

Assemblea Confitarma 6 luglio 2006

INTERVENTO DI ALESSANDRO BIANCHI, MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie presidente per questo invito a partecipare all'Assemblea di Confitarma, grazie a tutti voi, un saluto da parte del ministro dei Trasporti a nome di tutto il Ministero dei Trasporti, e se posso un saluto al presidente Montezemolo la cui conoscenza, che lui ha richiamato, da qualche tempo si sta rivelando fertile per un'apertura dei rapporti col mondo dell'impresa.

La mia presenza qui stamane mi consente di continuare a fare il lavoro che sto facendo più intensamente in questo periodo, faccio l'ambasciatore del Ministero dei Trasporti, nel senso che sto cercando di raccontare a più persone possibili che cosa abbiamo intenzione di fare. Può sembrare un'ingenuità ma trattandosi di un Ministero nuovo, perlomeno nella sua configurazione formale, non c'era fino a qualche mese fa, e trattandosi soprattutto di un'idea abbastanza nuova che noi abbiamo del che cosa fare mi sembra appunto non inutile raccontarlo e metterne a parte più interlocutori possibili per capire anche su quali aspetti siamo d'accordo, su quali no. Stiamo costruendo sostanzialmente una macchina e di questo anzi vi prego di prendere atto, nel senso che qualche nostra come dire caduta di percorso, qualche nostra flessione, qualche nostra incertezza va messa nel conto proprio per questa fase fondativa che stiamo vivendo.

Bene, quello che noi vogliamo fare si può riassumere in un obiettivo molto preciso, che è quello di riportare la politica dei trasporti al centro dell'azione del governo. Una politica che noi riteniamo essenziale per il paese, lo è per diverse ragioni che sono state dette dal presidente Coccia, che sono state richiamate dal presidente Montezemolo, e alle quali farò anch'io un cenno, ma lo è soprattutto perché è un fatto credo incontrovertibile che questa politica sia mancata negli anni passati, sia venuto meno quindi non un intervento nel settore dei trasporti che certamente non è mancato, ma sia venuta meno una politica dei trasporti che è una cosa leggermente diversa.

La legge obiettivo che è stata la bussola del comportamento degli anni passati era un elenco di opere certo non casuali, un elenco studiato, di quelle che venivano considerate le più importanti, alcune delle quali sono state realizzate, per altre abbiamo qualche problema a realizzarle, ma insomma era un elenco di opere che in qualche modo salvo aspetti formali prescindeva da un quadro strategico dei trasporti di questo paese.

C'era sì un richiamo nella parte iniziale della legge obiettivo al fatto che il riferimento era il piano generale dei trasporti e della logistica elaborato nel '99 e approvato nel 2001, ma era per l'appunto sostanzialmente un richiamo formale, tanto che si diceva poi che qualunque opera nuova fosse stata inserita a fianco a quelle presenti nella legge obiettivo sarebbe diventata di per sé variante a quel piano.

Questo, su un altro terreno, quello della politica urbanistica di questo paese, è stato uno dei fattori devastanti, uno dei fattori che hanno impedito di fare una reale pianificazione urbanistica del paese. Lungi da me la volontà di voler recriminare chissà che, dico semplicemente che noi oggi vogliamo rimettere la politica dei trasporti al centro dell'azione del governo e la vogliamo fare cominciando con uno strumento canonico del fare politica dei trasporti, ossia un piano dei trasporti, anzi, siccome abbiamo riflettuto che nella sua espressione più generale quello che interessa è la mobilità, la mobilità delle persone e delle cose sul territorio, noi stiamo avviando un piano generale della mobilità.

All'interno di questo decideremo quali sono i modi di trasporti con cui sostenere questa mobilità, ma nella sua generalità quello che ci interessa è questo. E nell'avviare questo piano generale della mobilità ci siamo dati una parola chiave, una dalla quale poi ricadranno molte altre cose, ma una inizialmente che si chiama integrazione.

Noi vogliamo anzitutto integrare le reti di trasporto che sostengono la mobilità di questo nostro paese con le reti internazionali, è una necessità assoluta questa di essere agganciati alle reti transnazionali e non solo quelle europee, quindi non dobbiamo avere attenzione solamente ai due grandi corridoi, che io preferirei chiamare direttrici per non far sembrare una cosa dove uno entra e esce come in genere in un corridoio, ma dove si deve fermare più volte per fare molte cose.

Queste due grandi direttrici, la 1 e la 5, la Lisbona-Kiev e la Berlino-Palermo, sono due assi essenziali l'ho detto nel momento in cui si è riaperta una discussione diventata difficilissima per questo paese che è quella sulla Tav, sulla Torino-Lione diciamo, che mentre sono assolutamente d'accordo che il modo con cui è stata condotta quella questione ha portato in un vicolo cieco, e dai vicoli ciechi si esce solamente azzerando le situazioni, dicendo ricominciamo da capo, facciamo finta che non è successo niente, ricominciamo a

discutere che cosa dobbiamo fare. Sono altrettanto convinto che non esista proprio nel novero delle nostre ipotesi la possibilità di pensare che l'Italia non sia attraversata dalla direttrice 5, non dobbiamo nemmeno immaginare uno scenario in cui questa linea passa al di sopra delle Alpi, sarebbe una perdita secca per il paese.

Ecco, ma mentre ci agganciamo rigorosamente a queste due grandi direttrici e a quella che sperabilmente dobbiamo far diventare a un livello di priorità uguale che è il corridoio 8, tutto il sistema Adriatico e dei Balcani, contemporaneamente dobbiamo pensare che esiste uno scenario più ampio di quello europeo-continentale ed europeo-mediterraneo, è quello del Mediterraneo non europeo, è una visione più ampia, un mondo più ampio al quale dobbiamo fare riferimento, altrettanto essenziale per noi, soprattutto per un paese come l'Italia che in questo Mediterraneo è proiettato per mille e più chilometri, tutto il rapporto con il mondo della riva sud e della riva est del Mediterraneo è un rapporto essenziale.

E' inutile che parliamo degli obiettivi per cui nel 2010 si faranno le zone di libero scambio se non capiamo che cosa significa realizzare questa zona di libero scambio e se non acquisiamo per noi, per l'Italia, per un paese che è evidentemente chiamato a svolgere un ruolo da protagonista in questo rapporto tra il Mediterraneo europeo e non europeo. E quindi la prima necessità, la prima modalità per ponderare il discorso dell'integrazione è l'integrazione tra reti nazionali e reti transnazionali.

La seconda modalità di integrazione è quella tra i modi di trasporto. Abbiamo un paese nel quale modalità di trasporto ognuna delle quali con alcune difficoltà, qualcuna più efficiente, qualcuna meno, ma vanno comunque per i fatti loro. Ci sono scarsissime correlazioni, scarsissimi legami, scarsissimi incroci tra questi diversi modi. Questo è uno dei fattori di maggiore fragilità della nostra rete di trasporto e del nostro sistema di mobilità, dobbiamo assolutamente connettere tra loro queste reti nei punti cruciali, nei grandi scambiatori che possono portare dall'uno all'altro modo fino agli scambiatori locali. Insomma questo discorso vale anche per quando una linea ferroviaria arriva a ridosso di una grande città e non c'è verso di avere un collegamento diretto con le reti di trasporto urbano, questo è un punto di fragilità estrema.

Allora integrazione tra modi di trasporto, poi all'interno di questo capiremo i bilanciamenti tra i modi di trasporto che è uno dei discorsi che riguarda in modo particolare gli imprenditori del settore della navigazione. C'è anche un terzo livello che accenno solamente, che forse può non avere un grande interesse per gli imprenditori del mare ma che mi sembra doveroso richiamare ed è un'integrazione tra i livelli di trasporto. Esistono sì le grandi reti sulle quali dobbiamo puntare, esiste sì la necessità di avere i percorsi di grande velocità tra Roma e Napoli, tra Roma e Milano, esiste un problema di reti locali che riguardano milioni di persone che ogni giorno viaggiano da una città, da un luogo di residenza a un luogo di lavoro con gravissime difficoltà perché queste reti costituiscono l'anello debole proprio di tutta la catena, reti che noi abbiamo lasciato sostanzialmente gestire alle Regioni e agli Enti Locali in genere con un'operazione di corresponsabilizzazione corretta delle autonomie locali, ma che avremmo dovuto seguire forse con un po' più di attenzione, perché questa gestione in alcuni casi è risultata felice, in altri casi è risultata estremamente infelice e allora dobbiamo come dire riportare l'azione del governo centrale anche in rapporto con queste modalità di gestione che sono modalità di gestione locali, integrare anche i livelli di servizio delle nostre reti.

Non devo dire a nessuno credo in questa sala quale sia l'importanza che il settore dei trasporti va assumendo da tempo nell'intero contesto europeo. Alcuni numeri la dicono lunga su questo fatto, che il 10% del Pil sia occupato da questo settore in Europa, che il 30% dell'occupazione sia legata a questo settore, che il 40% degli investimenti, che il 30% dell'energia venga consumata in questo settore, dicono del peso specifico che il settore dei trasporti ha nell'intera economia dell'intera Europa.

In riferimento all'ultimo dei dati che ho citato, il 30% del consumo di energia poi ci deve far pensare quale sia l'importanza del settore del trasporto con riferimento ai problemi ambientali, con riferimento ai problemi dell'inquinamento, con riferimento ai problemi di contenimento energetico, della spesa energetica, un fronte assolutamente decisivo che va attaccato da molte parti, sicuramente da molte parti, ma al quale stando a questi numeri il settore trasporti può contribuire in maniera essenziale, lì per quel segmento come ma forse più che per altri l'innovazione tecnologica, la ricerca e l'alta formazione dovranno giocare un ruolo essenziale.

Sul trasporto marittimo, tre brevi considerazioni. E' stato detto e richiamato nella relazione del presidente Coccia, lo scenario mondiale del trasporto marittimo è in evoluzione, in rapida evoluzione nei tempi recenti.

C'è stata una crescita esponenziale di alcuni paesi molto lontani, i paesi asiatici, che ha portato conseguenze dirette nel nostro più ristretto ambito che è quello Mediterraneo, l'aumento del 10% dei flussi marittimi attraverso il Canale di Suez significa che c'è stato un aumento secco di volume di merci e passeggeri verso le aree di nostra più diretta pertinenza. In qualche modo e anche per questa ragione il Mediterraneo ha riacquisito ormai una sua assoluta centralità.

C'è una storia millenaria di questo straordinario ecosistema che è stato non a caso la culla 5500 anni fa della civiltà venuta da non molto lontano, da quello che è attualmente l'Iraq e che una volta era la Mesopotamia, da lì come dire la civiltà si è trasferita nel Mediterraneo e lì ha trovato la sua più consistente forma e dispiegamento. Poi le vicende successive hanno portato a una progressiva perdita di valore e di centralità di questo luogo. Due cose senza farvi perdere tempo, ma è evidente che la scoperta dell'America sposta il baricentro del mondo, è evidente che l'avvento della società industriale e della modernizzazione è un fenomeno prettamente continentale e non mediterraneo, l'ulteriore marginalizzazione del sistema.

E' evidente che intorno agli anni '50 del secolo scorso gli equilibri mondiali si erano spostati nelle aree del Pacifico. Questo ritorno ha ricreato una centralità del Mediterraneo per molti motivi e anche purtroppo centralità di uno scenario di strategie di guerra, ha ricreato condizioni perché chi in questa realtà è immerso come il nostro paese e come la parte sud dell'Europa possa come dire giocare un ruolo diverso a scala mondiale.

C'è poi un secondo fattore che incentiva le modalità e diciamo più in generale lo scenario del trasporto marittimo e sono le politiche europee che ancora fino a qualche anno fa erano fortemente concentrate sul trasporto terrestre, erano fortemente concentrate, avevano attenzione al fatto che si dovessero trasferire quote importanti di volumi di traffico dalla strada al ferro ma non avevano ancora un'idea affatto chiara di che gioco potessero giocare invece le vie del mare. Ora c'è questa consapevolezza, il libro bianco, il suo aggiornamento e via dicendo danno indicazioni molto chiare. Il secondo fatto è che siamo ancora in presenza di uno sbilanciamento forte del trasporto soprattutto merci in questo caso tra la strada, la ferrovia e il mare.

La stragrande parte del traffico è ancora convogliata sulla strada, la ferrovia stenta a trovare una sua significativa presenza anche in alcuni casi i volumi di traffico tendono a diminuire, in ogni caso siamo intorno ad una percentuale dell'8% che francamente è di una fragilità sconcertante. Ecco, oggi in queste condizioni comunque premesso che dovremo continuare a lavorare fortemente per creare una maggiore attrattività del trasporto ferroviario rispetto a quello terrestre chi può giocare una partita immediata è proprio il trasporto via mare, sono proprio quelle che abbiamo chiamato autostrade del mare e alle quali come diceva il presidente Montezemolo dovremo cominciare a dare qualche significato un po' più concreto delle enunciazioni di principio e di quello che peraltro in parte già esiste. Citavo ieri all'assemblea di Federtrasporti un dato che lì per lì mi era stato contestato, poi io però ho controllato e invece era vero, cioè che nel 2000 la quota percentuale di traffico via mare era il 2% e che nel 2005 era il 4%, sono percentuali in assoluto molto deboli ma dobbiamo registrare un raddoppio.

Allora, voglio dire mettiamoci in testa che forse dobbiamo guardare avanti e cercare altri raddoppi possibili, è una cosa che secondo me si può fare considerando che dobbiamo partire dal presupposto che questo settore in generale, lo abbiamo sentito dire molto bene un paio di settimane fa al Cnel alla presentazione del lavoro del Censis sull'economia del mare ha un ruolo fondamentale ormai nell'economia nazionale, il presidente lo ha richiamato il 2,7% del Pil è un numero vero, l'1,6% dell'occupazione, il 4,2% degli investimenti, cioè io vorrei sapere se ci sono altri settori produttivi di questo paese che possono vantare questi numeri e soprattutto queste progressioni.

Non ho mai avuto grande attrazione per chi sostiene che le teorie vanno per i perditempo e dobbiamo fare le cose, né del contrario dei costrutti che rimangono lì, sono fortemente affezionato al fatto che le cose concrete, operatività, possa e debba discendere da forti costrutti concettuali, è di questo che parliamo quando diciamo che puntiamo sul mondo della ricerca e dell'alta formazione, dobbiamo costruire luoghi di accumulazione del sapere da saper trasferire poi in luoghi in cui si traducono in azioni concrete.

E allora per venire alle autostrade del mare, l'autostrada in quanto tale ce l'ha messa il Padreterno, non dobbiamo fare altro, dobbiamo fare un po' di altre cose, dobbiamo avere delle navi che camminano su queste autostrade e qui, come dire, ci dovete pensare soprattutto voi, ci possiamo pensare insieme in un quadro di programmazione.

Ma come ormai sappiamo e come anche il presidente ha rilevato poco fa l'autostrada del mare parte da una parte e finisce da un'altra parte, in genere questi posti sono dei porti. Questi porti sono un punto debole della catena dell'autostrada del mare, sono un punto debole perché non riescono ancora ad assicurare a terra le condizioni ottimali per quello che un'autostrada del mare dovrebbe saper fare, che non è solo di portare una merce da una parte all'altra ma di saperla scambiare con un altro modo di trasporto e avviarla agevolmente verso i mercati finali. E allora ecco che entra in ballo l'intermodalità, ecco che entrano in ballo le piattaforme logistiche, ecco che entra in ballo il problema che la portualità italiana da questo punto di vista ha qualche problema non da poco.

In questo paese esiste in sostanza un solo grande porto che non ha problemi di questo tipo, si chiama Gioia Tauro, non c'è ancora nulla, c'è una banchina lunga 3 km e dentro c'è un deserto sul quale noi potremmo fare qualunque cosa, speriamo di fare molte cose, è uno dei progetti sui quali stiamo lavorando più attentamente con una particolare attenzione anche del Presidente del Consiglio e io lo considero come una sorta di catalizzatore di processi il fatto di poter mettere in moto Gioia Tauro perché significa che farà vedere che molte altre cose si possono mettere in moto.

Li costruire un enorme centro intermodale non crea nessun problema, costruire una grande piattaforma logistica non crea nessun problema, se lo devo fare a Genova, a Trieste, a Livorno o Napoli ho qualche problema in più. I nostri porti come quasi tutti i porti del mondo ma i nostri in particolare sono porti urbani, stanno dentro il cuore della città, abbiamo problemi come dire fisici di spazi con cui riuscire a dare possibilità al costruire tutte queste cose di cui stiamo parlando: cerniere intermodali, piattaforme logistiche e via dicendo.

E' un problema che quindi va affrontato con attenzione luogo per luogo, e qui entra in ballo il discorso del rapporto con le autorità portuali. Le autorità portuali sono dei soggetti autonomi, hanno pertinenza pressoché esclusiva sul loro ambito diciamo territoriale, elaborano e fanno approvare modalità sempre un po' vischiose, questo è un paese che ha grandi complicazioni burocratiche presidente, siamo molto ottocenteschi ancora, dovremo riuscire a svecchiarci di molto e non sarebbe neanche tanto difficile, comunque.

Il problema delle autorità portuali secondo me è che a fronte dell'importanza che hanno assunto in questi anni i porti come luoghi strategici di questo sistema di relazione che stiamo individuando e che non riguarda solo il mare ma riguarda anche la terra, operano in un'autonomia che rischia di rivoltarsi contro se stessa, sono forse anche troppe, può darsi che siano troppe ma non mi preoccuperei molto di questo, si possono fare dei coordinamenti. Per esempio esistono nel Lazio tra Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, ne è stata proposta una recentemente in Calabria tra Gioia Tauro, Crotone e Corigliano, si possono fare e forse possono anche utili.

Ma il problema sostanziale non è questo, il problema sostanziale secondo me è le politiche che queste autorità sviluppano per i loro porti diciamo, per le loro aree di pertinenza, perché se queste politiche legittimamente autonome in base ai trasferimenti di competenza vanno per conto loro noi ci troveremo in gravi difficoltà, proprio perché non siamo più come dire in un'economia complessiva di punti, siamo e dobbiamo trasferirci in un'economia di sistema. E allora il sistema è una cosa nel quale le relazioni tra le parti hanno un'importanza almeno uguale a quelle che sono le singole parti, se non rimettiamo al centro di una politica del trasporto marittimo l'idea che ci debba essere un sistema di porti che quindi tra loro devono trovare le relazioni e i meccanismi di regolazione di queste operazioni, noi rischiamo di vedere fughe che possono creare condizioni di contrasto, di contraddizione tra un luogo e un altro.

Qualche cenno da qualche parte comincia a vedersi, quindi io mi farò portatore in questo senso, sentiremo alti lai da parte dei presidenti delle autorità portuali ma non di meno spero di poterli come dire convincere che non si tratta di una lesione di autonomia, si tratta di una riconduzione a un discorso più generale che deve interessare loro stessi, una riconduzione a sistema.

C'è poi il problema ancora più generale che è quello direi di un master plan generale delle rotte via mare del Mediterraneo, una cosa del genere è stata già avviata in sede europea per il Mediterraneo orientale con Cipro, la Grecia, Malta e Slovenia, credo che dovrebbe essere estesa a tutta l'area mediterranea in modo da costruire quello che accennavo prima, uno scenario complessivo del sistema delle mobilità dei trasporti nel nostro paese, uno scenario proiettato almeno a 10 anni, costruirlo anche per quello che è il sistema delle telecomunicazioni nel Mediterraneo.

Che cosa occorre per fare queste cose, per cominciare a farle? Io vedo un discorso tra l'altro che cammina in parallelo, ecco quando parlo di avviare l'elaborazione di un piano generale della mobilità non sto dicendo a nessuno di darci un appuntamento a fra qualche tempo quando l'avremo elaborato, approvato e digerito, sto dicendo intanto che non dobbiamo perdere nulla di quello che è stato fatto, esiste un piano come ho accennato di trasporti e logistiche 1999-2001, noi ripartiremo da lì per attualizzarlo, per come dire mantenere le cose buone che sono là dentro, per aggiornare quelle che servono.

Riprenderemo anche il provvedimento sulla logistica che era stato fatto nel 2005, anche quello per utilizzarlo e attualizzarlo, poi proietteremo tutto questo ripeto in uno scenario di non meno di 10 anni, ma contemporaneamente non staremo in attesa che tutto questo come dire scenario possa partire con una macchina tutta perfetta, dobbiamo fare una serie di cose intanto, ora e qui. E allora queste cose da fare intanto, ora e qui sono ne dico alcune, ovviamente molte mi sfuggiranno ma ne dico alcune.

Quella principale forse la sintetizzerei nella frase "rimuovere le vischiosità", esistono una serie di vischiosità che soprattutto chi fa impresa in questo settore ha di fronte per poter appunto dispiegare la propria attività di imprenditore, vischiosità che attengono agli apparati normativi, vischiosità che riguardano i canali di finanziamento, vischiosità legate alle molteplici competenze di diversi soggetti. Ecco, dobbiamo fare un'operazione diciamo di eliminazione di queste vischiosità più rapidamente possibile. Dobbiamo poi mettere in moto alcuni meccanismi che sono di natura strettamente finanziaria, è vero che l'ecobonus non è una soluzione di tutti mali, ma è vero che l'ecobonus può essere una buona cosa e dobbiamo metterla in moto.

Ci sono 240 milioni di euro in 3 anni, credo che possono essere una cifra significativa per convincere a spostare ulteriormente quote di traffico merci dalla terra al mare. Ci sono agevolazioni fiscali che probabilmente si dovrebbero estendere in modo particolare alle due dorsali Adriatica e Tirrenica, c'è un problema di liberare le risorse già destinate alle autorità portuali e che sono rimaste congelate, è una cosa che a breve speriamo di fare, soprattutto il vice-ministro sta operando in maniera molto incisiva in questo senso di sbloccarle rapidamente. C'è, l'ho già accennato, secondo me, il problema di avviare in qualche modo tutto il complesso di cose che possono ruotare intorno a Gioia Tauro perché possa diventare un segnale fortissimo diciamo anche di tipo simbolico se volete per tutto il resto.

E dobbiamo farlo perché sento chiedere sempre di più ormai che si dia un indirizzo programmatico, si svolga un'azione di coordinamento a regola e garanzia dei comportamenti. Musica per le mie orecchie. Nell'incontro informale che abbiamo avuto giorni fa, a un certo punto veniva fuori che il versante del mondo confindustriale parlava di programmazione, parlava di iniziative di carattere centrale e dall'altra parte in particolare il ministro De Piccoli parlava di liberalizzazione.

In realtà quello che si sta capendo è che il mondo non si divide tra liberisti e statalisti, tra chi vuole tenere tutto organizzato e regolare e chi invece vuole fare alla mattina come si alza quello che vuole, la differenza sta sempre tra le cose intelligenti e quelle meno, e soprattutto sta in quelle che vanno nell'interesse di quello che in fondo è poi l'unico nostro interlocutore di tutti che è il cittadino, che è il paese.

Ognuno di noi in un giorno, la mattina, contemporaneamente fa il ministro ed è un cittadino, fa l'imprenditore ed è un cittadino, è utente di una nave se va in crociera, è utente di un servizio di trasporto se aspetta una macchina che arriva da Termini Imerese, ecco se noi siamo capaci di mettere al centro di queste azioni l'idea che dobbiamo migliorare, innalzare al massimo la qualità del prodotto che ciascuno di noi è in grado di fornire forse tutto questo andrà nella direzione giusta, io mi sforzerò di dare qualità alla programmazione, gli imprenditori si sforzeranno di dare qualità al loro particolare settore di intervento.

E allora, un Ministero capace di essere contemporaneamente soggetto di programmazione, soggetto di coordinamento e garante del rispetto di regole, comprese quelle di una distorta concorrenza, se vogliamo, per richiamare il caso di Tirrenia al quale metteremo mano. E' vero che oggi nel 2006 è inattuale la presenza di un operatore pubblico protetto, è vero che fino a non molti anni fa quello era l'unico operatore che gestiva certi servizi, io per molti anni ho fatto il pendolare tra la Sardegna, Cagliari e Civitavecchia o Tirrenia o Tirrenia, oggi non è così e allora dobbiamo trovare un diverso punto di equilibrio.

Ecco, da una parte noi e da una parte imprese, imprese motivate a investire. Io questo l'ho imparato dal presidente qualche tempo fa, in un incontro in Calabria disse che in fondo l'imprenditore è uno che ha un po' di soldi e che li mette sul tavolino rischiando in proprio, non si chiede altro che a qualcuno di questo settore di fare esattamente questo, sapendo di poter avere in un Ministero attento a questo ramo particolare

dell'economia e del settore produttivo un interlocutore assolutamente predisposto a ragionare insieme sul modo migliore per fare le cose. Se riusciremo a farlo richiamo e concludo con quanto ho detto prima, se era il 2% nel 2000 ed è diventato il 4% nel 2005 non vedo perché non dobbiamo porci oggi l'obiettivo di farlo diventare l'8% nel corso dei prossimi 5 anni. Obiettivi ambiziosi ma è con le ambizioni, nella loro come dire parte migliore, cioè tendere a dare il meglio, che credo che tutti noi possiamo camminare nella direzione giusta.

Grazie.