

Senza infrastrutture l'Italia non ha futuro

*L'opinione di Michele Pizzarotti, imprenditore e presidente
del Comitato Grandi Infrastrutture Strategiche dell'Ance.*

a cura di **Andrea Picardi**

Ci sono tre elementi che caratterizzano fortemente la fase storica e politica che stiamo vivendo: il no preconetto alle infrastrutture e alle opere pubbliche, la contestazione in pratica di qualsivoglia progetto di ammodernamento del Paese, il prevalere di una logica di brevissimo periodo che rende quasi impossibile immaginare e costruire il futuro. Un approccio chiaramente percepibile a livello sia centrale sia locale, che rischia di minare fortemente le prospettive di crescita e di sviluppo dell'Italia. Perché se non si riesce a trovare un accordo per la realizzazione di una periferica strada comunale o provinciale, è difficile ritenere che si possa giungere a una qualche forma di sintesi sui progetti infrastrutturali più rilevanti.

Sono questi alcuni degli elementi principali che emergono dalla conversazione del *Consulente Immobiliare* con l'imprenditore e presidente del Comitato Grandi Infrastrutture Strategiche dell'Ance (l'Associazione Nazionale Costruttori Edili) **Michele Pizzarotti**, le cui parole evidenziano tutta la preoccupazione esistente nel mondo produttivo italiano per l'avvitamento, anche



Michele Pizzarotti
presidente del Comitato
Grandi Infrastrutture
Strategiche dell'Ance

di carattere culturale, in corso nel Paese. *“Certo, finché sono in FASE di realizzazione le infrastrutture hanno un impatto sulla vita delle persone – in qualche modo, inevitabilmente, disturbano –, salvo poi rendersi conto di quanto siano imprescindibili”*, ha affermato in apertura d'intervista Pizzarotti. Che poi ha aggiunto: *“pensi solo all'alta velocità ferroviaria che ha cambiato l'Italia, un po' come*

aveva fatto negli anni '60 l'Autostrada del Sole: ha abbattuto le barriere geografiche e di tempo e ha migliorato la qualità di vita delle persone, non solo di quelle che la usano per lavoro. Una fotografia incontestabile che, a quanto pare, però, non basta a cambiare la percezione delle infrastrutture in una parte del nostro Paese. Anzi.

Ma perché? *“Innanzitutto – ha risposto Pizzarotti – è un problema di mentalità, si aggiunga poi che l'Italia è un Paese nel quale i poteri decisionali sono fortemente polverizzati: lo Stato centrale, pur avendone il potere, non è sufficientemente organizzato per poter mettere in campo un reale coordinamento del territorio”*. A differenza di quanto avviene in molti altri Paesi, nei quali dal centro si diramano

chiaramente le strategie che vengono poi attuate e declinate in periferia. *“Tradizionalmente facciamo un’enorme fatica a viaggiare coordinati. Ma le infrastrutture e le opere pubbliche, soprattutto quelle strategiche e di interesse generale, nascono dalla volontà dello Stato, chiamato a raccogliere e a sintetizzare le necessità dei territori e poi ad assumere la decisione finale. Ciò accade però difficilmente”*. E dire che, come ha sottolineato lo stesso Pizzarotti nel corso della conversazione, *“è impensabile immaginare un’Italia proiettata nel futuro senza un’infrastrutturazione adeguata”*. Tra i motivi che ne bloccano o che comunque ne rallentano pesantemente la realizzazione ce n’è poi uno anche di ordine culturale e, per questa ragione, forse ancor più rilevante: *“troppo spesso la realizzazione di una nuova infrastruttura si trasforma in una guerra ideologica ed è sbagliato: ci sono materie, come le infrastrutture appunto, che dovrebbero essere neutre perché oggettive e collegate a necessità effettive”*. Eppure il dibattito, quasi sempre, è del tutto ideologico: *“per esempio, quando si parla di una teorica, ma inesistente dicotomia, tra grandi e piccole opere, come se non ci fosse bisogno di entrambe. Serve tutto, comprese naturalmente le opere di manutenzione. Questo significa che il problema è di educazione civica e culturale e non tanto, o solo, di procedure”*. E poi c’è il tema della continuità delle scelte, una vera e propria sconosciuta in Italia: *“in pratica ogni ministro che si insedia troppo spesso, per mere ragioni di avvicendamento politico, è portato a non rispettare la pianificazione esistente, voluta dal suo predecessore, anche a prescindere dalla bontà della stessa. In questo contesto è inevitabile che il Paese si blocchi e che il caos regni sovrano: non si può procedere su questi argomenti senza una linea precisa e un*

respiro lungo. Ripartire sempre daccapo è la cosa peggiore: ci vuole continuità”.

La conseguenza di tanto immobilismo sulle infrastrutture e le opere pubbliche è stato il crollo dell’edilizia che ha pagato più di ogni altro settore la crisi economica dell’ultimo decennio: *“Il peso delle costruzioni sul prodotto interno lordo in questi anni si è notevolmente ridotto, a ulteriore conferma delle difficoltà strutturali che stiamo vivendo”*. E che dipendono anche dalla *“farraginosità delle procedure di approvazione”* e dalla circostanza che le risorse vengano stanziare ma che poi non si riesca a spenderle davvero: *“I fondi destinati alle opere non si trasformano in cantieri. Le somme a disposizione ci sono, ma non si riesce a metterle a terra, a spenderle effettivamente”*. In questo senso, secondo Pizzarotti, potrebbe essere utile una cabina di regia centrale, costituita presso la Presidenza del Consiglio, per spingere sull’effettivo utilizzo delle risorse stanziare. Ma la priorità rimane intervenire sulle procedure: *“per far partire un lavoro ci vogliono fino a 15 anni ma poi alle imprese si chiedono tempi brevissimi di esecuzione. Si pensi a cosa è accaduto con il ponte Morandi di Genova: ci sono voluti tre mesi per nominare il commissario straordinario – e alla fine, com’era giusto che fosse, è stato individuato nel sindaco della città Marco Bucci – salvo poi chiedere alle imprese di presentare un progetto preliminare in solo due settimane. Un episodio macroscopico che spiega bene la contraddizione tra i tempi del prima e del dopo”*. E che, secondo Pizzarotti, dovrebbe indurre ad una profonda riflessione sull’uso e l’abuso in Italia delle procedure straordinarie: *“bisognerebbe semplicemente trasformarle in ordinarie. Dobbiamo accorciare i tempi e dare poteri alle pubbliche amministrazioni in modo*

da procedere più speditamente negli iter di realizzazione con maggiore velocità. Più che individuare commissari straordinari o avvalersi di misure d'urgenza, dovremmo tornare a una gestione ordinaria efficace". Tra le proposte avanzate dall'Ance, e sostenute anche da Pizzarotti, vi è anche quella di conferire al Cipe (il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) il ruolo di programmazione delle opere, ma non di autorizzazione a tutti i vari passaggi necessari per i progetti preliminari e definitivi: *"altrimenti è inevitabile che si venga a creare un collo di bottiglia che finisca per bloccare tutto".* Come accade, per esempio, anche nei rapporti tra Ministero dell'economia e della finanze,

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Corte dei Conti, tra cui ci sono *"una decuplicazione dei passaggi e una sovrapposizione di competenze".*

In ogni caso – ha concluso Pizzarotti – *"non è corretto ritenere che la crisi dell'edilizia sia esclusiva colpa della burocrazia e del governo centrale. Esiste anche una responsabilità delle imprese: non siamo riusciti ad avere un disegno condiviso con altri interlocutori, penso alle banche, per sostenere le aziende sane e rafforzare il settore nel suo complesso".* Una presa di coscienza che deve spingere tutti, istituzioni *in primis*, a intervenire per invertire finalmente la rotta.