

Infrastrutture

Secondo la Banca Mondiale l'Italia occupa la 21esima posizione al mondo in termini di efficienza del suo settore logistico eppure la qualità delle reti ha un ruolo decisivo sul livello di competitività del Paese

L'Italia in affanno. Infrastrutture al collasso, manutenzioni assenti, opere incompiute e cantieri che non partono: il rilancio dei lavori passa da una profonda riforma dell'impianto normativo

Opere bloccate per 62 miliardi Serve terapia d'urto sulle regole

Marco Morino

Un Paese bloccato. Infrastrutture obsolete o al collasso, manutenzioni assenti, reti inefficienti, opere incompiute, cantieri che non partono, strutture poco sicure e processi lunghi e complessi nelle amministrazioni pubbliche. In Italia, il sistema delle infrastrutture e delle reti fisiche e immateriali (dai trasporti al digitale) vive da anni un periodo di grande difficoltà da cui fatica a riprendersi. Un ritardo che è stato certificato anche dalla Banca Mondiale, secondo la quale l'Italia occupa la 21ª posizione al mondo in termini di efficienza del suo settore logistico e la 12ª tra i paesi dell'Ue.

Opere bloccate

Eppure la qualità delle infrastrutture ha un ruolo decisivo sul livello di competitività di un Paese. A fronte di ciò nel 2018 (ultimo dato disponibile) abbiamo assistito al paradosso del ministero delle Infrastrutture che non ha speso 5,7 miliardi di euro dei fondi in bilancio, il 60% della disponibilità di cassa. Si trattava di risorse che, per la maggior parte, riguardavano infrastrutture pubbliche e logistica e soprattutto gli investimenti stradali dell'Anas. E non è neppure la prima volta. Nel 2017 i fondi non spesi da parte del ministero delle Infrastrutture erano ammontati a poco più di 4 miliardi.

Gabriele Buia, presidente dell'Ance (l'associazione nazionale dei costruttori edili), stima che in Italia ci siano 749 opere infrastrutturali bloccate per un valore complessivo di 62 miliardi di euro. Di queste, 101 sono grandi opere (importo superiore ai

100 milioni di euro), per un totale di oltre 56 miliardi di euro, mentre 648 sono opere medio-piccole, per un valore di circa 5,5 miliardi di euro. Il risultato è drammatico: 962 mila posti di lavoro in meno e 217 miliardi di euro di mancate ricadute sull'economia. «Nell'elenco c'è di tutto - dice Buia -: scuole, ospedali, strade e anche fondamentali opere di messa in sicurezza come quelle che riguardano il letto del fiume Sarno, noto per la tragica frana di oltre 20 anni fa che causò 160 morti! 220 milioni non utilizzati per un'opera che può salvare vite umane! Cosa stiamo aspettando a intervenire?».

È evidente che c'è qualcosa che

non funziona nella pubblica amministrazione. Lamentando i ritardi nello sblocco delle opere, Buia aggiunge: «Cominciamo ad affrontare le priorità: la lotta alla burocrazia anzi alla burocràzia in stile Soviet. È bene cominciare a chiamarla così perché ormai è un potere a sé, incontrollabile, ingestibile. Una vera e propria dittatura che spoglia il cittadino e le imprese di tutti i propri diritti. Ministeri, cabine di regia, unità e leggi per la semplificazione. Ma senza risultati».

Anche gli industriali del Nord Ovest - rappresentati da Assolombarda, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova - denunciano la paralisi: «Il nuovo governo Conte bis, insediatosi nel settembre 2019, a oggi non ha inciso sullo sblocco di opere che erano già state approvate, limitandosi a confermare quelle già avviate in precedenza ed in particolare quelle ricomprese nei grandi corridoi europei (esempio Torino-Lione, Terzo Valico ferroviario dei Giovi, alta velocità Brescia-Verona)».

La replica del governo

Tuttavia, rispondendo nei giorni scorsi in question time al Senato, la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, respinge le critiche: «In appena 162 giorni - dice - sono state sbloccate opere e finanziamenti ad enti locali per opere e trasporti, immediatamente cantierabili, per un valore complessivo di 9,6 miliardi di euro. Cito solo alcuni degli interventi sbloccati: 470 milioni per gli interventi di messa in sicurezza di linee ferroviarie locali, 250 milioni per gli interventi relativi ai ponti del bacino del Po, 250 milioni per il piano straordinari invasi, oltre 500 milioni per la Campogalliano-Sassuolo (un'opera di cui si discuteva da oltre vent'anni), 75 milioni di euro per la salvaguardia della laguna di Venezia, 460 milioni per la statale Telesina, oltre 1,3 miliardi per la statale 106 Jonica».

La crescita che non si sente

Nel 2019, stima ancora l'Ance, gli investimenti in costruzioni sono cresciuti del 2,3% rispetto al 2018. Non si tratta però di un aumento in grado di segnare una vera svolta e di stabilizzare un settore che negli ultimi 11 anni si è ridotto ai minimi storici. Nel 2019 si è verificato il primo segnale positivo (+2,9%) per gli investimenti in opere pubbliche, dopo una caduta iniziata nel 2005. La crescita del 2019, però, è totalmente insufficiente per parlare di uscita dalla crisi per un comparto che ha perso complessivamente dal 2005 al 2019 il 58% degli investimenti.

Il quadro regolatorio

Il rilancio degli investimenti in infrastrutture passa da regole nuove, più semplici e snelle e dalla parteci-

pazione al mercato dei contratti pubblici di investitori privati. «Bisogna partire dal Codice degli appalti - dice Stefania Radoccia, Managing Partner dell'area Tax and Law di EY - e per farlo è necessario promuovere un cambio di paradigma, in cui la logica collaborativa prenda il posto di quella conflittuale e della sfiducia».

«L'attuale impianto normativo - spiega Radoccia - guarda con sfiducia verso gli operatori economici e verso l'attuale classe dirigente pubblica. Le imprese sono percepite più come antagoniste che come risorsa di crescita, e il sistema della pubblica amministrazione è ritenuto non

sempre conforme a svolgere i compiti a esso affidati. Muovendosi in tale direzione qualsiasi scostamento dal dato testuale è vissuto come una violazione o un'irregolarità». Gli esempi virtuosi di Genova o Expo rappresentano un modello di riferimento. In quelle occasioni le figure commissariali hanno agito come veri e propri project manager realizzando grandi opere in modo tempestivo e garantendo i principi di trasparenza, imparzialità ed efficacia. «Si può quindi affermare - dice Radoccia - che tali situazioni hanno dimostrato come è necessario abbandonare l'attuale prospettiva per adottarne una diversa che

renda il commissario, o meglio, il project manager motore dell'azione amministrativa».

Non è allora forse maturo il tempo - si chiede Radoccia - per spingere sull'acceleratore e incoraggiare il rilancio del Codice attraverso un nuovo paradigma in cui a poche norme che tratteggiano i principi generali si accompagna la piena realizzazione della politica infrastrutturale del Paese?

«E così - conclude Radoccia -, con tale mutato approccio, agevolare l'adesione di operatori e investitori privati a partecipare al mercato dei contratti pubblici perché il sistema possa ripartire?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Governo/1.
 Paola De Micheli,
 ministro delle
 Infrastrutture
 e dei Trasporti



Avvocato.
 Stefania
 Radoccia,
 Managing Partner
 dell'area Tax
 and Law di EY



Governo/2.
 Giuseppe
 Provenzano,
 ministro del Sud
 e della Coesione
 territoriale



Governo/3.
 Riccardo Fraccaro,
 sottosegretario
 alla presidenza
 del Consiglio
 dei ministri

APPUNTAMENTO IL 4-5 MARZO 2020

L'EY Summit a Milano Centrale: focus sui progetti utili al Paese

L'EY Summit sulle infrastrutture "The smarter you build, the better you live" si svolgerà i prossimi 4 e 5 marzo presso la Stazione Centrale di Milano. Investimenti, regolamentazione e innovazione per lavorare e vivere meglio saranno i temi al centro del dibattito. In particolare, la prima giornata sarà dedicata ai trend che ridisegnano il mercato e guidano gli investimenti delle infrastrutture stradali, ferroviarie e marine, interrogandosi sui fondi di investimento. La **sostenibilità** sarà tra i punti nodali da cui partire per ridisegnare il mercato e guidare i nuovi investimenti, in una società in cui i trend cambieranno radicalmente le nostre città, incidendo sulla progettazione, sulla pianificazione e sulla

realizzazione delle opere civili. Durante la seconda giornata si discuterà su come è possibile accelerare la realizzazione di nuove opere e la trasformazione digitale per aiutare le persone a vivere meglio, affrontando anche il tema delle smart cities e delle regolamentazioni nelle infrastrutture. I motivi dei ritardi infrastrutturali in Italia devono essere analizzati per affrontare diversamente il problema nel presente e nel futuro. Al forum EY parteciperanno, in rappresentanza del governo, Riccardo Fraccaro, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e Giuseppe Provenzano, ministro del Sud e della Coesione Territoriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Opera simbolo.

Anche l'ultimo gigante di calcestruzzo è stato terminato. Nel cantiere del nuovo ponte di Genova si sono conclusi i lavori sulla pila 12, uno dei 18 piloni che sorreggeranno l'impalcato di oltre mille metri. L'opera rappresenta un'importante tappa raggiunta nel percorso di costruzione del viadotto

