

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 2002

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione dei vertici dell'Associazione bancaria italiana

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 18 e <i>passim</i>	* SELLA	Pag. 4, 14, 16 e <i>passim</i>
CAMBURSANO (<i>Mar-DL-U</i>)	12	* ZADRA	9
CICOLANI (<i>FI</i>)	10, 16		
DONATI (<i>Verdi-U</i>)	12		
PEDRAZZINI (<i>LP</i>)	14		
* PESSINA (<i>FI</i>)	13		

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Intervengono il dottor Maurizio Sella, presidente, il dottor Giuseppe Zadra, direttore generale, e il dottor Pierluigi Angelini, responsabile settore finanza dell'Associazione bancaria italiana.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei vertici dell'Associazione bancaria italiana

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta dell'8 ottobre scorso.

È in programma oggi l'audizione dei vertici dell'Associazione bancaria italiana.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ringrazio sentitamente il dottor Maurizio Sella, presidente dell'Associazione bancaria italiana (ABI), il dottor Giuseppe Zadra, direttore generale dell'ABI, e il dottor Pierluigi Angelini, responsabile del settore finanza della stessa Associazione, che hanno voluto garantire con la loro presenza il successo di questa iniziativa.

Vorrei far presente ai nostri ospiti che è stato attivato l'impianto audiovisivo anche perché molti giornalisti ci hanno chiesto di poter seguire direttamente l'intervento del presidente dell'ABI.

Solo per una doverosa informazione, presidente Sella, preciso che la nostra Commissione si occupa di infrastrutture. Quest'anno, così come nel 2001, abbiamo approvato – su proposta del Governo – importanti leggi che hanno cambiato il quadro normativo nel settore dei lavori pubblici, con riferimento alla legge obiettivo, alla legge collegata alle infrastrutture e al decreto delegato attuativo della legge obiettivo. Con questi provvedimenti, per un verso, si è definita una normativa tutta particolare nei confronti delle cosiddette opere strategiche, per altro verso si sono riformate – sia pure in parte – le cosiddette leggi Merloni del 1993 e 1994.

Approvate queste leggi, il Governo ha illustrato al Parlamento il suo ambizioso progetto strategico di rilancio delle infrastrutture, che comporta un investimento di circa 234.000 miliardi di vecchie lire. Lo stesso Governo ci ha fatto presente che il reperimento di queste risorse era da individuarsi in parte nel bilancio dello Stato (90.000 miliardi), in parte in stan-

ziamenti già esistenti (30.000 miliardi), in parte nei fondi strutturali della Comunità - europea (55.000 miliardi) ed in parte attraverso il coinvolgimento dei capitali privati (60.000 miliardi).

La sua presenza quest'oggi, presidente Sella, dovrebbe aiutarci a capire se ci sono le condizioni legislative, organizzative e funzionali necessarie affinché il capitale privato possa reagire positivamente a questa opportunità, che è determinata dall'esistenza di un quadro normativo che consente più certezze del passato e prevede anche procedure molto più veloci e semplificate, ponendo in essere, quindi, condizioni favorevoli alla realizzazione di tali opere.

Da anni osservo che in Italia, - quando parliamo di capitale privato, ci riferiamo alle banche o alle fondazioni, considerando la legge istitutiva che consente alle stesse di utilizzare parte del loro reddito per promuovere lo sviluppo economico, ed anche, in parte, la norma prevista dall'articolo 7 della legge n. 461 del 1998, la cosiddetta legge Ciampi, che permette di diversificare il loro patrimonio con investimenti effettuati sulla scelta di più opzioni.

Allora, siamo convinti che l'iniziativa delle banche, vale a dire il protagonismo del sistema bancario, in questo momento rappresenti l'elemento fondamentale ai fini del successo di tale operazione (cioè il rilancio delle infrastrutture nel nostro Paese, in particolare, ovviamente, di quelle che mostrano una capacità di reddito). Non immaginiamo però che le banche finzino a fondo perduto, ma pensiamo ad un sistema, ad un modulo, nel quale le banche entrino attraverso la nuova norma sul *project financing*, senza più essere vincolate, come in passato, a stare nella società per tutta la durata della realizzazione e della gestione dell'opera, ma solo per la fase della realizzazione, considerato che la norma, in realtà, prevede che i *partner* finanziari possano uscire in qualsiasi momento.

Vorremmo capire se le banche sono già organizzate o si stanno organizzando per valutare questi progetti che - ripeto - - devono avere la caratteristica della redditività; vorremmo capire quindi se, considerata la cospicua liquidità di cui dispongono oggi (anche per il successo dell'operazione «scudo fiscale»), sono interessate a sfruttare questa linea di lavoro che, a mio avviso, non domani, ma sicuramente a partire dal 2003 (quando sarà completata l'azione di monitoraggio dei progetti esistenti sul territorio e si scoprirà che ci sono opere per le quali la normativa prevede una corsia preferenziale e la progettazione è congrua), consentirà di partire attraverso due opzioni: quella di una società che si candida ad avere concessioni e quella di una società che fa da promotrice e si candida, sostituendosi in tutto e per tutto alla pubblica amministrazione, a proporre un'opera, prevista nella programmazione pubblica, per realizzarla e gestirla.

Riservandomi di intervenire nel corso del dibattito, invito il dottor Sella, che ringrazio nuovamente per la presenza, a prendere la parola per una relazione introduttiva.

SELLA. Signor Presidente, ritengo utile iniziare il mio intervento, che cercherò di sintetizzare il più possibile, evidenziando un aspetto, per così

dire, definitorio, ed anzi mi scuso con gli onorevoli senatori perché quello che sto per dire sembrerà ovvio. Sia ben chiaro che, quando parliamo di *project financing*, ci riferiamo ad un tipo di *project* di realizzazione di unità economica che fin dall'inizio si basa su un flusso di cassa atteso, tale da potere fornire le risorse per rimborsare il prestito, e l'unità economica in cui si investe svolge anche garanzia per il contratto inizialmente sottoscritto. Lo ha già detto il Presidente, ma intendo insistere sul punto: sia ben chiaro che, se non vi sono queste condizioni, si tratta di contratto diverso da quello che ora intendo descrivere.

Ciò detto, dobbiamo considerare che l'operazione di *project financing* è molto complessa. Teniamo conto che in Gran Bretagna, dove il *project financing* si è sviluppato di più rispetto agli altri Paesi, ci sono voluti circa dieci anni per farlo funzionare proprio per la sua complessità, perché esso coinvolge un alto numero di soggetti, si articola in diverse fasi, presuppone la definizione di tempi che non è facile quantificare ed identificare in maniera certa, ed infine è soggetto a rischi di natura diversa.

Cominciamo ad esaminare i soggetti coinvolti: la pubblica amministrazione, in veste di concedente – (ribadirò con frequenza quanto la funzione della pubblica amministrazione sia importante per il successo), gli *sponsor* dell'operazione, cioè i cosiddetti promotori, le società di progetto, i garanti, le istituzioni finanziarie, le banche, i consulenti ed infine, gli acquirenti del servizio.

Si tratta, quindi, di una serie complessa di soggetti e, quando ci sono tanti soggetti, la questione è sempre particolarmente difficile da affrontare; forse è per questo che fino ad oggi, in Italia, non siamo ancora riusciti a far decollare il *project financing*, ma credo che ora vi siano le condizioni migliori perché ciò avvenga.

Per quanto riguarda le banche, esse svolgono essenzialmente tre funzioni. Mi vorrete scusare se utilizzerò termini anglosassoni, ma questo è l'unico modo per capirsi, dato che il *project financing* - come il termine già ci indica - viene dalla Gran Bretagna. Come dicevo, la prima funzione è quella di consulenti o di *financial advisor*, cioè coloro che forniscono una attività di consulenza tecnica, economico-finanziaria e legale assolutamente necessaria per far decollare il progetto. La seconda funzione è quella che noi chiamiamo di organizzatori del finanziamento e che gli anglosassoni definiscono come la fase di *arranging*, quella cioè concernente la definizione del contratto e del pacchetto delle garanzie a favore dei finanziatori e degli altri contratti commerciali.

Ricordo che per il modo di pensare anglosassone - non lo rilevo perché lo offrono le banche e io sono il presidente dei banchieri, ma in quanto questa è l'attitudine del mestiere - i due servizi che ho appena descritto vengono in genere remunerati, perché non è detto che siano offerti dalle stesse banche che svolgono la terza funzione, vale a dire quella di finanziatori veri e propri. Questa attività, infatti, può essere svolta da altre banche.

Bisogna porre attenzione al fatto che essere finanziatori spesso vuol dire, in primo luogo, far partecipare un *pool* di banche; in secondo luogo,

occuparsi di modalità di finanziamento, che, signor Presidente, possono essere di breve o di lungo periodo – mi riferisco a quelle tradizionali – ma che possono essere anche sotto forma di emissione di obbligazioni, siano esse pure o – come si usa dire con espressione tipicamente anglosassone – *asset backed*, cioè garantite sostanzialmente dall'attività.

Guardate che le stesse banche che oggi si dedicano a tale attività di promozione di base, molto diffusa, rivendono pezzi di questo credito ad altre banche. Si tratta di una forma di frazionamento del rischio molto importante, altrimenti la banca, se si assumesse tutto il rischio di progetto, non potrebbe che intervenire in due o tre finanziamenti, perché impegnerebbe troppi capitali.

Come associazione stiamo chiedendo a Basilea una revisione del peso richiesto da queste tre principali funzioni.

Ritengo di poter affermare, dando fin da subito una risposta alla domanda del Presidente, che oggi in Italia esiste un numero sufficiente di banche e istituzioni pronte a finanziare il *project financing*. Senza tema di sbagliarmi, affermo che in Italia le 20 maggiori istituzioni italiane ed estere sono più che sufficienti alla bisogna, ma altre si aggiungerebbero se ce ne fosse la necessità.

In Italia non è riscontrabile alcun caso (pensiamo alla Wind, alla Omnitel, alle centrali elettriche, a suo tempo tutte finanziate con *project financing*), a mia conoscenza, di un *project financing* che sia stato predisposto per l'offerta e che non abbia potuto procedere perché mancavano i finanziamenti.

Credo che in futuro capiterà esattamente lo stesso, purché si tratti di *project financing* che abbiano quel flusso di ricavi di cassa, dalle tariffe e dagli incassi, che facciano intravedere un buon risultato dal punto di vista delle aspettative. Se non ci fosse tale attesa, allora, come sentirete, non troverebbero finanziamenti sufficienti, ma questo sarebbe dovuto alle caratteristiche del *project financing*.

Ciò detto, questo è un settore in cui la domanda dipende fortemente dalla pubblica amministrazione. A nostro avviso, è essenziale che questa, da un lato, predisponga il *project financing* per progetti, per l'appunto, che abbiano un flusso atteso di cassa, come ho già detto, ma che, dall'altro, superi anche dal punto di vista culturale tutte quelle difficoltà che esistono per arrivare alla definizione del progetto.

Ricordo che si chiamano «calde» quelle operazioni che generano frutti attesi sicuri; «tiepide» quelle che invece danno frutti attesi intermedi; «fredde» quelle che sostanzialmente non generano ricavi, che certamente le banche potranno contribuire a finanziare, ma nei confronti dell'ente pubblico o della pubblica amministrazione che si assume il rischio. Infatti, le banche non possono assumersi il rischio di opere che non prospettano redditività.

In Italia sono state introdotte le leggi ricordate dal Presidente; non vi annoio ricordandovele, visto che le conoscete a memoria. Siamo molto contenti del quadro normativo definito, riteniamo tuttavia che ci sia spazio per ulteriori interventi, sui quali dirò qualcosa.

Vorrei anche citare una questione di cultura della pubblica amministrazione e del sistema Paese. Ho ricordato il finanziamento delle centrali elettriche con il programma CIP 6; ad un certo punto sono mutati i prezzi del petrolio e qualcuno ha pensato di rivedere le tariffe già fissate. In quel momento, erano interessati alla vicenda molti dei principali gruppi bancari stranieri e l'ABI intervenne riuscendo ad ottenere che la tariffa non cambiasse. Però, dal punto di vista dell'immagine Paese e del finanziamento del nostro *project financing* da parte delle banche estere, quella fu una pessima esperienza, perché nessun Paese può immaginare, dopo aver formulato un progetto e definito delle tariffe, di cambiare le tariffe stesse dato che il motivo principale per cui la banca straniera interviene per finanziare un progetto, assumendosi un rischio, da un lato, ma avendo un'opportunità di guadagno, dall'altro, è proprio l'aspettativa di un guadagno, come nel caso citato, anche se transitorio perché il prezzo del petrolio restò basso per poco tempo e poi risalì. Se il Governo locale tende immediatamente a cambiare le condizioni di contratto, è chiaro che la banca straniera penserà di non intervenire più in un Paese che adotta comportamenti di questo tipo.

Quindi nella cultura della pubblica amministrazione – secondo noi – è importante che attecchisca il concetto che le condizioni fissate, comprese le tariffe, vanno mantenute.

Per quanto riguarda il miglioramento del quadro normativo, crediamo che la legge obiettivo e il suo strumentario siano adeguati e sufficienti. Vogliamo solo commentare la figura del *general contractor*, che secondo noi va bene soprattutto per determinate opere, ma che di fatto rischia di caricare poi sulla pubblica amministrazione (anche se è pur vero che questa potrebbe affidarla ad un altro soggetto) la gestione della infrastruttura. La nostra esperienza è che questa soluzione non è sempre ottimale, perché talvolta la gestione dell'infrastruttura da parte della pubblica amministrazione non dà i massimi risultati. Pertanto riteniamo che quello della concessione, in cui il concessionario gestisce l'opera terminata, attraverso le tariffe e il flusso di cassa previsto, sia il metodo migliore consentendo, fra l'altro, un limitato esborso da parte della pubblica amministrazione.

Ricordo che in Italia, avendo la pubblica amministrazione operato in genere con appalti e con esborsi propri, si ritiene che una parte dell'attuale debito pubblico derivi proprio dal fatto che gli appalti sono stati pagati dalla pubblica amministrazione, che li gestisce anche. Se invece il capitale privato deve entrare, è meglio che l'opera la gestisca il concessionario attraverso il flusso di cassa e la pubblica amministrazione possa limitare il proprio contributo.

Per quanto riguarda le principali evidenze emerse dal settore bancario, si ritiene che la necessità di coordinamento di tutti i soggetti, vista la complessità di tutta la contrattualistica e visto il numero dei soggetti coinvolti, sia particolarmente importante. Quindi, da un lato il Governo ad inizio d'anno dovrebbe indicare chiaramente quali sono le grandi opere da realizzare, per dare una linea di comportamento, dall'altro la pubblica amministrazione dovrebbe – a nostro avviso – adeguarsi e, qualora si trattasse

di opere che non diano i ricavi attesi, ecco che molto proficuamente una giustapposizione fra l'operato di Infrastrutture S.p.a. e quello del sistema bancario potrebbe portare ai migliori risultati.

A proposito di Infrastrutture S.p.a., vi rendo noto che ho appena scritto al ministro dell'economia e delle finanze Tremonti segnalandogli che, nel caso dell'alta velocità, è stato previsto, nell'attuale ipotesi normativa della finanziaria, che Infrastrutture, qualora il tratto finanziato non dia i ricavi previsti, abbia il diritto di farsi pagare prima di tutti gli altri creditori, comprese le banche, e quindi che tutti i flussi di cassa vadano a favore in via prioritaria di Infrastrutture S.p.a. non è di grande vantaggio. Abbiamo chiesto di apportare una correzione alla finanziaria perché – a nostro avviso – Infrastrutture deve essere equiparata a tutti gli altri creditori che si assumono il rischio, nel bene o nel male, nell'alta velocità.

A parer mio, sarebbe difficile trovare altri finanziatori una volta saputo che uno di questi ha sostanzialmente un privilegio. Tuttavia, il Ministro mi è sembrato pienamente d'accordo su questo punto.

A noi pare che aver seguito in passato la via degli appalti pubblici sia stato un sistema che presentava dei suoi vantaggi e rispondeva ad una precisa volontà politica, ma oggi questa via, per cui paga la pubblica amministrazione e alla fine è questa che gestisce l'opera, può ancora essere seguita per piccole opere; invece la linea dei concessionari, attraverso denaro privato e gestione privata, appare molto più rapida e di grande aiuto alla finanza pubblica perché non si contraggono nuovi debiti per finanziare le opere.

In conclusione, riteniamo che il quadro normativo sia molto migliorato e sia idoneo a favorire il raggiungimento degli obiettivi. Crediamo che il sistema finanziario, se le caratteristiche del progetto sono congrue, sia in grado di fornire i relativi finanziamenti.

Riteniamo dunque indispensabile il *commitment* del Governo, per dare quella linea cui prima mi riferivo, e che i capitali privati, col *project financing*, non innalzeranno il debito pubblico e serviranno a molto.

Riteniamo utile, ed anzi è per noi molto importante, che vengano aperti alcuni mercati alla concorrenza: per esempio, le autostrade sostanzialmente hanno avuto un concessionario e, quindi, quello che poteva divenire un appalto che metteva in concorrenza non si è determinato.

Se guardiamo al settore idrico (mi sembra che ad oggi siano stati insediati 66 ambiti territoriali ottimali), rileviamo che solo sei ambiti sono stati sostanzialmente messi in concorrenza.

Occorre rafforzare l'attività di consulenza tecnica, economica e finanziaria nei confronti della pubblica amministrazione. Credo che il supporto alla pubblica amministrazione dell'unità tecnica di finanza di progetto sia molto importante, ma ritengo anche particolarmente rilevante il fatto che il supporto di consulenza venga fornito dal settore bancario e da altri consulenti, tenuto conto della complessità delle operazioni e del fatto che si fa riferimento ad una pubblica amministrazione che era basata sugli appalti e che quindi deve completamente mutare la propria cultura.

Pongo una questione di sistema Paese. Il sistema Paese ha enormemente bisogno di infrastrutture e bisogna che esse siano realizzate in fretta: se non saremo capaci di rendere veloce la pubblica amministrazione, dandole la cultura della rapidità e del privato, si tarderà troppo a realizzare quelle opere infrastrutturali che servono anche – ricordo – ad aumentare la produttività. In questo momento di debole sviluppo economico è importante realizzare infrastrutture che aumentino l'efficienza, ma bisogna che ciò avvenga in tempi brevi.

Credo che per la nostra pubblica amministrazione si debbano mutuare dall'estero attività di realizzazione e gestione di un progetto. In conclusione, ritengo che l'ottimizzazione dell'utilizzo di risorse pubbliche attraverso la società Infrastrutture S.p.a. (organizzazione ed entità in ordine alla quale noi siamo sempre stati favorevoli) permetta di focalizzare tutte le infrastrutture a bassa redditività e a basso ritorno, come ad esempio il ponte sullo Stretto di Messina. Ovviamente queste non potranno essere finanziate dal capitale privato, nell'ipotesi che il flusso di cassa proveniente, nell'esempio richiamato, dal ponte stesso – (considerando anche che i traghetti resterebbero in opera) – potrebbe essere insufficiente, anche con una valutazione su periodi molto lunghi.

A proposito di periodi lunghi, credo che le concessioni debbano essere date con tempi adeguati perché altrimenti il capitale non può partecipare, in quanto le previsioni dei flussi, nel breve periodo, non sono sufficienti per ripagare il capitale investito.

Spero di non avere dimenticato nulla nell'entusiasmo dell'esposizione. Comunque, il dottor Zadra potrà approfondire, se lo ritiene, qualche argomento specifico.

ZADRA. Il presidente Sella non ha dimenticato alcunché. Se mi è consentito, però, vorrei fare una sottolineatura.

In tema di *project financing* il vero problema è l'ente gestore per cui la pubblica amministrazione, che ha sempre pensato all'impresa di costruzioni cui dare l'appalto, in questo schema deve pensare all'ente gestore che gestirà l'opera per trent'anni: per fare questo ha bisogno di avere la sicurezza di ricevere i finanziamenti e di essere in grado di adempiere agli obblighi assunti verso la comunità che gli dà la concessione dell'opera per trent'anni.

Se abbiamo un buon gestore ed una ragionevole certezza che riuscirà a raccogliere i flussi, il *project financing* è realizzato. Abbiamo incontrato i nostri colleghi britannici che hanno svolto il lavoro presso il loro Ministero del tesoro: ci hanno riferito che la vera lezione che hanno dovuto prima imparare e poi redistribuire alle pubbliche amministrazioni è stata quella di distogliere l'attenzione dall'impresa di costruzioni, che non conta più niente. Infatti, l'impresa di costruzioni viene scelta dal gestore, in quanto si tratta dell'impresa che gli costruirà quel bene da cui esso dovrà poi ricavare un servizio per una trentina d'anni. Credo si tratti della cosa più difficile. Sono stati fatti gli esempi dell'Enel o della Telecom in cui vi era per definizione un ente gestore, quello che avrebbe gestito la centrale.

Se, però, si deve gestire una strada o un'opera ancora diversa, individuare un gestore ed essere sicuri della sua finanza, da parte della pubblica amministrazione, è un esercizio nuovo: questa, quindi, è la vera novità e questo è il motivo per cui noi riteniamo che il problema non sia finanziario ma essenzialmente di capacità di gestione del problema da parte della pubblica amministrazione, perché essa dovrà affrontare un tema totalmente diverso da quello tradizionale.

PRESIDENTE. Dottor Zadra, la ringraziamo per questa puntualizzazione, che si coniuga bene con la decisione, già assunta dalla Commissione, di recarsi a Londra, alla fine del mese di novembre, proprio per parlare con i dirigenti del Ministero del tesoro e per capire meglio quello che lei ha sintetizzato in poche parole.

Proprio per sollecitare i colleghi ad intervenire, vorrei porre una domanda al presidente dell'ABI, che ringraziamo per la relazione precisa e puntuale.

Vorrei sapere se il sistema bancario si sta organizzando per affrontare questo nuovo scenario. Intendo dire, in termini assai semplici e sintetici, che spesso mi capita di parlare della riforma delle banche. Io sostengo che, poiché anche il mercato sta cambiando, le banche in futuro dovranno lasciar perdere i ragionieri e cominciare ad assumere ingegneri. Oggi, nel nostro Paese (essendo peraltro deceduto il fondatore di Mediobanca), la mentalità del *merchant banking* deve cambiare, in quanto si è aperta una stagione nuova. Mi pare di capire che le grandi banche si stiano organizzando autonomamente per svolgere questo tipo di attività, vale a dire quella della banca d'affari. Le risulta che ciò stia effettivamente avvenendo?

CICOLANI (FI). Signor Presidente, mi muovo nel solco della sua domanda, che anch'io volevo rivolgere ai nostri ospiti. Questa Commissione (e soprattutto il suo Presidente) era ben consapevole che il nostro Paese, in generale, non è attrezzato sia a livello di imprese che di sistema assicurativo e bancario (cioè della catena delle società di ingegneria) per porre in essere la finanza di progetto. Uno degli obiettivi più importanti della riforma è proprio quello di innescare un processo di sviluppo del settore produttivo.

Non vorrei fare il «tuttologo» e parlare delle società di ingegneria e delle imprese, perché al riguardo si potrebbero dire tante cose – magari lo faremo quando audiremo rappresentanti dell'ANACE, dell'AGI o dell'OICE – ma voglio limitarmi al settore bancario. A mio avviso, il ruolo del sistema bancario è di grandissima importanza, soprattutto in relazione al contributo che esso (e non gli altri) potrà fornire, al fine di aiutare il sistema ad attrezzarsi. Infatti, il settore bancario diventerà, nel medio periodo, l'elemento di selezione della programmazione dei lavori, perché sosterrà quelli ad alta redditività e discriminerà tra buone e cattive imprese, attraverso i *performance bond*, specialmente nell'attività di *general con-*

tracting e, quindi, darà le garanzie a chi farà proposte organizzative e a chi ha, per così dire, una storia ed un vissuto tali da meritarsele.

Riferendomi a quanto sosteneva il direttore generale Zadra, anche in ordine alla gestione, si avrà occhio per il settore energetico e idrico. Ai fini dell'operazione, per il sistema Paese è importante che non vi siano sei soggetti privati e i restanti pubblici, ma ai fini dell'obiettivo da raggiungere, di innescare cioè processi di canalizzazione di risorse private in investimenti di interesse pubblico, poco rileva se il soggetto sia rappresentato dall'ACEA o dalla *Lyonnaise des Eaux* e, quindi, abbia prevalente capitale pubblico o sia a capitale privato. Questo attiene ad un altro problema, riguarda il problema della liberalizzazione e in generale il sistema Paese.

Quindi va bene l'alta velocità, vanno bene le concessioni autostradali, ma secondo me il grosso dell'innovazione del sistema produttivo avverrà proprio attraverso la finanza di progetto nel settore idrico, in quello energetico e nell'ammodernamento logistico del sistema Italia, quindi gli interporti, i porti e tutte quelle iniziative che riguardano la logistica.

Credo che le banche procederanno comunque con un ordine di priorità sulla base dei propri interessi, seguiranno le proprie logiche: non si può chiedere un comportamento diverso. L'aspetto veramente importante è che si attrezzino per avere la capacità di individuare i progetti finanziabili e i soggetti credibili che possano accedere a questi finanziamenti, nella consapevolezza che si tratterà comunque di soggetti nuovi. Infatti in Italia non operano grandi società con trentamila miliardi di fatturato e che danno garanzie al sistema bancario, ma avremo tanti consorzi stabili nuovi di imprese.

Se fossi una banca, ad esempio, chiederei a questi con quali *management* intendano muoversi, con quale struttura di impresa, se operano in regime di qualità oppure no; specialmente nel breve e nel medio periodo, favorirei lo sviluppo di imprenditoria nuova di cui l'Italia ha bisogno.

Infatti, il *general contractor* è una figura nuova che dipende essenzialmente dalla complessità della nuova società che viene costituita. L'appaltatore tradizionale non basta più, quindi serve un prestatore di servizi complessi, come il *general contractor*, che costituisce sostanzialmente nient'altro che una figura nuova di appaltatore che oltre alla parte costruttiva cura anche una serie di servizi. Per questo deve predisporre una propria organizzazione, che deve documentare all'esterno.

L'ultima notazione riguarda la mancanza di *advisor* in Italia. Le banche possono rivestire un ruolo importantissimo, anche in affiancamento alle associazioni degli industriali, per generare questo tipo di cultura nel Paese. Per esempio, nel campo ospedaliero indurrebbe meccanismi di privatizzazione e liberalizzazione virtuosi, anche se sarebbe lungo spiegare il motivo.

Occorre che il sistema bancario non confonda più, come avveniva dieci anni fa, il costruttore con il palazzinaro e che comprenda questo tipo di mondo. Non è così scontato che questo avvenga.

Mi sono permesso sostanzialmente di esplicitare la domanda che il presidente Grillo ha formulato con due battute.

DONATI (*Verdi-U*). La distinzione efficace di opere, infrastrutture e servizi connessi in «caldi», «tiepidi» o «freddi» corrisponde, sulla base delle vostre o delle altrui esperienze, a tipologie particolari? Infatti, temo che le opere strategiche individuate dalla legge obiettivo nella delibera del CIPE siano piuttosto pesanti sul piano infrastrutturale, che ovviamente forniscono servizi ai cittadini, ma tendenti al tiepido, al freddo, in alcuni casi al raggelante.

Quindi quali sono quelle opere caratterizzate da una giusta misura di rischio, di redditività e di tempi da essere interessanti per il sistema bancario?

Prevedere concessioni lunghissime, oltre i trent'anni, come la norma adesso autorizza, con l'eliminazione anche del vincolo del 50 per cento di prezzo massimo a carico pubblico quando la tariffa è amministrata, non è in contrasto con il bisogno di liberalizzazione, di un sistema dinamico in cui diversi operatori nascono, si misurano e in qualche modo alimentano il mercato? Il rischio è che il sistema in atto diventi sostanzialmente intoccabile (vedi il caso delle società autostradali che di fatto ha bloccato fino al 2038 qualsiasi processo di liberalizzazione). Forse nasceranno uno o due soggetti nuovi, se qualche tratta verrà messa a gara attraverso il sistema del promotore o attraverso un meccanismo di scelta di un concessionario diverso.

Il rischio è che di fronte a grandi aspettative di liberalizzazione di questi mercati, in realtà si stiano preparando delle concessioni che se avranno cinquant'anni di durata potranno essere discusse solo da altre generazioni. Noi veniamo da un sistema bloccato, che tale sostanzialmente è rimasto, e abbiamo grande difficoltà a far entrare nuovi operatori in questi settori. Mi sembra che vi sia una certa contraddizione tra questi due elementi.

CAMBURSANO (*Mar-DL-U*). Come il Presidente ben sa, di questa Commissione sono ospite. Sono venuto volentieri; seguirò anche le successive audizioni riguardanti il sistema bancario e delle fondazioni, anche se l'indagine conoscitiva ha una finalizzazione precisa, come ha detto il presidente Grillo nella sua introduzione.

L'audizione interviene in un momento di grande difficoltà per il sistema bancario e finanziario italiano, ma anche europeo e internazionale, in una realtà in cui si coniugano la crisi di due grandi settori imprenditoriali, quello dell'automobile e quello delle telecomunicazioni, che si riflettono sulle quotazioni del mercato mobiliare.

I vincoli di Basilea non sempre sono stati rispettati, per esempio, da parte del sistema bancario italiano, nell'operazione torinese per quanto riguarda non soltanto l'auto, ma anche l'energia. Se si fosse tenuto conto di quei limiti, probabilmente non si sarebbe arrivati a quei livelli; ma di que-

sto abbiamo già parlato nelle competenti Commissioni congiunte di Senato e Camera a luglio proprio in relazione alla questione FIAT.

Lei ha detto giustamente che il sistema bancario, che ho la presunzione di conoscere per essere un operatore del settore, è pronto ad intervenire nella infrastrutturazione del Paese con lo strumento del *project financing*.

Il presidente Sella ha descritto quali sono le condizioni, i rischi e i limiti dell'operazione. Voglio solo ricordare uno di questi elementi: avere sostanzialmente delle condizioni certe, da subito, che non cambino quando la partita è iniziata, ad esempio, cito la questione delle tariffe.

Anche se sarebbe argomento specifico di questa Commissione, non voglio entrare nel merito della famosa diatriba che si è aperta con la Società autostrade sul blocco delle tariffe, sul recupero pregresso, e così via. Nella fattispecie, però, se queste venissero messe in discussione in un'operazione impostata qualche giorno o qualche settimana prima, cambiando le carte in tavola, e soprattutto se intervenissero banche estere, queste ultime potrebbero decidere di rinunciare (in Italia conosciamo la nostra pubblica amministrazione, nell'accezione ampia del termine, ma l'istituzione straniera la conosce meno).

La seconda certezza è quella dei tempi, anche in questo caso perché il tempo è denaro: non solo come detto tradizionale, ma anche nel senso letterale dell'espressione. La remunerazione certa in qualche modo è collegata con condizioni certe.

Come dicevo, il sistema bancario, anzi il sistema finanziario nel suo complesso ha due strumenti: vorrei capire in questo momento quale si potrebbe privilegiare, considerata la mancanza di esperienza del sistema Italia nell'attivazione del *project financing* sulle opere pubbliche, nell'accezione stretta del termine (autostrade, acqua, ferrovie e sanità), perché sappiamo che ce ne è bisogno anche su questo fronte. Bisognerebbe valutare se è opportuno entrare direttamente nelle società già costituite con la ricapitalizzazione o la partecipazione nel capitale oppure se utilizzare lo strumento che abbiamo sinora preso in esame.

Ci sono esperienze avviate, ma non ancora concretizzate. So che alcune grandi banche del sistema bancario italiano hanno già risposto positivamente all'appello fatto un paio d'anni fa sulla famosa tratta ad alta velocità od alta capacità Torino-Lione, anche se bisogna evitare che si ripetano situazioni come quelle relative al *tunnel* sotto la Manica, che è stata una bruttissima esperienza, viste le contrazioni, per la società che lo ha realizzato e lo gestisce, di remunerazione del capitale.

Ebbene, vorremo capire se in questo momento è preferibile intervenire mediante una partecipazione diretta al capitale delle società già costituite, in attesa che si perfezioni il *project financing*, oppure se è opportuno attivare immediatamente lo strumento del *project financing*, pur nelle difficoltà che ancora abbiamo riscontrato - e che lei stesso ha elencato.

PESSINA (FI). Signor Presidente, intervengo rapidamente per fare qualche osservazione e rivolgere alcune domande.

Con l'introduzione del presidente Sella mi sembra si sia risposto al quesito relativo alle funzioni che devono svolgere le banche nel futuro, in merito al *project financing*. Egli si è riferito a tre grandi funzioni: quella di consulenti, o *financial advisor*, quella di organizzatori del finanziamento e quella di finanziatori veri e propri. Mi sembra che ciò risponda alla preoccupazione tesa a capire se il sistema bancario sia già preparato ad affrontare questi problemi così impellenti.

La seconda osservazione riguarda i tempi, vale a dire un argomento che ho già sollevato nella precedente audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi. Ripeto (perché mi interessa sia sottolineato) il concetto che sui tempi di realizzazione dei progetti si gioca l'immagine di questo Governo; di conseguenza abbiamo necessità di fare in fretta e di realizzare il maggiore numero di opere programmate. Devo riconoscere che su tale argomento mi ha, a dir poco, terrorizzato l'esempio britannico, citato dal presidente Sella, per cui sarebbero stati necessari circa dieci anni per mettere in moto la macchina del *project financing*.

Da ciò scaturisce una prima domanda. Essendo comunque vantaggioso per noi mutuare esperienze di altri Paesi, vorrei sapere se, attraverso l'apprendimento di quanto è stato fatto in Gran Bretagna, possiamo aspirare ad una consistente riduzione dei termini temporali.

La seconda domanda è riferita al «quadro di riflessione» del sistema bancario in merito al *project financing*. Vorrei infatti sapere se gli attori di questo settore saranno le *merchant bank* od anche le banche tradizionali, perché, nel primo caso, sappiamo quale povertà offra il panorama italiano in merito; se invece si pensasse di aprire verso il sistema bancario in generale, sarei più ottimista, anche in funzione della realizzazione del programma in tempi brevi.

PEDRAZZINI (LP). Ho udito che nella finanza di progetto il nodo centrale è l'ente gestore, che per noi è rappresentato dalle concessionarie. Mi riferisco in particolare alle concessionarie infrastrutturali e non certo a quelle nel mondo sanitario, perché finora ho visto solo un ospedale in *project financing*, tuttora in fase di elaborazione, e per il quale il tempo sembra passare inutilmente.

Vorrei sapere se, allo stato attuale, il mondo delle concessionarie italiane è sufficientemente competitivo. Esiste, cioè, competitività tra loro oppure vi è una situazione tale per cui nessun altro può entrare? Se così fosse, sarebbe opportuno valutare soluzioni legislative che possano favorire in futuro la creazione di nuovi soggetti. Ciò determinerebbe una maggiore elasticità, soprattutto perché la valutazione del rischio molto spesso è una scelta e vi è chi è abituato a non rischiare mai e quindi adotta solo un certo sistema.

Allora, dal punto di vista del mondo delle banche, il sistema attuale delle concessionarie è sufficientemente competitivo o sarebbe opportuno individuare delle modalità per ampliarlo?

SELLA. Signor Presidente, rispondo innanzi tutto alla sua domanda.

Nella sua introduzione lei ha parlato di 60.000 miliardi su 234.000 sostenibili dal settore privato. Credo che nel settore privato – allargato (banche, finanza, e così via) 60.000 miliardi si trovino senza alcun problema. Insisto, quindi, col dire che non c'è un problema di ordine finanziario.

La seconda domanda era sulla riorganizzazione del sistema bancario, con lo *slogan* «più ingegneri e meno ragionieri». Ebbene, direi proprio che ciò si sta verificando. Quando citavo, nel mio intervento, i 20 maggiori gruppi, italiani ed esteri, mi riferivo a quelli che già oggi sono nelle condizioni di fornire l'*advisor*, a pagamento – (come avviene in tutto il mondo), l'*arranging* a pagamento e l'organizzazione del finanziamento. Credo, quindi, come ho già detto, che in realtà la questione risieda nel fatto che non sono arrivati progetti da finanziare: non si possono citare progetti che non sono stati finanziati. Se sarò nuovamente audito tra due anni e se nel frattempo saranno partiti molti *project financing*, non credo si presenterà l'opportunità di chiedermi come mai non è stato finanziato questo o quel progetto.

Credo, quindi, che la competizione reale tra banche italiane ed estere (siano *investment bank* o siano solo divisioni interne di *investment bank* delle grandi banche) abbia creato le capacità di *advisor*, di *arranging* e di finanziamento necessarie. A mio avviso, oggi ci troviamo semplicemente nella situazione in cui non ci sono progetti da finanziare.

Il senatore Cicolani ha posto una domanda molto articolata, ha citato la *Lyonnaise des Eaux* ed altro. Qui si innesta un'altra domanda formulata successivamente relativa all'esistenza di una sufficiente concorrenza fra concessionari.

Visto il loro attuale numero limitato, forse non c'è grandissima concorrenza perché se ci fosse avremmo un maggior numero di concessionarie, né mi pare che le condizioni siano state tali da ritenere che potevano esserci ma che non sono venute fuori. In realtà non sono state adottate sufficienti condizioni di concorrenza, ma non è argomento che ci compete.

Il direttore Zadra mi suggerisce che forse lei parlava solo di concessionarie autostradali, mentre sia ben chiaro che il mio giudizio si riferisce a tutte le concessionarie, in ogni settore.

Lei ha fatto un'affermazione che condivido parzialmente e cioè che le banche stabiliranno le priorità. Non credo che sarà così, perché le banche non hanno influenza sulle priorità, che invece vengono determinate dalla maturazione di un progetto da finanziare. A quel punto, non esistono priorità: o il progetto sarà finanziato oppure no, dipenderà dal «caldo», «tiepido» o «freddo» di cui dicevo prima. Nell'eventualità che il progetto sia tiepido o caldo, insisto a dire che non vi sarà alcuna problematica di finanziamento. Se il progetto è freddo, la Infrastrutture S.p.a., a mio avviso, con la garanzia dello Stato, è proprio deputata a finanziare i progetti che non abbiano sufficiente flusso di cassa. Certamente se la Infrastrutture si mettesse ad usare le sue risorse per finanziare progetti «caldi» in competizione con le banche e poi i «freddi» non venissero finanziati, allora il meccanismo non funzionerebbe.

CICOLANI (FI). Se il progetto è tiepido o caldo lo determinano le banche.

SELLA. Sì, ma è stata formulata anche un'altra domanda, mi pare dalla senatrice Donati, riguardante il livello di interesse. È evidente che quando il flusso di cassa paga il costo del denaro per il periodo atteso e un ragionevole premio al rischio, secondo me non ci saranno difficoltà. Ovviamente se non c'è un premio al rischio il progetto non sarà appetibile.

Sul *general contractor*, senatore Cicolani, credo vada fatta una piccola aggiunta. Il *general contractor* è di norma, come lei diceva inizialmente, la grande impresa, che ha merito di credito proprio, quindi può tranquillamente fare il *general contractor*, avere banche che la finanziano normalmente; successivamente riceverà i soldi dalla pubblica amministrazione e li consegnerà alle imprese. Si tratterebbe in questo caso di una impresa di costruzioni più grande, di maggiore forza finanziaria. Invece, il *project financing* come l'intendiamo noi è un istituto per cui una impresa, anche piccola, può ottenere finanziamenti per il progetto. Allora, nel caso di *general contractor*, mi sembra che, per finanziare l'impresa, possano essere utilizzate modalità tradizionali. Il *project financing* che si vorrebbe (credo che quando andrete in Gran Bretagna lo constaterete) serve a finanziare il progetto, senza guardare tanto al merito di credito di chi costruisce, ma alla redditività.

Mi pare di avere sostanzialmente già risposto alla senatrice Donati. Per quanto riguarda la questione della concessione per cinquant'anni, avevo già detto e sottolineato di nuovo che una lunga durata nel tempo serve solo a rendere finanziariamente equilibrato, cioè tiepido o caldo, un progetto che nel brevissimo tempo non lo sarebbe.

Facciamo due casi tipici. Se voi pensate di fare un *project financing* per l'autostrada pedemontana veneta o per un «peduncolo» a Mestre e di far pagare un pedaggio anche solo di dieci centesimi di euro, certamente quel progetto diventerà di largo profitto, perché c'è molto traffico. Allora si può fare un *project financing* a breve termine, di 10 o 15 anni.

Invece, il discorso è diverso se si affronta un progetto autostradale che non abbia un traffico straordinario. Non so se avete mai notato che le nuove autostrade all'inizio sono poco frequentate e, talvolta, ci vogliono anche 10-15 anni perché siano trafficate. Allora, perché il progetto sia economicamente sostenibile e il rischio attenuato, serve un periodo lungo perché gli ultimi anni finanzieranno i primi, che sono stati caratterizzati da poco flusso di traffico. Starà alla capacità della banca prevedere il flusso di cassa.

In questo senso, la risposta alla senatrice Donati è che la concessione sarà di breve o di lungo periodo in relazione alle previsioni del flusso di cassa possibile.

Il senatore Cambursano faceva riferimento a difficoltà del sistema bancario italiano o europeo, ma io proprio non ne vedo. Tempi meno fa-

cili e qualche perdita maggiore sono perfettamente in linea con un periodo di crisi, come sempre succede.

Che io sappia, le regole di Basilea vigenti sono perfettamente rispettate, mentre per quel che riguarda quelle future le analizzeremo a partire dal 2006.

Sono stati citati diversi tipi di intervento, come le autostrade, le acque, gli ospedali. Credo che alla fantasia finanziaria e progettuale non ci sia limite, che invece è costituito dal flusso di cassa e, eventualmente, dalle difficoltà di misurarlo. Continuo a ripetere fino ad essere noioso che è a questo tipo di opere che si rivolge il *project financing*, quindi non osservo limiti particolari.

Certo, se un ospedale non dovesse dare gli introiti previsti e avesse poca affluenza, se ci fossero delle camere vuote o sale operatorie o complicatissimi impianti (come la TAC, la cobaltoterapia e altri) non utilizzati, allora effettivamente ci potrebbe essere uno spreco.

Non sono le banche che fanno la selezione, bensì la pubblica amministrazione quando riesce a proporre i progetti.

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione, dieci anni è il tempo che gli inglesi hanno impiegato per diffondere questa cultura nella loro pubblica amministrazione. Se noi mutuassimo il loro metodo, in quanto applicabile per il nostro diritto, perché il loro – come è noto – è un diritto di *common law* e sono veloci, noi potremmo fare molto più in fretta, perché potremmo utilizzare tutta la loro esperienza. Però, quando parlavo di tempi, lo facevo non in riferimento ai tempi di applicazione da parte della pubblica amministrazione, bensì a quelli da quando la pubblica amministrazione inizia ad applicare la normativa a quando si arriva al progetto.

Ho detto che i tempi culturali sono certamente da ridurre e nel vostro viaggio in Inghilterra apprenderete una serie di elementi, ma io parlavo dei tempi in una situazione culturale ormai diffusa, cioè dei tempi tecnici per arrivare al progetto. Credo vada compiuto ogni tipo di sforzo possibile per ottenere una velocizzazione di quei tempi.

Gli investimenti che il Paese vuole effettuare sostengono la congiuntura, perché ogni investimento vuol dire lavoro, cemento, macchinari e tantissimo altro e, poi, quando l'investimento è in opera vuol dire aumento dell'efficienza.

Ad esempio, si potrebbe evitare che la mattina per andare da Bergamo a Milano tutti facessero un'ora di coda. Io, venendo da Biella; per andare a Milano centro, oggi ci impiego due ore e un quarto, quando una volta ci mettevo solo un'ora; se quell'ora e un quarto in più non fosse più sprecata dalle persone e per il trasporto delle merci, si farebbe più in fretta. Allora, questi progetti infrastrutturali dovrebbero servire ad aumentare l'efficienza del sistema Paese e di alcuni servizi che funzionano male (ad esempio quello postale, anche se adesso è migliorato).

Bisogna che il sistema Paese investa per sostenere la congiuntura, garantire maggiore efficienza e ridurre i costi dei servizi per il Paese stesso. Questa è la risposta conclusiva che spero soddisfi anche il senatore Pedrazzini.

Ho già parlato della competitività tra concessionarie. Per quanto riguarda la competitività tra banche, la competizione *cross border* è completa; se quelle che voi avete definito *merchant bank* - ma che io definirei *investment bank* - di tipo italiano non fossero sufficienti, state tranquilli che quelle estere arriverebbero tutte, da quelle americane a quelle anglosassoni, a quelle tedesche, a quelle francesi; a condizione però che siano progetti sani come flusso di cassa e che le condizioni secondo cui il progetto è formulato e secondo cui l'impresa banca si assume il rischio di finanziamento non vengano modificate in corso l'opera. Se non si rispettano queste due regole, allora non siamo noi che non sappiamo fare *project financing*, ma sono le condizioni ambientali che non sono tali da permettere alle banche di fare *project financing*.

Vorrei che foste assolutamente convinti che le mie affermazioni non sono apodittiche, ma sono confermate dai fatti, perché nel nostro mondo la concorrenza è completa e una banca che non avesse un ingegnere, sempre che gli serva, correrà ad assumerlo quando sarà il momento.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il presidente Sella per la chiarezza delle sue risposte, rinnovo l'apprezzamento per questo incontro.

Vorrei aggiungere alcune considerazioni. Mi pare che da parte del massimo esponente dell'Associazione bancaria italiana sia stato ribadito un argomento importante, che nel dibattito politico molto spesso viene considerato prioritario, relativo alle risorse e al fatto che queste ci siano o meno. In una logica un po' datata, questo argomento aveva senso: quando lo Stato faceva tutto, occorreva andare a Roma a bussare e a chiedere per ottenere i finanziamenti, per poi immaginare che questi venissero spesi e, quindi, la competizione era tra chi arrivava prima e spendeva meglio. In un sistema in cui vi sono i vincoli determinati dal patto di stabilità e dal doveroso rispetto dei parametri di Maastricht, oltre alla necessità di perseguire ancora una politica di rigore, questo diviene un problema di «coperta corta» che non si risolve con le fantasie, ma con le alternative. In un Paese sicuramente caratterizzato da un rilevante debito pubblico, ma anche da una capacità di risparmio assai consistente (non dobbiamo mai dimenticare che siamo una grande potenza anche perché abbiamo questi elementi di positività: le famiglie risparmiano e i denari affluiscono copiosi nelle banche), - l'operazione che dobbiamo fare è di creare un sistema - e il sistema bancario si è già organizzato in questo senso - per cui la canalizzazione delle risorse possa funzionare dalle banche al sistema: quindi, un processo inverso di quello che abbiamo posto in essere in cinquant'anni di storia democratica.

Dopo avere udito le parole del presidente dell'ABI sono e rimarrò ancor più convinto che l'interlocutore del sistema bancario in questo momento sia attento e adeguato a fornire risposte all'altezza della situazione. Sono del pari convinto che vi è una linea di lavoro, tutta da indagare, su cui oggi non abbiamo interlocutori: dove sono gli enti gestori? Le banche entrano e poi vendono agli enti gestori, ma chi sono gli enti gestori? Le autostrade rappresentano un segmento a parte, in quanto in Italia il sistema

autostradale è stato impropriamente costruito col *project financing*; era un *project* improprio, non secondo i canoni della nostra legge: si interveniva, lo Stato aveva un fondo di garanzia che garantiva le banche e poi, gestendo, veniva ripagato quanto investito. Qui, invece, siamo in mare aperto: lo Stato non dà più il fondo di garanzia e, quindi, è più difficile. Chi sarà a gestire nei comuni le piscine, i parcheggi, i porticcioli turistici, i forni di incenerimento, che pure sono una necessità, nel nostro Paese? E' difficile capire chi li gestirà. Quindi, quella dell'ente gestore è una figura nuova, che credo rappresenti una scommessa per il nostro Paese.

Un'altra osservazione riguarda quanto detto dal presidente Sella e dal dottor Zadra: se un Paese evoluto come la Gran Bretagna ha impiegato dieci anni a diffondere la cultura del *project* a livello della pubblica amministrazione, noi - - atteso che ad oggi questa cultura non sembriamo possederla - quanto impiegheremo a farlo, con una pubblica amministrazione che ha un milione di lavoratori in più rispetto ai parametri europei ed è abituata ad essere considerata come un elemento residuale - (e non lo è)? Questo è un interrogativo che ci poniamo.

SELLA. Intanto voglio ringraziare tutti per l'invito e lei, signor Presidente, per le conclusioni che ha tratto.

Mi permetta una considerazione di segno diverso sulla cultura. Noi italiani abbiamo doti di elasticità e di prontezza straordinarie, ma qui occorre la convinzione. Se la convinzione c'è, le nostre pubbliche amministrazioni - saranno in grado di recepire molto velocemente la cultura di gestire in modo nuovo il *project*. Quindi, mi permetta di trasmettere una nota di ottimismo (che mi deriva dall'essere un ottimista), purché dal centro partano indicazioni chiare e si capisca che questa è la nuova via.

Non c'è italiano, poi, che non sia convinto del fatto - che le opere infrastrutturali ci servono, e lo può verificare chiunque sia costretto a mettersi in coda su qualche autostrada: potrei citare, ad esempio, la Bologna-Firenze. Mi accorgo che finisco col parlare sempre di automobili ed, invece, potrei riferirmi anche al settore idrico, ai piccoli porti, ai parcheggi. Ebbene, a maggior ragione, vedendo macchine parcheggiate in triplice fila, ci si chiede come sia possibile dover cercare per mezz'ora un parcheggio.

Ringrazio ancora lei, signor Presidente, e gli onorevoli senatori.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente i nostri ospiti.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,25.

