

FRANCO BASSANINI

Gli investimenti in infrastrutture in un sistema federale “ben temperato”

Relazione al Convegno su
Strategie per la crescita, federalismo fiscale e infrastrutture
organizzato da Banca Intesa San Paolo

Roma 21 ottobre 2008

Il rapporto presentato da Intesa Sanpaolo mi pare eccellente: ricco di dati; e anche di ipotesi e proposte di soluzione di notevole interesse. Lo noto subito, anche per motivare il “taglio” che darò al mio intervento.

Spesso in convegni come questo non si parla del rapporto di base ma si parla d'altro; talora ciò è dovuto al fatto che i discussant non hanno letto il rapporto di base; ma spesso l'hanno letto e hanno constatato che il rapporto... non meritava di essere discusso! Non è questo il caso; e quindi io mi atterrò al rapporto; e farò alcune osservazioni e chiose intorno al rapporto. Sono naturalmente le osservazioni che può fare chi, come me, non fa il mestiere dell' economista o dell' esperto di infrastrutture, ma quello del giurista, del costituzionalista.

La prima osservazione è banale; la propongo sommessamente, perché so di invadere il campo degli economisti. Ha senso discutere del gap infrastrutturale del nostro Paese e del modo di superarlo, dunque del finanziamento degli investimenti in infrastrutture, in una fase di crisi finanziaria, nella quale è ovviamente più difficile reperire le risorse necessarie per finanziare questi investimenti? Sì, ha senso. Non solo perché quando usciremo dalla crisi il nostro handicap infrastrutturale si riproporrà come uno dei fattori principali della nostra debole competitività. Ma anche perché l'accelerazione degli investimenti in infrastrutture è – come è noto - uno dei classici strumenti delle politiche anticicliche necessarie per far fronte alla crisi: così la Cina ha deciso qualche giorno fa di destinare 520 miliardi di dollari ad investimenti infrastrutturali; e Obama progetta misure analoghe. Ma c'è da scommettere che in Cina i primi cantieri partiranno entro un paio di mesi. E negli Stati Uniti non molto dopo. Potrebbe adottare misure analoghe il nostro Paese e implementarle con la stessa rapidità, e dunque in modo da raggiungere gli effetti anticiclici auspicati? Certamente no, a meno di non mettere mano subito a innovazioni impegnative. Di questo (o, almeno, anche di questo) discutiamo oggi.

Il rapporto parte, e lo dice chiaramente e reiteratamente, da una premessa istituzionale. Credo che questa premessa sia giusta; la vorrei riproporre in modo più secco: noi abbiamo in questi anni avviato una riforma del nostro assetto istituzionale (della forma dello Stato) in senso federale o quasi federale: sulla qualificazione terminologica si può discutere, tra gli stessi costituzionalisti ci sono opinioni diverse; ma è certo che abbiamo adottato un sistema di governance multilivello nel quale i tradizionali poteri dello Stato (e dunque gli strumenti di definizione e attuazione delle politiche pubbliche) sono distribuiti tra diversi livelli istituzionali. La riforma non è compiuta, ha bisogno di aggiustamenti integrazioni e completamenti; ma il senso di marcia è chiaro, verso un sistema multilivello fortemente decentrato e articolato. Da questa scelta non si torna indietro.

Il rapporto accetta chiaramente questa premessa, e fa bene. Basterebbe osservare che su 450 milioni di cittadini dell’Unione Europea, 350 sono governati da sistemi multilivello sostanzialmente simili al nostro. Ormai perfino la Francia - nella quale la parola federalismo continua ad essere una bestemmia - sta avvicinandosi molto a questo modello attraverso il riconoscimento di importanti poteri alle Regioni ed un consistente decentramento amministrativo.

E tuttavia se è ragionevole dire che non si deve rimettere in discussione la scelta di fondo a favore di un sistema di tipo federale, occorre dire con altrettanta forza che occorre ora congegnarlo bene e farlo funzionare bene. Attualmente invece è mal congegnato e funziona male. Abbiamo dunque bisogno di un sistema federale “ben temperato”. Questo è il problema.

Liberiamoci innanzitutto della confusione fra modello federale e modello confederale. Nel modello federale le istituzioni federali hanno poteri e compiti rilevanti. Nella patria del federalismo, gli Stati Uniti, si combattè una guerra civile tra i sostenitori dell’uno e dell’altro modello. Vinsero i sostenitori del modello federale fedeli al principio “e pluribus unum”, dove l’unità dei diversi è assicurata, appunto, dalla Costituzione federale (che definisce e garantisce i diritti e le libertà di tutti i cittadini americani) e dalle istituzioni federali (che hanno i poteri e le risorse per definire e attuare le politiche pubbliche nazionali). Un sistema federale ben temperato richiede dunque una razionale ripartizione di poteri e di compiti fra le istituzioni federali e le istituzioni territoriali, noi diremmo fra lo Stato, da una parte, e le Regioni e gli enti locali, dall’altra. L’attuale assetto istituzionale e amministrativo italiano non assicura una razionale ripartizione di poteri e compiti, e una corrispondente e coerente ripartizione degli strumenti operativi e delle risorse finanziarie e umane.

Quando dico che non si torna indietro, non dico dunque affatto che si debba lasciare immutato il nostro ordinamento, a partire dal Titolo Quinto della Costituzione. Lo ricordava giustamente il Presidente del Senato poco fa: ci sono alcune correzioni del Titolo Quinto che appaiono indispensabili ed urgenti. Si tratta peraltro di correzioni sulle quali si è già verificata nelle precedenti legislature una larghissima convergenza tra le principali forze politiche. Penso all’introduzione di quella “clausola di

supremazia” che vige in tutti gli ordinamenti federali, dalla Germania agli Stati Uniti; e che consente al legislatore federale di intervenire anche nelle materie legislative regionali, sia pure solo per finalità determinate come la salvaguardia della uguaglianza dei cittadini nell’esercizio dei diritti costituzionali e la tutela dell’unità giuridica ed economica della Nazione. Penso alla revisione dell’elenco delle materie di competenza concorrente fra Stato e Regioni contenuto nel terzo comma dell’Articolo 117 riportando alla competenza esclusiva dello Stato la disciplina delle grandi infrastrutture e delle grandi reti, della produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell’energia, dell’ordinamento delle comunicazioni e delle professioni.

Tutto fa pensare che un largo consenso bipartisan su questa limitata ma importante correzione al titolo V continui a sussistere. In un recente seminario Aspen, il Ministro Scajola ha proposto di varare una riforma stralcio su questo punto, una piccola riforma costituzionale, limitata solo al terzo comma del 117, da approvare in quattro e quattr’otto e mi ha espressamente chiamato in causa: non ho avuto difficoltà a rispondergli in senso affermativo. Dobbiamo liberarci dall’idea che le riforme istituzionali debbano essere necessariamente globali. È uno di quegli *idola fori* che in passato hanno provocato molti guasti e molti danni. L’ammodernamento del nostro sistema istituzionale e amministrativo richiede certamente una visione strategica, un’idea unitaria. Ma poi si traduce in una serie di innovazioni puntuali, coerenti con quella visione, e in un faticoso lavoro di manutenzione.

Rompiano dunque gli indugi sulla redistribuzione dei poteri legislativi in materia di infrastrutture strategiche, riportandoli senza incertezze alla competenza del legislatore statale. E’ una riforma necessaria, ma ovviamente non sufficiente. Il rapporto mette in luce molti altri problemi, alcuni dei quali interessano gli esperti di istituzioni. Il problema dei tempi e della responsabilità delle decisioni, il problema dei tempi e delle responsabilità della loro attuazione, il problema del loro finanziamento. Il Presidente Schifani ha ragione quando dice che si sono fatti passi avanti sul terreno della leale cooperazione, delle intese, della collaborazione tra le diverse istituzioni: è una delle componenti fondamentali del buon funzionamento di un sistema di governance multilivello; ma non basta. Bisogna ridurre l’eccessiva complessità del nostro assetto amministrativo e soprattutto occorre rivedere e razionalizzare la distribuzione delle competenze fra i diversi soggetti istituzionali. Nel nostro sistema troppe competenze sono condivise e cogestite fra diversi enti o amministrazioni: tutti fanno tutto, con duplicazioni, sovrapposizioni, sprechi, conflitti, procedure farraginose, moltiplicarsi di poteri di veto e di interdizione, oscuramento delle responsabilità politiche e amministrative. Nell’articolo 118 della Costituzione (uno dei migliori del nuovo titolo V) sono stati recepiti quasi tutti i principi di riorganizzazione del sistema amministrativo previsti dalla legge delega del 1997, sussidiarietà, adeguatezza, differenziazione; ma non il cosiddetto principio di unicità,

che impone di attribuire in blocco tutte le competenze necessarie per una decisione, per la gestione di un intervento o di un servizio pubblico alla medesima istituzione, al medesimo livello istituzionale, e possibilmente alla medesima struttura amministrativa, evitando di frammentare, di spezzettare le competenze tra diverse amministrazioni. Un'importante esempio di applicazione di questo principio era costituito, nell'ambito della medesima riforma Bassanini, dalla riunificazione del ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici in un unico ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, superando la storica ma innaturale scissione tra l'amministrazione delle strade e l'amministrazione delle ferrovie, e adottando il modello europeo di una sola amministrazione per una unica missione, che nel caso è quella di garantire le condizioni della mobilità sul territorio delle persone e delle merci. Purtroppo, quella semplificazione fu rimessa in discussione nel 2006, nell'ambito dello sciagurato spaccettamento di ministeri che ha caratterizzato la costituzione del secondo governo Prodi; e si è dovuto attendere la legge finanziaria per il 2008 e il nuovo governo Berlusconi per tornare a una struttura del Governo più semplice, più razionale e meno costosa.

Una più razionale struttura della amministrazione centrale è però solo un primo passo: occorre proseguire con determinazione un sistematico lavoro di semplificazione del nostro intero assetto istituzionale e amministrativo, altrimenti continueremo ad avere un sistema di governo multilivello mal congegnato e mal funzionante. Insieme ad alcuni dei migliori esperti italiani, ho dato qualche indicazione al riguardo in un recente volumetto di Astrid (“Semplificare l'Italia”, Passigli editore) al quale per brevità faccio rinvio.

Qualche elemento di complessità è tuttavia talora ineliminabile. E' questo per esempio il caso della localizzazione delle infrastrutture. Una volta che si fosse riportata in capo allo Stato la competenza per la programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche, resterebbe infatti pur sempre la necessità di fare i conti con la competenza regionale e locale in materia di assetto del territorio; e non è ovviamente ragionevole ipotizzare il trasferimento allo Stato anche dei poteri in materia urbanistica. La soluzione è dunque un'altra: organizzare procedimenti di concertazione che consentano comunque di pervenire alla decisione finale in tempi certi e rapidi. Prendiamo il caso della Legge Obiettivo; non c'è dubbio che essa ha rappresentato sotto diversi profili un passo avanti. E tuttavia non ha risolto tutti i problemi, in specie dopo che una fondamentale sentenza della Corte Costituzionale, la famosa sentenza Mezzanotte numero 303, pur riconoscendo la legittimità costituzionale di gran parte delle sue disposizioni e offrendo ad esse il sostegno di una brillante e ingegnosa ricostruzione del nostro quadro costituzionale, ha tuttavia posto alcune condizioni, che ne rendono non sempre agevole l'applicazione, e in particolare ha prescritto per la localizzazione delle infrastrutture l'intesa fra Stato e Regioni, quale strumento di armonizzazione fra le scelte di competenza dello Stato per

quanto concerne la programmazione delle infrastrutture strategiche e le scelte di competenza regionale e locale per quanto concerne l’assetto del territorio. Ora il ricorso a procedure concertative che sbocchino in una intesa fra le amministrazioni interessate è certamente una buona cosa. Ma se l’intesa non si raggiunge, l’effetto è la paralisi. E in ogni caso il potere di interdizione assicurato a ciascuna delle parti finisce spesso per dar luogo a richieste irragionevoli, producendo sovente – come è noto - un forte incremento dei costi di realizzazione dell’intervento.

Basterebbe a risolvere il problema l’auspicata revisione dell’articolo 117, nel senso della attribuzione allo Stato dell’esclusiva competenza legislativa in materia di infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale? Evidentemente no, dal momento che il problema nasce dall’intreccio tra competenza in materia di infrastrutture e competenza in materia urbanistica. Ma il problema potrebbe essere risolto se si provvedesse per legge a disciplinare in modo adeguato la necessaria concertazione tra Stato e istituzioni regionali e locali, in un procedimento che abbia tempi certi ed esito garantito. Mi riferisco per esempio alla proposta avanzata qualche anno fa da un gruppo di esperti di Astrid: attribuire al CIPE, con la partecipazione dei Presidenti delle Regioni interessate, la decisione sulle infrastrutture strategiche da realizzare, sulle caratteristiche strutturali e sulla localizzazione di massima di ciascuna di esse. Attribuire alla Regione interessata (o alle Regioni interessate, d’intesa fra loro) il compito di deliberare, eventualmente organizzando conferenze dei servizi con gli altri soggetti interessati, la localizzazione puntuale (o il tracciato nel caso di infrastrutture lineari come le autostrade o le linee ferroviarie), nel rispetto dei vincoli generali stabiliti dal CIPE; prevedere che ove la Regione non lo faccia entro un termine predeterminato, lo faccia il Consiglio dei ministri nell’esercizio dei poteri sostitutivi previsti dall’articolo 120 della Costituzione.

Faccio un esempio che interessa assai al Ministro Matteoli: l’Autostrada Tirrenica. Spetterebbe al Governo dunque decidere che si farà l’Autostrada Tirrenica, che dovrà collegare Rosignano a Civitavecchia, che dovrà avere determinate modalità di finanziamento e caratteristiche tecniche strutturali (numero e larghezza delle corsie, caratteristiche dello spartitraffico e degli svincoli ecc.). Spetterà alle due Regioni interessate convocare la conferenza dei servizi per la definizione del tracciato, nei tempi previsti dal Cipe. Se non riusciranno a farlo entro il termine stabilito, lo farà il Governo, al quale il vigente titolo V riconosce il potere di sostituirsi alla Regione inadempiente. Una procedura di questo genere riconosce il ruolo delle Regioni e degli Enti Locali nel governo del territorio, gli dà la possibilità di intervenire sulla localizzazione puntuale dell’opera nel rispetto dei vincoli generali e tuttavia stabilisce i tempi entro i quali le decisioni devono essere prese. Se questa procedura fosse stata prevista e adottata, oggi i cantieri della Livorno-Civitavecchia sarebbero da tempo aperti, anche se forse il tracciato non sarebbe quello preferito dall’allora ministro Lunardi, ma quello, pianeggiante e meno costoso,

preferito dalle due Regioni e dalla quasi totalità degli enti locali interessati.

Per risolvere i problemi sottolineati dal rapporto, non basta dunque semplificare l’assetto istituzionale e razionalizzare la distribuzione delle competenze fra le diverse amministrazioni. Occorre anche intervenire sui procedimenti, mediante una forte semplificazione e, soprattutto, la previsione di tempi certi e l’identificazione di un decisore di ultima istanza.

Qualcosa è stato fatto in questi anni, qualcosa viene fatto nei recenti provvedimenti del Governo ancora all’esame del Parlamento: ma ancora molto resta da fare. Prendiamo l’esempio della Conferenza dei Servizi. La sua disciplina ha subito numerosi interventi migliorativi negli ultimi dieci anni, ma il sostanziale potere di veto attribuito alle amministrazioni preposte alla tutela di interessi costituzionalmente protetti (ambiente, salute, sicurezza, protezione civile, patrimonio storico-artistico) finisce per impedire di fatto di far valere le loro ragioni nell’ambito della conferenza e nei tempi per essa previsti dalla legge; e stabilire che il provvedimento conclusivo che l’amministrazione procedente è legittimata ad adottare “tenuto conto dei risultati della conferenza” non possa essere rimesso in discussione dalle amministrazioni dissenzienti, ma solo modificato dall’istanza politica superiore (Consiglio dei ministri o Giunta regionale) a condizione che essa lo faccia entro un termine breve e perentorio. Spetterà dunque al ministro competente per la tutela dell’interesse costituzionalmente protetto (o all’assessore regionale competente nel caso di procedimenti decisi in ultima istanza a livello regionale) attivarsi per ottenere entro il breve termine consentito l’esame della questione da parte del Consiglio dei Ministri (o della Giunta regionale) e convincere l’organo collegiale di governo della bontà delle sue ragioni; altrimenti si determinerà il silenzio-assenso sul provvedimento della amministrazione procedente.

Non si tratta dunque, nel caso della conferenza dei servizi, di ripartire da zero, di riformarla dalle fondamenta. In questo come in molti altri casi sono sufficienti ritocchi apparentemente modesti, ma decisivi, perché idonei a rimuovere i punti critici, i nodi anche modesti che hanno bloccato il funzionamento di una riforma nell’insieme ben congegnata. Questo è quello che io chiamo il lavoro di manutenzione delle riforme. Spesso bastano piccole modifiche nei punti in cui si registrano degli intoppi per risolvere problemi da molto tempo ritenuti insuperabili. E’ quello che ha fatto per esempio un recentissimo provvedimento del Governo, che è ora all’esame del Parlamento, per quanto concerne lo Sportello Unico per le attività produttive, partito molto bene alla fine dello scorso decennio, ma poi trasformatosi in un mero “procedimento di procedimenti” per l’incapacità della Corte costituzionale di comprendere la vera portata dell’innovazione e cioè l’unificazione in capo allo Sportello di tutte le competenze autorizzatorie in materia di localizzazione, realizzazione, messa in esercizio e trasformazione di impianti produttivi, in precedenza suddivise tra alcune decine di amministrazioni diverse.

Alla stessa stregua dovremmo pensare anche in Italia, come è già da tempo avvenuto in Francia con eccellenti risultati, ad un procedimento per la consultazione dei portatori di interessi diffusi alla progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture, anche affidando a un apposito organismo, o a un mediatore indipendente, il compito di favorire, organizzare e garantire la procedura di consultazione. In Francia, questa autorità assicura tra l'altro che le popolazioni interessate abbiano tutti gli elementi per poter esprimere un giudizio informato e equilibrato, che nessuno possa avere sospetti di manipolazione delle consultazioni, che i tempi della procedura di consultazione siano effettivamente rispettati.

Il finanziamento degli investimenti in infrastrutture presenta aspetti non meno problematici. Poiché quattro quinti degli investimenti infrastrutturali rientrano nella competenza delle istituzioni regionali e locali, la questione chiama in causa innanzitutto l'assetto generale del nostro sistema di finanza pubblica. L'attuazione del federalismo fiscale è un passaggio non rinviabile e non sostituibile. Non può esistere un sistema multilivello se non c'è un sistema di finanza regionale e locale basato sui principi di autonomia e responsabilità, anche nel rapporto tra spesa e provvista delle risorse. Noi oggi abbiamo un sistema in cui la spesa è ormai molto decentrata, il 50% della spesa pubblica è decentrata, ma c'è scarsa autonomia e responsabilità dal lato delle risorse. Si determina così un effetto “scaricabarile” che ha conseguenze devastanti. Emerge un disavanzo strutturale (un “buco”) nel bilancio del Comune di Roma? Chi ne ha la responsabilità la scarica subito sulla Regione Lazio, “colpevole” di non avere tempestivamente trasferito quote importanti del fondo trasporti destinate agli enti locali; la Regione a sua volta scarica la responsabilità sul Governo, “colpevole” di non avere previsto finanziamenti adeguati per il sistema sanitario nazionale, di non avere ripianato i disavanzi strutturali del sistema sanitario. E' così assai difficile per il cittadino capire chi è davvero responsabile di che cosa.

Occorre dunque il federalismo fiscale. Ma il federalismo fiscale va costruito bene, ripartendo le risorse in funzione della ripartizione dei compiti a ciascuna amministrazione attribuiti, in funzione del costo dei servizi e delle prestazioni che ciascuna amministrazione ha la responsabilità di erogare. La ripartizione delle risorse deve partire dalla ripartizione delle funzioni e dei loro costi effettivi (evidentemente misurati, come dirò tra un momento, adottando livelli e costi standard adeguati). Molti dei progetti di legge presentati in questi anni sono stati costruiti partendo da ipotesi astratte di ripartizione dei tributi, finendo di fatto col dare ai territori più ricchi più risorse del necessario e ai più poveri assai meno: un risultato insostenibile non solo per ragioni di equità e coesione sociale, ma anche perché foriero di rivendicazioni e recriminazioni, e dunque non idoneo a chiudere per sempre la strada al gioco dello scaricabarile. Si obietta che il federalismo è competizione. Rispondo che non c'è competizione tra chi corre in bicicletta, chi corre in automobile e chi corre a piedi. La competizione si fa se tutti corrono in bicicletta o se tutti corrono a piedi. E allora vincerà il migliore. Il federalismo

presuppone pari opportunità fra i territori, e vincerà non il più ricco e il più dotato, ma il meglio governato e amministrato.

E' quanto, per fortuna, prevede puntualmente l'articolo 119 della Costituzione, una delle migliori disposizioni del nuovo titolo V, non a caso non contestata né da destra né da sinistra (la stessa riforma della seconda parte della Costituzione approvata dal Parlamento nel 2005 e bocciata dal referendum del giugno 2006 la lasciava immutata). La paternità dell'articolo 119 è stata del resto rivendicata tanto da Giulio Tremonti quanto da Michele Salvati: sottolineo che è bene che le disposizioni costituzionali abbiano più padri, perché vuol dire che sono davvero condivise.

Bene: l'articolo 119 stabilisce che a ciascuna istituzione territoriale siano attribuite risorse sufficienti al finanziamento integrale delle funzioni ad essa attribuite; che queste risorse siano attribuite il più possibile sotto forma di tributi propri o di quote di partecipazione al gettito di tributi erariali, integrate da quote del fondo perequativo al fine di compensare la minore capacità fiscale dei territori meno ricchi. Poiché le risorse pubbliche non sono un pozzo senza fondo, ciò significa naturalmente che le risorse necessarie a finanziare integralmente le funzioni attribuite dovranno essere calcolate in relazione a costi standard che presuppongano un buon livello di efficienza nella gestione delle prestazioni e dei servizi. In tal modo si costruirà un sistema equo, in cui nessuno sarà privilegiato o discriminato in funzione della sua ricchezza, ma saranno premiate le amministrazioni più virtuose in termini di efficienza e di lotta all'evasione fiscale. Queste riusciranno a dare migliori servizi ai loro cittadini a parità di pressione fiscale, ovvero a ridurre la pressione fiscale a parità di servizi, dunque vinceranno la competizione tra i territori che caratterizza un sistema federale ben temperato. Ma riusciranno anche, attraverso una oculata ed efficiente gestione delle risorse, ad ampliare gli spazi finanziari per gli investimenti nelle infrastrutture di interesse regionale e locale (che peraltro potranno ottenere anche *grants* a carico del bilancio dello Stato ai sensi del quinto comma dell'articolo 119 della Costituzione).

Nell'ambito del finanziamento delle infrastrutture va valutato attentamente il ruolo della Cassa Depositi e Prestiti.

Il risparmio postale garantito dallo Stato ha registrato negli ultimi anni un trend di crescita consistente. A fronte del rilevante fabbisogno di investimenti in infrastrutture registrato dal rapporto di base di questo convegno sta dunque una discreta disponibilità di risorse finanziarie. Ma le condizioni della finanza locale, come il rapporto nota, e i vincoli del patto di stabilità fanno sì che il canale tradizionale col quale il risparmio postale viene veicolato al finanziamento degli investimenti in infrastrutture (i mutui della Cassa agli enti locali e ad altre amministrazioni ed enti pubblici) appare pressoché ostruito: il cavallo non beve; o beve sempre meno, benché la sete (il fabbisogno di infrastrutture) non sia affatto calata. Le risorse ci sono, la liquidità c'è, ma gli Enti Locali

non sono in condizione di aumentare l'accensione di mutui per finanziarie le infrastrutture.

Bisogna trovare altri meccanismi per l'impiego delle risorse disponibili per il finanziamento delle infrastrutture. Una prima apertura è contenuta nel decreto legge Tremonti 25 giugno 2008 n. 112 in materia di edilizia sociale. Bisogna ragionare su strumenti innovativi anche per gli altri interventi in infrastrutture, mantenendo ben chiara la differenza tra il finanziamento privato (che richiede rendimenti relativamente elevati), il finanziamento pubblico in conto capitale o in conto interessi (che incide sull'indebitamento delle PPAA e dunque deve essere contenuto nei limiti consentiti dal Patto di stabilità europeo) e i finanziamenti di un investitore di lungo termine quale è la Cassa Depositi e Prestiti: questi ultimi, se alimentati con risorse provenienti dal risparmio postale, possono prevedere rendimenti relativamente modesti e spalmati su termini lunghi, dato il modesto costo della raccolta, ma devono essere rigorosamente configurati come complementari (dunque non sostituivi né concorrenziali) rispetto al project financing privato (per non incorrere nel divieto di aiuti di Stato). Ancorchè la raccolta sia garantita dallo Stato, va osservato che si tratterebbe di interventi “sotto la linea” dunque non conteggiati ai fini del rispetto dei parametri del Patto di stabilità ove non si traducano in finanziamento diretto di amministrazioni pubbliche e dunque in un aumento del debito di queste ultime.

A certe condizioni, da studiare con attenzione e da sottoporre al preventivo *advice and consent* delle istituzioni europee, l'intervento della Cassa potrebbe dunque consentire quel rilancio degli investimenti in infrastrutture, anche mediante il ricorso a capitali privati o a forme di partnership tra pubblico e privato, che oggi appare necessario e urgente, ma che è ostacolato dalla impossibilità di convogliare in questa direzione ingenti risorse dai bilanci pubblici, date le condizioni della finanza pubblica e i vincoli del Patto di stabilità. Grazie.