

Alcune proposte per migliorare le infrastrutture italiane. E ridurre i tempi

DI MARCO COLOMBO*

In Lombardia, negli ultimi anni e dopo un lunga fase di immobilismo, si torna a parlare in modo concreto della realizzazione di grandi opere infrastrutturali. Opere che per dimensione e portata strategica non possono rimanere di esclusiva competenza e iniziativa locale ma devono essere gestite, coordinate e governate a livello di Regione e di Provincia. Ma soprattutto devono essere finanziate, invertendo la tendenza degli ultimi anni che ha visto un deciso ridimensionamento della propensione alla spesa di investimento per la infrastrutturazione del territorio.

Le infrastrutture, grandi o piccole che siano, sono uno strumento fondamentale di crescita economica: migliorano la competitività delle aziende, creano indotto, generano nuovi posti di lavoro, incrementano il pil. In Lombardia, negli ultimissimi anni si sono avviate opere importanti, attese da decenni: Pedemontana, Brebemi, Tangenziale esterna. Realizzarle presto (entro il 2014, anche in vista dell'Expo) e bene (integrate, fruibili, connesse al territorio) è fondamentale.

Tuttavia con le regole vigenti è difficile cogliere questa opportunità. È necessaria una netta e rapida inversione di tendenza per liberare le risorse necessarie, riqualificare la domanda (da parte della Pubblica amministrazione) e l'offerta (da parte delle imprese), per ottenere opere di qualità, realizzate in tempi brevi e certi. La strada è ripida ma non impossibile e, soprattutto, non più rinviabile. Il punto di

partenza è un assunto semplice: la qualità delle opere realizzate e la riduzione dei rischi sull'esecuzione dei lavori dipendono dalla progettazione, che deve essere completa e puntuale; affidata, insieme alla validazione e alla direzione lavori, a soggetti specializzati, pubblici o privati, qualificati da società di attestazione. Occorre far crescere le società di ingegneria o di Project and construction management (Pcm), ma anche creare strutture pubbliche specializzate al servizio di una molteplicità di piccoli enti. Allo stesso tempo vanno promossi gli strumenti che hanno prodotto risultati in passato, come il partenariato pubblico-privato (nella forma di project financing, o di appalto integrato) per l'affidamento dei lavori pubblici. Se è vero che il settore pubblico deve ricercare la qualità e non solo il miglior prezzo, anche le aziende devono fare la loro parte investendo nella crescita strutturale e organizzativa, nella maggior competenza, innovazione e solidità patrimoniale. Le aziende che realizzano le opere devono avere requisiti qualitativi e quantitativi specifici che tengano conto, tra le altre cose, del patrimonio, dei costi del personale, del numero di contestazioni da parte della committenza, dei risultati dei collaudi, degli anni di attività e delle certificazioni ottenute. Si tratta di innescare un meccanismo virtuoso che premia le aziende migliori ed esclude in automatico quelle che non hanno i requisiti, ma che oggi spesso vincono gli appalti grazie a ribassi d'asta molto elevati, senza poi riuscire a rispettare gli impegni.

Un obbligo di modernizzazione per le imprese che, in cambio, devono vedersi riconosciuto il diritto alla puntualità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni e un adeguamento rapido da parte del governo alla nuova direttiva europea contro tutti questi ritardi. Ma la questione non è solo normativa.

Un altro punto importante che noi Giovani di Confindustria vogliamo sollevare è il rapporto tra infrastruttura e territorio. Siamo convinti di due assiomi: a) il territorio che accoglie la strada deve avere un ritorno certo; b) chi utilizza un servizio deve pagarlo. Concretamente proponiamo di aumentare i pedaggi autostradali, o estenderli alle strade statali per garantire servizi minimi e destinare parte degli introiti (anche il 50%, stabilendolo per decreto) alla manutenzione delle strade stesse. Nella nostra proposta il peso del

pedaggio non grava, come avviene oggi, sui cittadini perché diventa un onere fiscalmente deducibile sia per le persone che per le imprese. Le infrastrutture offrono un'opportunità duplice: da un lato migliorano la competitività delle aziende che ne usufruiscono per trasportare i propri prodotti; dall'altro intervengono sul territorio con un disegno urbanistico nuovo e innovativo, legato alle esigenze della collettività. Questo sviluppo va però governato, razionalizzato e reso efficiente integrando anche i Pgt tra Comuni e Province, fatto che potrebbe anche portare a una diversa destinazione degli investimenti derivanti dal valore aggiunto creato nel territorio. Come Giovani Imprenditori proponiamo quindi di ridurre del 50% l'Iva sui pedaggi autostradali, trasformando la quota eccedente in addizionale locale per l'ambiente. Il costo per il cittadino non cambierebbe ma si modificherebbe in meglio (e di molto) l'ambiente in cui ci si muove. Certo, perché tutto questo sia fattibile è necessario un adeguato periodo transitorio (tre anni almeno) in cui le nuove regole devono diventare operative e gli operatori in grado di adeguarsi ai nuovi standard di qualificazione. La strada è lunga e tortuosa. Ma siamo certi che l'Italia saprà presentarsi al mondo, in occasione di Expo 2015, avendo dato dimostrazione di saper raggiungere gli obiettivi prefissati. (riproduzione riservata)

*Commissione nazionale infrastrutture Giovani Imprenditori di Confindustria

Occorre creare strutture pubbliche specializzate al servizio dei piccoli Enti

