da noi il lavoro costa 21 euro all'ora e a Podborany solo 3 euro. La competizione è sempre più dura e se vuoi restare sul mercato non ci sono alternative». Ma di quei 21 euro in tasca ai lavoratori ne vanno meno di 10. Il resto serve per mantenere la burocrazia e pagare i servizi di uno Stato troppo grande e che vuole "vendere" direttamente ai cittadini i suoi servizi (istruzione, sanità, pensioni, gestione delle prigioni eccetera) operando in posizione di monopolio e senza accettare di confrontarsi alla pari con i tanti potenziali concorrenti. Ecco perché i servizi pubblici a volte sono pessimi anche se, in tasse, costano moltissimo alla collettività.

Secondo esempio: "troppo assistenzialismo". In Lombardia nel 2003 per ogni 100 euro di pensioni incassate i lavoratori ne hanno versati 100,4. In Veneto 97,4; dunque per il Veneto per ogni 100 euro di pensioni pagate lo Stato ne ha presi 2,6 dalle tasse oppure dal debito pubblico e li ha dati ai pensionati del Veneto. Ma in Calabria non sono stati versati 25,2; per la Calabria per ogni 100 euro di pensioni pagate lo Stato ne ha presi 74,8 dalle tasse oppure dal debito pubblico e li ha dati ai pensionati della



Fonte: "La regionalizzazione del Bilancio statale" scritto da Alberto Brambilla

Calabria. Le tre Regioni con la più alta differenza in valore assoluto sono Sicilia, Campania e Puglia. In soldoni, la differenza tra contributi sociali versati e pensioni incassate di Sicilia, Campania e Puglia nel 2003 è stata di 15 miliardi e 707 mila euro (fonte: "La regionalizzazione del Bilancio statale" di **Alberto Brambilla**). E questo solo per le pensioni INPS. Ed è così tutti gli anni. Forse non tutti si rendono conto di cosa significano quasi 16 miliardi di euro. Vi do qualche parametro: tutta l'IVA pagata in un anno nella regione Liguria è di circa 2 miliardi e 500mila euro (fonte: il libro del dipartimento per le politiche fiscali del ministero dell'Economia e della Finanza

intitolato "la regionalizzazione delle entrate erariali", pag 88). Dunque il "buco" delle pensioni di Sicilia, Campania e Puglia è uguale a più di 6 volte tutta l'iva che si paga in un anno in Liguria. O se preferite è uguale al doppio di tutta l'iva che si paga in un anno in Veneto. Oppure considerate che la Bnp Paribas ha appena fatto una offerta totalitaria di 9 miliardi di euro per comperare la Banca Nazionale del Lavoro; questo vuol dire che le pensioni non supportate dal versamento di contributi sociali di queste tre regioni ogni anno costano agli italiani quasi come due Banche Nazionali del Lavoro. Senza questo "buco" invece di disperarsi perché ci sono delle banche

"straniere" che comperano le banche italiane (solo per la cronaca, io non mi dispero per niente: mi auguro che ci siano più offerte e più concorrenza; in caso contrario, male che vada, non cambierà niente) a parità di tasse e di contributi sociali un ipotetico ente pubblico italiano negli ultimi 10 anni avrebbe potuto lanciare delle Opa (offerte pubbliche di acquisto) per comperare in europa e nel resto del mondo l'equivalente di poco meno di 18 (dieciotto) Banche Nazionali del Lavoro. A questo "buco" di 15,7 miliardi di euro all'anno bisognerebbe aggiungere i deficit delle altre regioni e degli altri enti previdenziali. Insomma, capite che con questi numeri non possiamo né comperare ad armi pari né andare molto lontano.

La soluzione non è dietro l'angolo. Troppo Stato e troppo assistenzialismo sono due droghe, ma togliere la droga di colpo può anche causare la morte. Anche il vizio delle svalutazioni competitive era una droga per il sistema economico italiano. Prodi, Ciampi e Visco hanno tolto di colpo questa droga al paese facendolo aderire all'Um con il primo gruppo, senza fare prima le necessarie riforme: gli interessi passivi sono diminuiti, ma anche gli effetti sulle nostre esportazioni e sulla competitività del sistema paese purtroppo sono sotto gli occhi di tutti.

In Cina e in India poco meno del 40% dell'umanità vive con meno dell'8% del PIL (della ricchezza) del mondo; il trasferimento di ricchezza e di benessere è inevitabile e se non saremo in grado di reagire recuperando molto in fretta competitività e quote di mercato è agevole prevedere che noi diventeremo i nuovi poveri d'europa. Il continuo drenaggio di risorse dalle regioni industrializzate per finanziare Stato e assistenzialismo impedisce gli investimenti in ricerca, sviluppo, nuove tecnologie e nuovi prodotti e in questo modo, in presenza di una

concorrenza internazionale sempre più severa, questo incosciente drenaggio effettuato in nome della solidarietà e dell'unità dello Stato sta condannando nel medio periodo la Lombardia, il Veneto ed altre Regioni al sottosviluppo, e tutti gli italiani alla povertà. Questo è esattamente quello che sta succedendo. La Lega prevede questo scenario da anni e si adopera per cercare di evitarlo, e voglio ricordare che esso è stato descritto con queste parole da **Kenichi Ohmae** nel recente "Il prossimo scenario globale" (Etas, settembre 2005): il tradizionale Stato-nazione centralizzato è un'ulteriore fonte di attrito. E' male equipaggiato per giocare un ruolo significativo nel nuovo contesto economico mentre le regioni che lo compongono sono spesso gli attori migliori per attrarre e trattenerne ricchezza. La via d'uscita a mio giudizio si chiama "responsabilità e trasparenza" e il suo percorso è questo: da subito si regionalizza e si rende pubblico il bilancio di tutte le Pubbliche Amministrazioni (Stato, Isps e altri enti previdenziali, Comuni, Regioni eccetera) organizzandolo con gli opportuni risultati intermedi in modo che i numeri "parlino" in modo molto chiaro ed evidenzino la situazione di ogni singola Regione. E' necessario porre confronti significativi tra ogni singola Regione e che i numeri siano semplici e comprensibili da tutti. Contemporaneamente si comincia a diminuire il peso dello Stato alleggerendo la sua presenza e il costo della sua burocrazia, e si approva un progetto di medio termine che si pone questo obiettivo: nel giro di 5 anni ogni regione deve coprire almeno il 75% della sua spesa per le pensioni e per ogni altro tipo di spesa. Naturalmente esclusi gli interessi passivi sul debito pubblico, che hanno una natura completamente differente. Penso che questo sia l'unico modo per attuare in modo costruttivo e rivolto al futuro l'articolo 119 della Costituzione e per far funzionare in modo efficiente e responsabile i suoi due fondi, quello "previdenziale" e quello di "solidarietà sociale".

(Fine. I due precedenti articoli sono stati pubblicati sabato 11 e domenica 12 Febbraio)