

09/05/22 14:19

Il Belpaese ha bisogno di crescere nelle infrastrutture e grandi opere sfidando le contingenze globali e i laccioli nazionali

Significativa presenza dell'On. Mazzetti (VIII Commissione) al convegno "Dall'esempio del Ponte S.Giorgio di Genova alle nuove opportunità per l'ampliamento delle infrastrutture italiane nel quadro del PNRR" con relatori Confindustria, ANCE, Federbeton, Assobeton, Federlogistica, Assoport, Saimare e FITE



PHOTOGALLERY

Dal nostro inviato

Angelo Scorza

Piacenza - Cemento e calcestruzzo sono gli ingredienti con cui si costruiscono le grandi opere e le infrastrutture grazie alle quali si svolge la mobilità per merci e passeggeri di qualunque paese, una spina dorsale che tuttavia è da aggiornare in Italia.

Sotto questo profilo infatti il Belpaese è fermo in diversi ambiti: porti, aeroporti, strade, tunnel. L'occasione della fiera specializzata di Piacenza, centro nevralgico del nord ovest e anche nodo logistico dei grandi assi viari e dei corridoi europei, dunque location ideale per far convergere sia gli interlocutori della filiera industriale che è il core business di questa grande kermesse, che gli utilizzatori delle infrastrutture, ha permesso l'atteso confronto trasversale tra produttori e fruitori di risorse strategiche che devono dialogare tra loro ma soprattutto chiarire loro istanze a politica.



Potestà

Tali tematiche vanno declinate in alcune chiavi di lettura contingenti, quasi tutte negative, purtroppo – la pandemia da covid, la guerra russo-ucraina, la crisi energetica, la necessità della decarbonizzazione, il percorso lungo la sostenibilità, la carenza di materie prime, gli obblighi di digitalizzazione delle procedure – le quali, nel loro ‘combinato disposto’, impongono una capacità di resilienza alle imprese ma anche urgono a loro appannaggio la disponibilità di supporti concreti non solo con delle risorse finanziarie, ma soprattutto in termini di opportunità fiscali e legislative.

Per quanto concerne specificamente la logistica, si ravvisa la necessità di opere anche a monte e a valle della filiera, lo snellimento burocratico, la facilitazione nel realizzare interventi.

L’atteso convegno “Dall’esempio del Ponte S.Giorgio di Genova alle nuove opportunità per l’ampliamento delle infrastrutture italiane nel quadro del PNRR” ha visto come relatori: Nicola Parenti, Vice, Presidente di Confindustria Piacenza, Energia, Transizione energetica e sostenibilità; Stefano Betti, Presidente di ANCE Emilia Romagna; Andrea Bolondi, Presidente di ATECAP e Vicepresidente di Federbeton; Emilio Fadda, Presidente di A.N.SAG; Alberto Truzzi, Presidente di Assobeton; Davide Falteri, Presidente di Federlogistica Liguria, Rodolfo Giampieri, Presidente di Assoporti; Bartolomeo Giachino, Presidente Saimare (Gruppo Spinelli) ed ex Sottosegretario Ministero Trasporti; Sandra Forzoni, Direttore Generale FITE Federazione Italiana Trasporti Eccezionali; e, *dulcis in fundo*, Erica Mazzetti, relatrice DDL Appalti alla Camera Deputata VIII Commissione.



Introducendo i lavori quale organizzatore del GIC 2022, Fabio Potestà si è tolto alcuni sassolini dalle scarpe, lanciando dei *bullet* come punti discussione sugli attuali problemi che l'impresa in Italia affronta quotidianamente.

“La profittabilità delle aziende è a forte rischio: manca un’adeguata protezione legislativa e dunque i loro conti spesso non tornano sicchè per incamerare commesse le imprese sono costrette a partecipare a gare all’estero dove tuttavia si confrontano con un mercato protetto a favore dei concorrenti nazionali.

Si parla sempre di sostenibilità ambientale ma andrebbe tenuta d’occhio quella finanziaria, senza la quale le aziende non possono mantenere le maestranze. In Italia l’assegnazione degli appalti spesso va al massimo ribasso, poi si procede di subappalto in subappalto, per cui i margini di guadagno delle aziende sono risicati, e allora dove possono recuperare, se non risparmiando nei costi di costruzione, nella qualità delle materie prime e nella formazione professionale, con l’uso di manovrati sovente non adeguata? Nessuna sorpresa poi di fronte al dilagare degli incidenti sul lavoro, le tragiche ‘morti bianche’ che in realtà sono più numerose di quelle ufficialmente dichiarate a causa del lavoro talvolta in nero” dichiara Potestà mettendo il dito in molte piaghe, tra cui quella, attualissima, della bolletta energetica.



Falteri e Giampieri

“Le cementerie sono energivore, nasce da qui il problema di come alimentarle adeguatamente ora che molte commodities quali fuel fossili sono ‘embargate, dunque diventano scarse e onerose”.

Nel concludere, l'amo che l'organizzatore lancia ai panelist fa forza sulle italiane virtù. “In Italia abbiamo il guizzo, troviamo sempre la scorciatoia, allora il problema è il controllo della qualità delle costruzioni. A quel punto conviene fare il prefabbricato, che nasce certificato, piuttosto che approntare il materiale in situ”.

“Il GIC arriva nel momento in cui il PNRR si prospetta come grande opportunità di sviluppo per la filiera delle infrastrutture, occasione imperdibile, mai vista prima d'ora, con le aziende smaniose di cogliere l'occasione. Ma le ripercussioni sui mercati finanziari e delle materie prime provocate dalle tensioni internazionali rischiano di mettere in forse questa grande chance” osserva Nicola Parenti, che, quale portavoce della categoria industriale territoriale, ritiene necessario “intervenire con provvedimenti straordinari in una fase straordinaria. Le misure sin qui adottate dal Governo per il settore delle opere pubbliche sono limitate, hanno lunghi tempi di attuazione, dunque incompatibili con l'attuale fase emergenziale, che non è legittimo far sopportare interamente alle aziende”.

All'ombra di un PNRR che assegna 108 miliardi di lavori, di cui 47 miliardi di opere medie e piccole e 25 miliardi di grandi opere, il problema è quello delle stazioni appaltati, sottolinea Stefano Betti. “Lo stato dell'arte è il seguente: ogni opera oltre 100 milioni di importo richiede mediamente 16 anni, mentre

quelle da 100mila euro si realizzano in 'appena' 3 anni. E ciò a prescindere dalla guerra in Ucraina, poiché a incidere sono per la maggior parte i tempi legati alla burocrazia.



Come visto a Genova per fare il Ponte San Giorgio abbiamo avuto bisogno del Commissario; ma il cosiddetto Modello Genova non può essere la norma" osserva il rappresentante di ANCE regionale. "Su tutto questo quadro già fosco ha piovuto sul bagnato: il caro materiale che, ripeto, non è tutto colpa della guerra. Se si vuole che sistema costruttivo possa lavorare, esso deve essere messo in condizione giusta. Facciamo dunque pochi bandi di gara ma che vadano alla fine tutti in porto". A rappresentare chi produce cemento e calcestruzzo, Bolondi annota come, se da un lato il finanziamento del PNRR per oltre la metà è in grado di attivare investimenti in costruzioni, dall'altro gli scenari bellici dell'Est Europa stanno compromettendo la ripresa economica, che già ben prima dell'invasione russa in Ucraina registrava alcuni segnali di frenata; sono 3 anni che viviamo momenti difficili, sostenibilità e profittabilità non vanno d'accordo, perché la prima costa".

Il leader di Atecap e vicecapo di Federbeton lamenta che "l'Italia si è dimenticata da tempo una strategia di politica energetica, la nostra è un'economia dai piedi d'argilla e l'impennata dei costi energetici sta mettendo in crisi il sistema, ormai fuori controllo per le opere in corso sul fronte dell'aumento dei prezzi delle materie prime. Sono tre i momenti che hanno inciso: il movimento sostenibile innescato da Greta Thunberg ha dato la stura, poi è arrivata la pandemia da virus, e infine ci ha pensato Putin. A noi preoccupa che i tanti cantieri hanno alle spalle imprese poco strutturate con difficoltà a reggere l'urto delle dinamiche in atto.

Il settore delle costruzioni, che dovrebbe cogliere le opportunità del PNRR, è profondamente cambiato negli anni ed è caratterizzato da un'elevata presenza di piccole e medie imprese con una bassa capitalizzazione e una lunga catena di approvvigionamento".



Forzoni e Giachino

Secondo Bolondi, dei 222 miliardi a disposizione dal PNRR di cui 108 impattano sulle costruzioni, il 60% è destinato a finanziare i costi della transizione ecologica, dunque alla fine resta meno del previsto, e finora nel 2021 sono stati spesi solo 5 miliardi su 13,7 ovvero meno del 40%.

“E su ciò impatta sempre la burocrazia. Il Codice degli Appalti è stato rifatto nel 2016 con una revisione entrata in vigore solo nel febbraio 2022. Ma in tale decreto sono previsti tantissimi adempimenti, molta carta da firmare inutile o ridondante. Poi non dimentichiamo che il Modello Genova è stato vincente perché c’era una sola azienda che poteva costruire quel ponte sotto tali premesse, visto che 4 delle maggiori aziende su 5 sono fallite: Condotte, Astaldi, Coop7 e Grandi Lavori Fincosit, dunque restava solo WeBuild (Salini Impregilo)”.

Sempre in ambito di produttori, Alberto Truzzi ravvisa che in un appalto pubblico vi sono 4 fasi che sono tuttavia troppo slegate. “Non si può ragionare per comparti, il codice degli appalti è monco se non chiama in causa altri aspetti. Oggi dobbiamo andare verso una agilità non più rinviabile nell’approcciare i tempi, occorre più lucidità nel concepire gli appalti”.

Il leader di Assobeton confida che il PNRR possa avere un ruolo fondamentale per favorire la transizione ecologica italiana, confermando che il comparto industriale è pronto ad intervenire per rispondere alle esigenze di ammodernamento del Paese, contribuendo attivamente a dare un forte impulso all’economia Italiana, attraverso la realizzazione, con sistemi costruttivi all’avanguardia, di strutture più moderne per aumentare l’efficienza del costruito e così cogliere tutte le opportunità che si profilano. “Anche in ottica di sostenibilità, consideriamo sempre più necessario innescare un circolo

virtuoso di collaborazione dentro e fuori la nostra filiera. Occorre intervenire unitariamente e prontamente sul patrimonio urbano, edilizio e infrastrutturale, rispondendo alle esigenze dei cittadini e delle istituzioni in funzione dei nuovi trend”.

Passando alla parte ‘dinamica’, ovvero agli operatori dei nodi e dei servizi di trasporto, Rodolfo Giampieri ricorda che abbiamo il 2026 come stella polare di riferimento.



“La semplificazione che invochiamo non vuol dire tuttavia che non vogliamo controlli sul nostro operato. Ma la ripresa passa attraverso la logistica, e i rallentamenti delle consegne in tutto il mondo, a partire dal tappo che è diventata la Cina, stanno creando forti disagi da tutte le parti.

In questa fase le aziende, attraverso il reshoring, stanno accorciando la filiera della logistica, infatti con Shanghai bloccata nuovamente dal covid e dopo l’esperienza infausta della portacontainer Ever Given bloccata per una decina di giorni nel Canale di Suez, con effetto domino su traffici, colossi come Ikea e Benetton stanno già tornando a produrre in Europa, ed anche un fiore all’occhiello dell’industria della nostra regione Marche come Merloni sta tornando” riporta Giampieri, che è di Ancona. “Perciò si aprono scenari potenzialmente fantastici. Il PNRR mette a terra tanti soldi su concetti di modernità delle infrastrutture, che però da sole sono insufficienti: ci vogliono anche le infostrutture e in questo senso stiamo lavorando in Assoporti. Con la sostenibilità ambientale ma anche con la parità di genere possiamo creare le condizioni ideali, tuttavia attualmente siamo come un imprenditore che può creare business ma che non vi riesce appieno perché la nostra burocrazia non ha ancora capito bene cosa sia il PNRR e dunque viaggia sempre alla stessa (lenta) velocità”.

Per Davide Falteri abbiamo ancora una visione campanilistica e non di sistema. “Per recuperare il gap dovremmo investire sulla digitalizzazione; ma il nostro paese oggi esporta ex works e dunque non ci preoccupiamo di sapere dove andrà esattamente e come la merce, invece dobbiamo puntare sulla qualità; conoscere le destinazioni delle merci ci permetterà di fare delle società che permettono di sviluppare azioni di marketing di sicura efficacia, ma riero, prima è necessaria la digitalizzazione.

Abbiamo opportunità di rivedere il codice degli appalti in questa chiave. La logistica oggi è la capacità di penetrare i mercati esteri e dare supporto al settore infrastrutturale” conclude il numero uno di Federlogistica Liguria.

Con la sua inconfondibile e impareggiabile ‘arringa’, Sandra Forzoni ha ricordato che “le nostre imprese di trasporto eccezionale sono davvero eroiche perchè resistono in un mercato complesso e dai connotati farraginosi. Abbiamo una grande opportunità ma anche una grande preoccupazione. Nel settore nostro soffriamo di carenza di autisti e di parco circolante, oltre che di microchip, il che blocca tutta la catena produttiva dell’automotive”.

Poi la ‘passionaria’ dei trasporti ha inveito contro “l’attuale governo che non ci aiuta assolutamente: c’è scarsa attenzione e scarsa manutenzione, è un paese che cade a pezzi, il gestore vettore ha alzato le mani, si è arreso, insomma l’Italia è una fiction, perché il rischio zero non esiste da alcuna parte”.



Mazzetti

Un grande esperto di trasporti, infrastrutture e logistica, anche in virtù del suo passato di parte del dicastero dedicato al settore, ha dapprima chiesto, provocatoriamente, di “fare un calcolo preciso di quanto è costato non fare certe opere pubbliche? Quali disagi al Paese tale immobilismo ha causato?” ha esordito Mino Giachino, polemizzando coi detrattori del Ponte S. Giorgio nella sua realizzazione. “Senza il Modello Genova il maggiore porto italiano sarebbe ancora bloccato al 2018, dunque ben venga la figura del Commissario Straordinario. Oggi le leggi fatte dal Parlamento sono poche, questo organo essenziale non produce, ormai si lavora per decreti legge. Il PNRR ci dà come traguardo il 2026, che è già domani, dunque il problema è realizzare il nostro obiettivo in tempo. Dobbiamo costruire 4 corridoi ferroviari che ci collegano all’Europa, realizzare la Diga di Genova che è certamente l’opera più importante dell’intero PNRR, altrimenti non saremo mai quella piattaforma logistica naturale del Mediterraneo che ci raccontiamo sempre di voler essere”.

La partecipazione dell'On. Erica Mazzetti alle Giornate Italiane del Calcestruzzo, ha confermato quanto la politica toscana, in qualità di componente dell'VIII Commissione Ambiente, Lavori Pubblici, Territorio della Camera, segua attentamente il sistema infrastrutturale del Paese, "anche e soprattutto quello portuale, che per una penisola in mezzo al Mediterraneo è essenziale".

Non paiono essere parole di circostanza dettate da convenienza: a metà marzo Mazzetti, che prima di essere eletta Deputato della Repubblica italiana nelle liste di Forza Italia, è libero professionista come geometra in quel di Prato, ha celebrato, con altre istituzioni, l'apertura della galleria Barberino del Mugello-Calenzano, del tratto a tre corsie sull'A1, completata in soli tre anni, definita "la più sicura d'Europa, un'infrastruttura che sintetizza progresso tecnologico, professionalità e rispetto per l'ambiente, un altro passo verso un'Italia sempre più connessa. Oltre alla grande opera mi piace notare che siano state realizzate opere di compensazione che daranno nuove opportunità ad aree fin oggi depresse, questa è l'Italia che vogliamo" aveva chiosato in quell'occasione.

A Piacenza il deputato forzista ha ricordato che anche il super-bonus è stato complicato da assurdi blocchi che non fanno bene al settore. "Parliamo da un anno di PNRR ma di grandi opere iniziate concretamente ancora nessuna; attenzione, i soldi l'Europa ce li darà solo se vi daranno leggi adeguate. Il codice degli appalti non è mai partito bene, eppure è in vigore dal 2016, ma la metà delle cose in esso contenute non è ancora stato attuato, sicché se volevamo fare una grande opera dovevamo aggirarlo, come è stato appunto a Genova, un modello che ci insegna tanto. Il codice degli appalti va dunque cambiato e gettato via, tutte le opere che verranno progettate sino al 2023 andranno impostate con il sistema precedente, anche se non si potrà fare così su tutto, ci deve essere libera concorrenza e non dirigismo perché siamo in un'economia liberista" afferma ancora Mazzetti ricordando che sta insistendo da quando è diventata parlamentare 4 anni fa affinché si faccia una legge obiettivo come era già nel passato. "La semplificazione vuol dire tagliare! Altro taglio da fare sono tutti gli enti che partecipano nel dire la propria nella progettazione; ci vuole una conferenza dei servizi di 30 giorni e non approvazioni successive una alla volta in un'estenuante teoria consecutiva, possono valere anche approvazioni per silenzio assenso.

E poi non si possono mescolare lavori con servizi e fornitore perché altrimenti si innescano i contenziosi, stando bene attenti: in Italia la pubblica amministrazione fa lo scaricabarile. In sintesi, occorre lasciare libertà all'impresa di fare proprie libere scelte in tema di subappalto e libertà di azione, dopo che nel nostro paese abbiamo avuto 10 anni di No! a tutto" conclude la sua lucida analisi la deputata toscana, che nei giorni precedenti aveva detto la sua anche in tema energetico.

"Occorre variare le fonti di approvvigionamento di gas e aumentare subito la produzione italiana; dire convintamente sì al nucleare, sia tradizionale che di nuova generazione, appena disponibile e sviluppare in contemporanea tutte le risorse rinnovabili. I rifiuti non più riciclabili possono essere ancora risorsa, se correttamente sfruttati e ammesso ci sia un'efficace rete di infrastrutture e impianti per trasformarli e per ricavarne energia" aveva dichiarato in una nota ufficiale Mazzetti.

Controlli misti pubblico-privati sulla realizzabilità del PNRR occasione strategica per il Paese

Ferraloro (Ance Liguria): “Ben venga il gruppo di lavoro regionale per verificare in anticipo congruità di prezzi e di investimenti”

Ci sono voluti 15 anni, ma finalmente, e ciò accade nel bel mezzo della complessa allocazione dei fondi del PNRR, in Liguria diventa realtà il Gruppo di lavoro misto pubblico-privati al quale sarà affidato il compito di “formulare una diagnosi” preventiva sulle gare d'appalto verificando la congruità dei prezzi e i problemi che potrebbero sorgere in corso d'opera specie se le risorse stanziare, in un momento di escalation dei prezzi delle materie prime, non dovessero risultare sufficienti per completare le opere. Previsto nella Legge regionale n. 31/2007, il gruppo di lavoro che avrà queste funzioni di verifica e di controllo potrà raccogliere direttamente dai professionisti e dalle imprese segnalazioni su bandi di gara PNRR che espongono prezzi di materiali e lavorazioni incongrui o non conformi al prezzario regionale annuale.

L'organismo, la cui istituzione era stata sollecitata più volte e a più voci dal mondo imprenditoriale, prevede una 'sezione di controllo' destinata a svolgere una vera e propria attività di vigilanza.

“Come riportato anche da organi di stampa i primi risultati di assegnazione di fondi del PNRR e di spesa degli stessi sono sconcertanti e sconcertanti. Si parla di 5,1 miliardi investiti a fronte dei 15,4 che avrebbero dovuto essere spesi entro il 2021, ma anche dell'80% dei Comuni italiani non in grado di licenziare un progetto esecutivo né tantomeno di aprire un cantiere” ha annotato il presidente di Ance Liguria, Emanuele Ferraloro, designato nel gennaio 2021. “In queste condizioni la verifica di congruità sui prezzi e sul valore dello stanziamento in diretta relazione alle possibilità di portare a completamento l'opera, diventa di importanza strategica, e forse l'occasione potrebbe essere sfruttata, facendo una radiografia delle opere davvero possibili e realizzabili, per non correre il rischio, finita l'ubriacatura del PNRR, di trovarsi il territorio devastato da cantieri che non avranno alcuna possibilità di condurre a termine il lavoro per il quale sono stati aperti”.