

## Mobility Conference 2011

### “Muoviamo l'Italia: politiche, reti e infrastrutture per il rilancio del Sistema Paese”

Milano, 7 febbraio 2011

#### Intervento di Cesare Trevisani, Vice Presidente di Confindustria

Presidente Meomartini, Presidente Sangalli, Autorità, Colleghi, Amici.

Voglio, innanzitutto, ringraziare Assolombarda e la Camera di Commercio di Milano per l'invito a partecipare alla 9a edizione della Mobility Conference, che costituisce ormai da tempo un'occasione eccezionale per confrontarci su temi fondamentali per il Sistema Paese, quali lo sviluppo infrastrutturale, la logistica e la mobilità, a cui quest'anno si sono aggiunti altri temi cruciali come l'energia e la sostenibilità.

In questi anni abbiamo vissuto una crisi eccezionale dell'economia globale, dalla quale solo oggi sembra che i mercati internazionali si stiano riprendendo, come testimoniato dalla crescita del 4,4% del commercio mondiale per l'anno 2010 diffusi dal Cento Studi di Confindustria.

A livello europeo, la Germania si è dimostrata in grado di seguire meglio degli altri questo trend positivo, con una crescita del PIL del 3,6%. Un risultato frutto di riforme strutturali varate nei primi anni duemila, che hanno interessato, in particolare, il *welfare*, il mercato del lavoro, l'internazionalizzazione delle imprese e, non da ultimo, **infrastrutture, ricerca e innovazione**.

La performance tedesca, a cui guardiamo spesso come modello per l'Italia, ha quindi poco del “miracolo” o del “caso”, ma molto della “fatica” e della concretezza, ma soprattutto della visione e della strategia!

Purtroppo è diversa l'analisi per il nostro Paese. Il Fondo Monetario Internazionale ha rivisto al ribasso le stime di crescita del PIL per l'Italia intorno all'1% per il 2011 e il 2012, mentre il nostro Cento Studi non va molto oltre, prevedendo un incremento dell'1,1% nel 2011 e dell'1,3% nel 2012.

Le ragioni di questa evidente “lentezza” della ripresa italiana – lo ha ribadito anche recentemente la Presidente Marcegaglia – vanno rintracciate in primo luogo in un debito pubblico ancora troppo elevato, ma anche nel peso eccessivo delle procedure che regolano l'attività economica e nella limitata

efficienza del sistema-paese, dovuta anche alla presenza di una rete infrastrutturale ancora incompleta, poco integrata e, in alcuni casi, obsoleta.

In questo quadro, va dato merito al Governo di aver garantito la stabilità dei conti pubblici, di aver portato avanti processi importanti di semplificazione e di aver realizzato o avviato opere rilevanti e significative. Ma resta il bisogno di risolvere alcune criticità di fondo, varando profonde riforme strutturali a sostegno della competitività e della crescita.

Dobbiamo in primo luogo rendere più efficiente l'allocazione della spesa pubblica. La manovra di finanza pubblica delineata nel corso del 2010 ha infatti prodotto un durissimo taglio alla capacità di spesa dello Stato, in alcuni casi sicuramente dovuto, in altri meno.

Mi riferisco soprattutto al settore delle infrastrutture, per il quale ANCE e CRESME stimano un declino della spesa pubblica del 6,3% nel 2008, del 5,2% nel 2009 e al 4,2% nel 2010; ciò va attribuito alla riduzione degli stanziamenti in termini reali per l'anno corrente del 14%, che sommata ai tagli del 2010 e del 2009, porta a una contrazione totale del 35% sul triennio.

Le più grandi stazioni appaltanti pubbliche, ANAS e Ferrovie dello Stato, hanno subito una riduzione di circa 1 miliardo di euro delle proprie disponibilità ad opera della Legge di Stabilità per il 2011. Per le Grandi Opere della Legge Obiettivo, la manovra finanziaria non ha aggiunto nuove risorse rispetto agli stanziamenti del DL 185/2008.

C'è un serio problema di reperimento dei fondi necessari. Il Ministro ha fatto tutto il possibile e anche di più per garantire un minimo di continuità alle grandi opere e finanziare quelle minori, ma i risultati sono per ora deludenti.

Come Confindustria siamo sempre più convinti che occorra innanzitutto dare centralità a progetti e valutazioni tecnico-economiche e finanziarie attendibili, tali da garantire una corretta gestione delle risorse, dare certezza realizzativa alle opere e soprattutto attrarre capitale privato. Il nostro convincimento è che il ruolo dello Stato è e resta essenziale, ma occorre assolutamente incentivare l'utilizzo di strumenti alternativi di finanziamento: **bisogna, cioè, rafforzare il ruolo strutturale e diffuso della finanza privata.**

Malgrado i dati incoraggianti nelle grandi opere – per lo più autostradali – dobbiamo necessariamente constatare come l'impiego della finanza di progetto continua a essere più diffuso negli interventi di minor entità.

La **Relazione 2010** dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto conferma il **crescente ricorso alle gare in PF**, con oltre il 30% dei bandi totali nel 2009

e un aumento del 10% rispetto al 2008. Tuttavia, pur crescendo nel numero, il PF non aumenta in termini di valore: ciò significa che esso rimane per lo più utilizzato per opere “locali”, senza aumentare il contributo complessivo alla realizzazione delle opere pubbliche.

Per questo dobbiamo guardare anche ad altri strumenti che possono favorire la partecipazione dei privati. A livello comunitario, sono stati **istituiti fondi isituzionali di equity** – “Inframed” e “Marguerite” – per l’infrastrutturazione del Mediterraneo, partecipati dalle Casse Depositi e Prestiti di alcuni Stati membri (tra cui l’Italia) e dalla BEI e capaci di mobilitare decine di miliardi grazie ad un eccezionale effetto leva.

A livello nazionale, sono nati fondi di *equity* per le infrastrutture, alcuni dei quali partecipati anche dalla **Cassa Depositi e Prestiti**, come il Fondo PPP per operazioni di PF anche in opere *greenfield*. Il ruolo della Cassa, ormai lo sosteniamo da tempo, può essere davvero fondamentale per stimolare il ricorso al PPP e al PF.

Tuttavia, per rendere realmente utilizzabili questi strumenti e redditizi gli investimenti occorre sciogliere numerosi nodi. In primo luogo, abbiamo bisogno di **maggiore stabilità e semplificazione del quadro normativo** e delle procedure autorizzative e realizzative. Una legislazione sempre *in fieri* disincentiva i privati ad investire, poiché mina la stabilità dei piani economico-finanziari dei progetti. Anche l’altalena e il rimbalzo di competenze decisionali, che vedono sempre più le responsabilità di amministrazioni centrali, regioni, province e comuni sovrapporsi, rallentano e talvolta bloccano la realizzazione delle opere.

Confindustria ha già affrontato ne “La Riforma Infrastrutturale” del settembre 2009 la questione del finanziamento privato delle opere pubbliche; vogliamo ora passare ad una fase di più concreta e specifica proposta. Per questo abbiamo avviato **un nuovo confronto** con il nostro sistema associativo esclusivamente sulla finanza privata, in collaborazione con la Fondazione ASTRID, al fine di proporre soluzioni positive per il settore concentrandoci su alcuni specifici argomenti quali:

- Il ricorso ai Project Bond;
- L’allocazione e la gestione del rischio amministrativo;
- Il Ruolo delle garanzie pubbliche e miste;
- La verifica di proposte evolutive del Project Financing.

Ma abbiamo bisogno di impostare delle “buone” politiche, nella consapevolezza che un **sistema infrastrutturale efficiente e moderno** è essenziale per **sostenere lo sviluppo logistico del Paese**: oltre alle infrastrutture, dobbiamo pensare a strutturare e rafforzare un’intera filiera.

Il nostro **ritardo logistico** ha radici lontane. Deriva, principalmente, dall'assenza di una politica industriale dedicata, dalla mancanza di un disegno organico in cui inserire l'insieme delle *policy* dei trasporti e ridurre, così, al minimo gli effetti di reciproco spiazzamento e le barriere tra mercati e anche tra specifiche attività all'interno dei singoli mercati.

In questi anni, comunque, sono stati compiuti importanti passi avanti nella regolazione. Penso alle politiche di liberalizzazione che hanno interessato le ferrovie e il trasporto aereo e che hanno determinato una forte pressione alla riorganizzazione produttiva dei grandi operatori storici, nonché l'avvio di processi di diversificazione dell'offerta grazie all'ingresso di nuovi attori.

Per le **ferrovie**, da anni è in crescita – lenta, ma costante – la quota del traffico merci servita da imprese non pubbliche, accompagnata anche dalla liberalizzazione del trasporto passeggeri che, tra qualche mese, vedrà l'ingresso di un nuovo operatore sulla tratta AC/AV Milano-Roma.

La **liberalizzazione** del mercato nazionale rappresenta un passo fondamentale per incrementare la quota modale del trasporto su ferro, ma l'asimmetria regolatoria che attualmente persiste tra i paesi europei costituisce, ancora, un ostacolo importante. Dobbiamo chiedere con forza la reciprocità nell'apertura dei mercati ferroviari agli altri partner comunitari; non è più concepibile che alcuni di essi restino arroccati a posizioni di monopolio e i loro cd. "campioni nazionali" utilizzino i ricavi (e i sussidi) che derivano da quelle posizioni per entrare in altri mercati.

Ma occorre, a nostro avviso, una maggiore attenzione alle esigenze delle imprese utenti del trasporto su rotaia per la movimentazione delle proprie merci: per questo auspichiamo che le esigenze legittime di razionalizzazione del sistema dei terminal e dei raccordi ferroviari tengano nel dovuto conto l'effettiva domanda di servizio, per trovare le soluzioni più efficienti a soddisfarla.

Il settore del **trasporto aereo**, può dirsi pienamente liberalizzato per quanto riguarda le operazioni di volo; deve però ancora risolvere le molte criticità di un sistema aeroportuale nazionale ancora troppo poco efficiente, anche se sicuramente molto dinamico.

Dalla recente "Indagine conoscitiva del sistema aeroportuale italiano" promossa dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, auspichiamo si possa addivenire all'adozione di un piano organico del sistema aeroportuale.

Come Confindustria, abbiamo più volte sottolineato l'esigenza di individuare nuove strategie di sviluppo di medio-lungo periodo per gli scali italiani, che tengano in maggior conto le possibili specializzazioni delle singole realtà e che contribuiscano al rilancio del nostro sistema logistico, anche mediante una maggiore integrazione con le ferrovie e la rete viaria.

Le medesime considerazioni, poi, valgono anche per il settore portuale, il cui ruolo imprescindibile nell'intera logistica nazionale va sostenuto e potenziato.

Oggi, è in discussione **in Parlamento la riforma della Legge quadro del settore 84/94**. Riteniamo apprezzabile il lavoro fatto da Parlamento e Governo in questi mesi: alcune modifiche proposte vanno nella giusta direzione. Penso all'introduzione di procedure certe per l'approvazione dei piani regolatori portuali e di una disciplina specifica per i dragaggi, al coinvolgimento dei privati negli investimenti. Ci aspettiamo però che vengano affermati concetti chiave come l'assoluta necessità dell'evidenza pubblica, la terzietà dei concedenti, la compatibilità concorrenziale degli investitori e la coerenza degli investimenti con logiche di sistema.

**Restano, a nostro giudizio, ancora irrisolti alcuni nodi chiave.** In primis, la *governance* delle Autorità portuali, il cui ruolo dovrebbe limitarsi a funzioni di regolazione e amministrazione, lasciando ai privati e alla concorrenza la gestione delle attività e dei servizi portuali. Abbiamo sempre sostenuto l'importanza di dotare le Autorità di **autonomia finanziaria**, purché associata a **controlli della spesa** per evitare sprechi o la formazione di privilegi: il "Fondo" previsto nella proposta di legge all'esame è un concreto passo in avanti, ma vanno chiarite meglio le regole di impiego delle risorse.

Particolarmente preoccupante è, ancora, la situazione in cui si trova l'**autotrasporto**, che negli ultimi anni è stato fortemente colpito dalla crisi economica e da una pressione competitiva estera crescente; piuttosto che cogliere l'occasione per ristrutturare il settore e "adeguarlo" al nuovo ambiente competitivo (così come invece ha fatto il settore manifatturiero), si è preferito tornare a posizioni protezionistiche e corporative, culminate con il **protocollo d'intesa del 17 giugno scorso**.

Tale protocollo, non dà vere prospettive di sviluppo all'autotrasporto, perché si è rinunciato alla liberalizzazione del 2005 e si è preferito appesantirne l'operatività e concentrarsi su sostegni a pioggia alle imprese meno efficienti.

Un altro tema è quello della "**city logistic**", comparto che, oltre ad una insufficiente dotazione infrastrutturale, sconta la predisposizione di azioni poco integrate, finalizzate ad intervenire sulle emergenze, piuttosto che a risolvere i problemi strutturali. Occorre razionalizzare la componente più

strettamente “gestionale” (limitazioni di traffico, ricorso al mercato per eventuali servizi di distribuzione finale, ecc.), considerando la sostenibilità ambientale ed economica come paradigmi di riferimento di ogni intervento, per non intraprendere azioni destinate a fallire una volta esaurite le risorse pubbliche di sostegno.

Discorso a parte meritano gli **interporti** che, possono sicuramente conferire un grande contributo all’efficientamento della mobilità delle merci. Un primo passo per il loro rilancio dovrebbe essere la riforma della Legge 240/1990, che risulta ancora poco coerente con i nuovi modelli di organizzazione aziendale, con la crescita dei commerci e dell’economia globalizzata.

Oltre che intervenire sulle singole componenti del trasporto, sarebbe opportuno eliminare le **asimmetrie regolatorie** tra le varie modalità. In tal senso, il **Piano della logistica**, approvato di recente, rappresenta un primo, seppur parziale, importantissimo contributo! Ma permettetemi di dire, si poteva e si doveva essere più coraggiosi! E concreti!

Non si capisce, ad esempio, perché in esso venga solo nominata, ma non trovi adeguato spazio l’**Autorità dei Trasporti e delle Infrastrutture**, intorno alla cui istituzione c’è la convergenza di operatori e committenza per risolvere i molti dei problemi di “regolazione” del settore; ma, soprattutto, non si comprende perché manchi una **base quantitativa** adeguata, che invece dovrebbe essere il riferimento per ogni *policy* logistica.

Più nello specifico, l’obiettivo di definire un sistema coerente di interventi logistici è impedito da una serie evidente di contraddizioni!

Prima tra tutte, con riferimento all’**autotrasporto**, si afferma che la strada da seguire per la sua ristrutturazione sia quella di superare i limiti dimensionali delle imprese mediante aggregazioni, fusioni, accordi di collaborazione; allo stesso tempo, però, si definiscono “giusti” quegli incentivi che questo settore continua a ricevere ad ogni finanziaria, incentivi che servono solo a tenere in vita i cd. “padroncini” ... altro che ristrutturazione!

Non ha senso stanziare diversi milioni di euro per favorire le aggregazioni e poi, di fatto, “neutralizzarli” con ben più consistenti aiuti che il Governo ha riversato e continua a riversare su questo settore, solo per consentire alle imprese meno strutturate di sopravvivere.

Per non parlare dell’effetto di spiazzamento sugli incentivi al combinato ferro-gomma (**ferrobonus**), già di per sé limitati!

Vorrei, poi, esprimere un'ulteriore considerazione su un tema di grande attualità: la nuova direttiva sulla cd. "Eurovignette".

Tale normativa determinerà un sensibile aumento dei costi del trasporto su strada, specie per quei paesi come l'Italia, che non costituiscono territori di transito e che in più non possono avvalersi di servizi efficienti alternativi. Dobbiamo, allora, chiedere con forza che tutti i maggiori introiti che le nostre imprese saranno costrette a pagare, vengano reinvestiti per la costruzione di nuove infrastrutture, per la riduzione, anche a livello locale, dell'inquinamento atmosferico e acustico e, più in generale, per rendere il sistema dei trasporti maggiormente sostenibile ed efficiente, dal punto di vista dei mezzi, delle tecnologie e del trasferimento modale.

Adottare misure come Eurovignette, senza una reale pianificazione e programmazione delle reti di interesse europeo e dei servizi di trasporto, non solo in Italia, ma anche negli altri Paesi, rischia solo di deprimere l'economia. E la prima a farne le spese sarebbe l'Italia, i cui scambi commerciali con L'Europa si svolgono per quasi il 40% (230 miliardi) su strada.

A partire da queste considerazioni, pensiamo sia necessario avviare una nuova riflessione con il sistema imprenditoriale. Ripartendo dal nostro lavoro del 2006, "Logistica per crescere", Confindustria intende avviare, in collaborazione con Federtrasporto, una nuova iniziativa, il "Progetto Logistica 2015", con cui definire proposte per il rilancio del settore a partire da alcuni temi specifici:

- Il monitoraggio dei processi di liberalizzazione;
- Gli strumenti di sostegno alla logistica (incentivi, piuttosto che aiuti agli operatori);
- Il superamento del divario Nord/Sud del Paese, attraverso la valorizzazione delle opportunità logistiche del Mezzogiorno;
- Il contributo della tecnologia alla crescita del settore.

Ma c'è un tema in particolare che vorremmo sviluppare con questa iniziativa, che accomuna logistica e infrastrutture per il trasporto, cioè il **loro rapporto con il territorio**. I ritardi infrastrutturali e logistici nascono spesso da una **sostanziale rinuncia a pianificare e programmare – e quindi sfruttare al meglio – il territorio**, comprendendone le diversità fisiche, economiche e insediative, pur conservando un quadro di unitarietà essenziale a garantire l'integrazione nella mobilità del Paese.

Lo verifichiamo con mano proprio nell'area dell'Italia su cui oggi concentriamo l'attenzione, nella quale dobbiamo realizzare opere fondamentali per l'intera mobilità del Paese. Il Rapporto OTI Nord-Ovest evidenzia un certo

dinamismo del quadro infrastrutturale, con l'apertura dei cantieri della Brebemi, del nodo ferroviario di Genova, della Pedemontana Lombarda, delle metropolitane di Milano, Torino, Genova.

Ma i veri nodi da affrontare restano ancora la Torino-Lione, il Terzo Valico dei Giovi, il Brennero e il prolungamento da Milano a Venezia e oltre dell'Alta Velocità. Opere avviate, ma dal futuro ancora incerto, a causa di due aspetti strettamente legati fra loro: risorse e consenso.

Troppo spesso la TAV viene intesa come sinonimo di "conflittualità": il dissenso della collettività ne ha oggettivamente rallentato la realizzazione, ostacolando a più riprese l'adozione di un progetto definitivo condiviso; ma ora si ripercuote sul piano finanziario, con un aumento dei costi che sta creando difficoltà anche nella ridefinizione dei rapporti con la Francia. Sulla Torino-Lione, i ritardi ci hanno già fatto perdere qualche residuo di finanziamento destinato alla preparazione dell'opera, ma ora non dobbiamo correre il rischio dell'esclusione dai finanziamenti europei di un'opera il cui costo complessivo già ora supera i 20 miliardi.

Anche il Brennero, che aveva una base di consenso maggiore e quasi indiscussa, corre il rischio di essere esclusa dalle priorità europee per il venire meno dell'impegno dell'Austria, certamente agevolato dalla lentezza con la quale abbiamo proceduto nell'avanzamento progettuale e preparatorio.

**Per evitare situazioni di questo tipo, occorre ripartire dalla pianificazione e dall'utilizzo tempestivo, efficace ed efficiente delle risorse e degli strumenti di programmazione degli interventi e di governo del territorio.**

Nonostante le difficoltà derivanti dall'applicazione dell'art. 117 Cost., ad ogni livello istituzionale occorre impegnarsi per **dar vita ad un sistema infrastrutturale e logistico integrato**. Anche i comuni, soprattutto quelli metropolitani, sono chiamati a disegnare la propria città quale parte di una vera **rete**.

Il Comune di Milano, ad esempio, dovrebbe varare entro il 14 febbraio prossimo il Piano Generale del Territorio (PGT), che dovrebbe consentire di riavviare la programmazione e la progettazione della città, riuscendo anche a mitigare, se non a risolvere, la questione di iter burocratici farraginosi, incerti e costosi.

Senza entrare troppo nel merito, osserviamo come il Piano non espliciti ancora una politica urbanistica capace di ricomprendere e coniugare appieno le esigenze dei cittadini (mobilità, edilizia abitativa, efficienza energetica) con



quelle delle imprese. In questo Piano, a nostro giudizio, non viene attribuita la **dovuta attenzione alla logistica**, sia nella razionalizzazione dei flussi di merci, sia nella promozione del riequilibrio tra le modalità di trasporto ferro-gomma, nella realizzazione di nodi di interscambio che consentano il decongestionamento del traffico urbano e la fluidità della mobilità privata.

Si tratta di un aspetto non secondario soprattutto se, come nel caso di Milano, la città si prepara anche a diventare sede di eventi internazionali di primaria importanza, che richiede – oltre alla presenza di strutture di nuovissima generazione – soprattutto **una rete fluida, razionale e ben bilanciata a supporto della mobilità di merci e persone**.

Proprio per queste ragioni, anche la scelta di ospitare eventi internazionali come l'EXPO 2015, può diventare uno stimolo ad operare una migliore pianificazione integrata del territorio.

**L'Expo è entrato ormai nel vivo**, la registrazione al BIE è stata compiuta e la campagna di promozione ha preso vita. La stima di 69 mld di € di produzione dell'Expo nell'economia italiana, nel periodo 2011-2020 e di un'occupazione di 61.000 persone in media ogni anno, sono valori che mi auguro rendano chiara l'idea della proporzione degli impegni assunti.

Va vista positivamente la rinnovata attenzione alle infrastrutture di Expo: l'apertura dei cantieri di Brebemi, Pedemontana e Metropolitane è di grande interesse. Il reperimento parziale delle risorse per le altre opere, ferroviarie e stradali, puntualmente presentato nel Rapporto OTI Nord-Ovest, è un'altra buona notizia che ci fa sperare sulla messa in opera degli assi strategici per l'Esposizione Universale. Ma i tempi sono stretti.

Questo è un passaggio importante in cui **la partecipazione dei privati alle opere** ha un ruolo di prim'ordine che va valorizzato e rafforzato in tutti i suoi aspetti. Occorre però garantire l'impegno delle Istituzioni coinvolte a reperire le risorse pubbliche aggiuntive per il completamento finanziario delle opere.

Nel contesto di Expo 2015, infine, è chiaro come la realizzazione del Corridoio 5 e del Corridoio 24, lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, assumono un peso determinante per consentire al nostro Paese di assorbire i circa 29 milioni di turisti che dovrebbero convergere durante l'Esposizione. È questo un obiettivo fondamentale che dobbiamo assolutamente centrare.

Ma l'attesa delle imprese di Confindustria, oltre che come volano di progresso per Milano, è quella che **l'Expo** possa fungere non solo da **leva per una rinnovata politica dei trasporti**, ma anche come occasione di sviluppo industriale e tecnologico per le imprese, per la quale è quanto mai necessaria

**la più ampia partecipazione del mercato e una forte coesione delle forze produttive.**

Una grande occasione per **promuovere un indirizzo innovativo** di politica industriale, attraverso una migliore **qualificazione della domanda** prestazionale richiesta al mercato nella realizzazione dell'intero progetto, tenendo conto delle caratteristiche dimensionali, strutturali, tecnologiche e organizzative delle imprese locali e nazionali, ma orientandone anche lo sviluppo verso le esigenze richieste dalla realizzazione dell'Expo.

Per questo ci aspettiamo che quanto prima vengano esplicitati, **in forma di "linee-guida"**, i criteri (qualitativi, tecnologici, organizzativi, ecc.) che si intende seguire nella progettazione e nella realizzazione delle varie componenti strutturali, materiali e immateriali, dell'intero progetto.

La tempestività di **rendere noti al mercato quali siano gli orientamenti di base di Expo 2015** è un elemento discriminante per favorire un effettivo coinvolgimento delle imprese locali e nazionali, per coinvolgere positivamente quelle di dimensioni minori, facilitando le imprese interessate ad aggregarsi per partecipare ai bandi di gara.

**Una leva di sviluppo che si rivolga al mercato nel suo complesso e che eviti ricorsi a soluzioni affrettate e distorsive della concorrenza.**

Sotto questo profilo, non sono assolutamente accettabili soluzioni che affidino direttamente a soggetti *in house*, già esistenti o da creare *ex novo*, la progettazione e l'esecuzione dei lavori di Expo e delle opere ad esso essenziali.

In conclusione, riteniamo che nei prossimi mesi sia urgente consolidare una politica infrastrutturale e logistica che si fondi su alcuni capisaldi fondamentali: **programmazione, mercato, qualificazione e regole.**

Sono, infatti, questi i pilastri su cui basare le riforme strutturali necessarie per consentire al Paese di uscire definitivamente dalla crisi e impostare una seria politica economica per il futuro. Abbiamo appuntamenti importanti come l'Expo che possono essere una prima occasione per far tesoro delle esperienze maturate negli anni. L'attesa è alta e serve un vero sforzo collettivo, politico ed economico da parte di tutti.