

**Meeting per l'Amicizia fra i Popoli 2008**

## **Infrastrutture: una partita persa?**

P. F. Guarguaglini

*Presidente e Amministratore Delegato, Finmeccanica*

Rimini – 27 agosto 2008

Da appassionato di calcio, sono abituato a pensare che le partite terminano con il fischio dell'arbitro e, fino alla fine, c'è sempre tempo per rimontare e vincere.

Detto questo, è vero che il tempo passa e, prima o poi, la fine della partita arriva davvero.

Quindi, piuttosto che chiedersi se quella delle infrastrutture sia una partita persa, mi sembra più utile interrogarsi su cosa sia necessario fare per vincerla.

Per rispondere a questa domanda, bisogna prima capire qual è lo scopo della partita delle infrastrutture.

A me sembra abbastanza chiaro che, per un Paese, possedere una dotazione infrastrutturale moderna ed efficiente non solo serve a rendere migliore la vita quotidiana dei cittadini, ma rappresenti anche un fattore strategico per la crescita della competitività del sistema.

Tuttavia, non sono sicuro che questa mia convinzione sia condivisa da tutti gli italiani.

Ci sono alcuni che sono – o almeno che sembrano – contrari alla realizzazione di grandi opere per definizione, e si oppongono ad esse indipendentemente dalla loro natura.

Altri sono – almeno in apparenza – disponibili ad uno sviluppo delle infrastrutture, ma poi, all’atto pratico, mettono sul tavolo tutta una serie di difficoltà e di obiezioni specifiche, spesso facendo riferimento a questioni ambientali, non sempre pertinenti e comunque raramente motivate sotto il profilo tecnico, che rende praticamente impossibile passare dalle parole ai fatti.

Altri, infine, sono favorevoli a realizzare nuove infrastrutture, moderne e competitive, ma non sembrano tenere in debito conto i tempi di realizzazione, senza capire che questo è uno dei punti cruciali che può mettere in serio pericolo la realizzazione di una grande opera.

In altre parole, non sembra che ci sia nel Paese una consapevolezza adeguata e diffusa, e questo sia per quanto riguarda l’opinione pubblica, sia nella classe dirigente politica, imprenditoriale e finanziaria.

Se quanto ho detto è vero, ecco che ne deriva la necessità di agire rapidamente e con efficacia a diversi livelli: vanno definite procedure chiare e rigorose, fissando tempi certi per l’acquisizione del consenso e per la messa in opera dei progetti, evitando di rimettere continuamente in discussione decisioni già assunte.

Per questo sono necessari:

- una maggiore lungimiranza della classe politica, che dovrebbe essere in grado di fare delle scelte per il futuro del Paese, senza lasciarsi troppo condizionare dalla ricerca di un consenso a breve termine;
- una maggiore onestà intellettuale da parte di tutti, che faccia riconoscere che, se vogliamo che l'Italia rimanga tra i Paesi più influenti a livello internazionale e se vogliamo mantenere l'attuale tenore di vita, la questione delle infrastrutture deve essere affrontata e risolta.

\* \* \*

Innanzitutto bisogna affrontare la questione infrastrutturale in modo sistemico e complessivo.

In questo senso, sarebbe necessario sviluppare delle strategie nazionali integrate per le diverse infrastrutture, invece di limitarsi a sviluppare singoli elementi su base locale, che devono poi essere inseriti a posteriori e con scarsa efficacia in un contesto più ampio.

Un approccio di tipo sistemico, inoltre, non può e non deve essere settoriale, ma deve mettere in un progetto comune tutte le diverse infrastrutture: trasporti, energia, telecomunicazioni...

Per fare un esempio concreto, è vero che l'Italia ha una posizione assolutamente strategica nel Mediterraneo per quanto concerne il traffico delle merci tra l'Estremo Oriente e l'Europa.

Grazie a questa posizione privilegiata, il porto di Gioia Tauro potrebbe aspirare ad un ruolo centrale come *hub* di riferimento per i trasporti marittimi internazionali.

Tuttavia, perché questa opportunità possa tradursi in un effettivo vantaggio competitivo, non è sufficiente che Gioia Tauro disponga di uno scalo moderno e funzionale, ma è necessario che tutto il sistema del Mezzogiorno sia efficiente e dimensionato per far fronte ad un grande traffico di merci in entrata e in uscita.

Invece, data l'attuale situazione delle infrastrutture nel Sud Italia, non è strano che venga preferito un porto molto più decentrato, come quello di Rotterdam, che può usufruire dei necessari servizi e dei collegamenti che garantiscono un adeguato volume di scambi.

Inoltre, la crescente interdipendenza fra diversi Paesi e sistemi, indotta dalla globalizzazione dei mercati e dell'economia, fa sì che non si possa più progettare un'infrastruttura come una realtà a sé stante, senza che sia inserita in modo adeguato in una rete globale.

Se si vuole giocare fino in fondo la partita della infrastrutture, quindi, bisogna muoversi necessariamente in un'ottica internazionale o, quantomeno, europea.

Per farlo, però, bisogna saper tenere il passo degli altri: garantire tempi e costi certi per la realizzazione dei grandi progetti è un requisito indispensabile che deve essere soddisfatto se si vuole essere competitivi nel contesto internazionale e credibili come *partner* in programmi di cooperazione.

Purtroppo, in Italia, questo requisito è molto raramente soddisfatto, e questo penalizza l'intero sistema.

Ai costi elevati e ai tempi lunghi, bisogna poi aggiungere l'incertezza e la scarsa trasparenza di buona parte del funzionamento della pubblica amministrazione.

L'incertezza sulla tempistica dei finanziamenti o il ritardo nel pagamento delle *tranche* contrattuali da parte dei clienti pubblici possono mettere in grave rischio non solo lo svolgimento di un singolo programma, ma anche la credibilità di un'intera azienda o dello stesso sistema.

Non dimentichiamo che, per molte grandi opere pubbliche – penso ad esempio alla TAV per le reti trans-europee – sono disponibili significativi finanziamenti dell'Unione Europea, ma per potervi accedere è necessario che i progetti vengano presentati tempestivamente e siano condotti nel pieno rispetto di tempi e costi.

Inoltre, una gestione più snella ed efficiente del processo di approvazione di proposte ed erogazione di finanziamenti, particolarmente nel settore dei programmi di ricerca e sviluppo, e una maggiore trasparenza dei processi amministrativi favorirebbero la capacità di attrarre investimenti dall'estero.

In questa speciale classifica, l'Italia non è messa molto bene: nel 2007, gli investimenti diretti esteri in entrata sono stati pari a circa 40 \$ mld, contro i 185 del Regno Unito, i 150 della Francia, i 105 dei Paesi Bassi, i 50 della Germania, i 40 del Belgio, i 26 dell'Irlanda e i 25 della Spagna.

Questa difficoltà dell'Italia ad attrarre investimenti dall'estero costituisce un grave limite, particolarmente adesso che molti Paesi emergenti hanno una rilevante liquidità finanziaria – penso non solo a Cina e India, ma anche ai Paesi del Golfo – grazie alla quale investono all'estero attraverso i fondi sovrani.

Nel 2007, l'Abu Dhabi Investment Authority – fondo sovrano degli Emirati Arabi Uniti – gestiva investimenti esteri per circa 875 \$ mld. Globalmente le attività dei fondi sovrani ammontano ad oltre 3.000 \$ mld, e si prevede che raggiungano i 10.000 \$ mld in 10 anni.

Questo significa che le risorse economiche in giro per il mondo ci sono, ma bisogna essere in grado di attrarle. Per questo è necessario che l'Italia offra adeguate condizioni di affidabilità e credibilità e più di tutto che i costi e i tempi di realizzazione siano definiti e certi, in modo da garantire il ritorno sull'investimento.

\* \* \*

Dato che io appartengo al mondo dell'industria, prima di concludere vorrei esaminare la partita delle infrastrutture dal punto di vista dell'industria.

La realizzazione di grandi opere, oltre ad essere una condizione indispensabile per il funzionamento del Paese, crea un mercato per l'industria *hi-tech*, con ricadute che vanno a beneficio dell'intera filiera produttiva, incluse le PMI, e accresce le competenze dell'industria nazionale, mettendola in condizione di proporsi con efficacia sui mercati esteri.

In questo contesto, uno degli elementi che aiutano in modo cruciale la crescita e l'aumento della competitività sta nello sviluppo di una collaborazione stabile e strutturata tra l'industria e un importante cliente nazionale, che sia al tempo stesso:

- esigente nelle sue richieste, in modo da stimolare l'industria a dare il meglio di sé e indurla a sviluppare il più possibile le sue capacità;
- collaborativo, in modo da accompagnare gli sforzi dell'industria e aiutarla nelle fasi di ricerca e di progettazione delle soluzioni.

Questo tipo di cooperazione trova il terreno migliore per produrre risultati significativi in presenza di programmi a lungo termine che consentano all'industria di programmare ed effettuare gli investimenti necessari in tempi sufficienti per portare a termine le fasi di sviluppo e con la garanzia di ritorni non solo economici, ma anche in termini di acquisizione di nuove competenze sia tecnologiche che gestionali.

Un esempio di proficua collaborazione tra industria e cliente è quello di Finmeccanica e delle Ferrovie dello Stato, particolarmente nei campi del segnalamento – con lo sviluppo di un nuovo sistema tecnologico, l'ERTMS, che ha portato Ansaldo STS ad ottenere successi in tutto il mondo – e quello dell'Alta Velocità, ove Finmeccanica condivide con le Ferrovie italiane un'eccellenza tecnologica che consente di competere a livello internazionale.

\* \* \*

In conclusione, se uno dovesse prevedere come andrà a finire la partita delle infrastrutture in Italia, non potrebbe essere troppo ottimista.

Come ho ricordato, infatti, nel nostro Paese qualunque iniziativa di un certo respiro si scontra costantemente con interessi particolari che trovano nella struttura istituzionale moltissime opportunità per interferire, ritardare e, talvolta, bloccare decisioni già prese a livello politico, vanificando in molti casi gli investimenti già effettuati.

Tuttavia, se vogliamo evitare che l'Italia esca dal novero dei Paesi più importanti del mondo, in grado di esercitare un'influenza a livello internazionale, e se vogliamo che il nostro tenore di vita possa mantenersi ai livelli attuali, occorre fare delle scelte, definire una strategia complessiva e coerente e metterla in atto con efficacia e tempestività.

Solo così potremo rimettere in carreggiata la partita delle infrastrutture, anche se in 'zona Cesarini'.