

INTERVISTA A CLASS CNBC DI MARIO CIACCIA, VICEMINISTRO A INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Con queste mosse l'Italia ripartirà

Bond di scopo, capitali stranieri e sblocco di opere per 50 miliardi sono interventi decisivi per migliorare il sistema infrastrutturale nazionale, sottolinea l'ex banchiere. Alitalia? Il 2013 sarà l'anno della verità

DI JANINA LANDAU
CLASS CNBC

«**Q**uesto anno di governo Monti è stato a mio avviso sostanzialmente positivo. L'Italia ha riacquisito credibilità all'estero e sono state poste basi e radici profonde per lo sviluppo e la crescita». Il bilancio di un anno di esecutivo tecnico è stato tracciato da Mario Ciaccia, viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, in questa intervista a *Class Cnbc*.

Domanda. Con il ddl Sviluppo è stata disposta l'autonomia finanziaria dei porti. Quali saranno le novità e quali i vantaggi?

Risposta. Questo è uno degli esempi. Fino a oggi si era ritenuto che le autorità portuali potessero fare delle cose, però senza dare loro lo strumento per farle. Si è rotto un tabù, si è data finalmente autonomia finanziaria. L'1% dell'Iva prodotta dai porti, con un limite di 70 milioni complessivo, verrà versato ai porti medesimi perché possano fare banchine o perché migliorino le infrastrutture. Insomma, si è voluto attivare un volano di sviluppo e di crescita che dia tangibilmente la possibilità ai porti di essere quello che sono: le porte d'ingresso e d'uscita del nostro territorio.

D. Confindustria ha detto che il ddl Sviluppo è un buon inizio ma che bisognerebbe eliminare la soglia dei 500 milioni per la fruizione del credito d'imposta. Come l'ha letta?

R. Se è stato messo quell'importo una ragione c'è: 500 milioni stanno a significare che, nell'ottica di chi ha scritto questa norma e del governo che l'ha approvata, questa è una soglia che permette di poter affermare che si tratta di opere strategiche e quindi meritevoli della defiscalizzazione. L'abbassare o il non individuare una soglia avrebbe comportato il rischio che anche il campo di calcio della parrocchia si potesse presentare per avere un riequilibrio del piano economico e finanziario. Ciò detto, se si ritiene che una soglia possa essere virtuosamente abbassata per favorire meglio lo

sviluppo di opere piccole e medie, in me troveranno un alleato.

D. A breve ci sarà il decreto attuativo per il bond di scopo. Quali obiettivi vi siete prefissati?

R. L'obiettivo è consentire alle tante amministrazioni locali che oggi sono strette dal Patto di Stabilità, di far ricorso a obbligazioni di una società-veicolo per realizzare alcune opere, sapendo bene che i soldi sono garantiti dagli asset patrimoniali di cui dispone l'ente locale, i quali vengono segregati e non sono quindi aggredibili dai creditori. È in corso di definizione un regolamento attuativo che penso sia uno degli strumenti per sviluppare soprattutto piccole e medie opere nell'interesse dei cittadini.

D. A proposito di cittadini, siete molto interessati anche a sentire il loro parere?

R. Non c'è dubbio. Credo che sia ora di colmare un vuoto che era costituito e che è ancora costituito, perché non è ancora legge: quello della consultazione pubblica. Ci stiamo riferendo a un ordinamento che ha responsabilità di colmare un vuoto perché consente di rappresentare in maniera adeguata, opportuna al territorio, quelli che sono costi e benefici che possono derivare dalla realizzazione di un'opera. Si arriva quindi a una condivisione o perlomeno a una rappresentazione realistica dell'opera che si va a definire, fermo restando che poi il decisore pubblico deve assumersi le proprie responsabilità.

D. Vi siete impegnati a sbloccare opere per 50 miliardi. Ci riuscirete? Se sì, in quali campi pensate di lavorare?

R. Con l'ultimo Cipe, il 26 ottobre di quest'anno, siamo arrivati a sbloccare e avviare nella sinergia del partenariato pubblico-privato 35 miliardi, che ovviamente hanno tempi differenti a seconda del grado di procedimento dell'opera. Sono fiducioso che altri 15 e forse anche di più si potranno sbloccare entro la fine dell'anno: mettendo in campo l'asse autostradale Telesina per circa 300 milioni; la Termoli-San Vittore per 1,1 miliardi; lo snodo autostradale di Bologna per 1,3 miliardi. Stiamo portando a definizione anche i tre accordi di pro-

gramma in deroga per Sea, Save e Adr, cioè i tre sistemi aeroportuali di Milano, Venezia e Roma, che significano oltre 7 miliardi di investimenti. Poi ci sono la tenacia e la consapevolezza di poter sbloccare anche la Orte-Mestre, è la più grande opera infrastrutturale che si possa realizzare, che da sola pesa oltre 10 miliardi.

D. Lei si è detto favorevole agli investimenti stranieri in infrastrutture. Nei giorni scorsi si è parlato di un possibile interesse da parte di capitali cinesi per il Ponte dello Stretto.

R. Io sono favorevole al capitale straniero. Ben venga chi vuole investire sulle nostre infrastrutture per due motivi: perché significa che la ripresa della fiducia nel nostro Paese è forte e le norme emanate danno certezze e perché ovviamente le infrastrutture non sono delocalizzabili. Per quanto riguarda i cinesi, so che hanno notevoli disponibilità, però sono abituato a leggere le carte di proposte precise e al momento non mi è dato vederle.

D. Il trasporto aereo sta soffrendo molto, anche per la concorrenza dei treni. Come state monitorando questo settore?

R. Con molta attenzione. Ci sono stati un aumento del costo del carburante, un calo della domanda e la concorrenza delle compagnie aeree le low cost. Tutto ciò crea difficoltà sia per le compagnie tradizionali sia per le stesse low cost, perché l'operatore piccolo spesso non ce la fa a mantenere gli stessi livelli di servizio. Quindi si pone un problema casomai di ridefinizione, aggregazione e riagggregazione di vettori. Nello stesso tempo poi c'è anche l'alta velocità, il treno, che sulle tratte più ricche certamente fa una grande concorrenza. Però il mercato, alla fine della fiera, rispetta i diritti dei consumatori e premia le compagnie aeree o ferroviarie più capaci di dare le risposte necessarie. Il governo certo non può essere assente: qui parliamo di gente che lavora, parliamo di possibilità,

di opportunità anche di sviluppo verso altri Paesi. Quindi, nei limiti in cui questo è possibile, è chiaro che il governo farà la sua parte in un quadro generale nel quale dovrà essere definito un piano nazionale per il trasporto aereo.

D. Quale futuro vede per Alitalia?

R. Dovrà dimostrare grinta e capacità di operare nella concorrenza. Il 2013 sarà una sfida importante.

D. Il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, ha denunciato che le imprese stanno morendo di fisco. È d'accordo con la proposta di MF-Milano Finanza di anticipare al 2013 l'entrata in vigore del fondo Tagliatasse finanziandolo con i ricavi della lotta all'evasione?

R. Sono d'accordissimo con Squinzi. Bisogna vedere quanto si riesce a recuperare dalla lotta all'evasione e quante sono le risposte che bisogna dare ai diversi

settori dell'economia. Ma non c'è dubbio che sogno e desidero che si possa arrivare ad abbassare il cuneo fiscale. Ridurre le tasse significa favorire misure antirecessive, quindi favorire e stimolare la domanda. Però bisogna fare i conti con quella che è la realtà a saldi invariati, perché si eviti poi di ritornare a scivolare su un terreno molto viscido. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/trasporti

