

Le grandi opere e la crisi del settore delle costruzioni in Italia.

La recente notizia del lancio del colossale programma di ammodernamento e ricostruzione delle infrastrutture negli Stati Uniti, un programma da circa 200 miliardi di dollari di investimento pubblico che superano i mille considerando gli interventi in project financing, è lo spunto per qualche riflessione in merito alla situazione italiana.

Il settore italiano delle grandi opere è in profonda crisi. Una crisi che coinvolge imprese di grosse e medie dimensioni, imprese specializzate, società di ingegneria e professionisti. Un settore di eccellenza con un know how tra i migliori del mondo sta scomparendo e con esso migliaia di posti di lavoro e quello che è stato un importante volano per la nostra economia. Il numero di imprese fallite o in crisi è impressionante, da ultima la "Società Italiana per Condotte d'Acqua", una delle più antiche e blasonate del settore, che è stata costretta recentemente a richiedere l'ammissione alla procedura di concordato.

La causa principale di questa crisi è la stasi pressoché completa delle grandi opere in Italia, unita ai ritardi di pagamento da parte delle Amministrazioni ed alla mancanza di una seria programmazione degli interventi infrastrutturali. Gli investimenti in infrastrutture sono infatti scesi al 2% del PIL con un importo sempre decrescente negli ultimi anni, ma la cosa più grave è che questi importi sono tutti relativi ad interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e quindi, anche le risorse attivate negli ultimi tre anni, costituiscono solo il trascinarsi di interventi già approvati in precedenza.

La maggior parte delle imprese ha spostato drasticamente le attività al di fuori dei confini nazionali. Il fatturato estero delle nostre imprese è aumentato del 355% dal 2004 al 2016, mentre il fatturato nazionale è calato del 22%, e la percentuale di fatturato estero sul fatturato totale è arrivata al 72% (Fonte: Ance - Indagine 2017), percentuale che sale ad oltre l'80% per le imprese più grandi.

Tuttavia l'attività internazionale, quando non si ha uno "zoccolo duro" nel proprio paese e si smantellano le strutture interne (come uffici tecnici, uffici gare, uffici acquisti ecc.) a favore della delocalizzazione in strutture estere, espone le aziende alla perdita di identità e competenze, rendendole più fragili e destrutturate.

Una delle conseguenze è l'emorragia di posti di lavoro in Italia e la "fuga di cervelli" che il più delle volte resteranno all'estero per sempre. Inoltre la mancanza di un mercato interno che permetta la realizzazione di opere significative in ambito nazionale penalizza le nostre imprese in termini di immagine e referenze per le gare internazionali.

Anche le grandi imprese degli altri paesi europei ed extraeuropei hanno una forte internazionalizzazione ma continuano a produrre quote rilevanti del loro fatturato nei paesi di origine, dove mantengono le loro principali strutture tecnico-organizzative.

Eppure ci sarebbero moltissime nuove opere infrastrutturali da realizzare nel nostro paese, da nord a sud, nel settore stradale e ferroviario, nel settore idraulico, nel sistema portuale. Per non parlare della necessità di ammodernare l'esistente: la maggior parte delle nostre infrastrutture di trasporto ha un'età media che ormai supera largamente i 50 anni ed in mancanza di estesi interventi di manutenzione o rifacimento, il crollo di ponti e viadotti nei prossimi anni potrebbe assumere dimensioni tragiche, senza contare la necessità di adeguare sismicamente migliaia di complessi edilizi di pubblica utilità.

In questo campo andrebbero convogliate massicce risorse pubbliche, negoziando con l'Unione Europea la loro contabilizzazione al fuori dei parametri di Maastricht; andrebbe inoltre riformata e semplificata la normativa del project financing in modo da rendere finalmente appetibili gli investimenti da parte dei privati, investimenti che, come il caso di Italo dimostra, possono arrivare anche dall'estero.

Se anche in Italia si desse avvio ad un programma di opere infrastrutturali di largo respiro l'industria delle costruzioni e l'ingegneria italiana finalmente troverebbero un'occasione di rilancio ed una spinta per uscire dalla crisi, creando posti di lavoro e producendo quote di PIL che contribuirebbero significativamente al miglioramento dei conti pubblici del paese.

Purtroppo l'atteggiamento rinunciatario e la cultura del "non fare" dilaganti nel nostro paese sono rappresentati in maniera iconica dal caso del ponte sullo stretto di Messina: una delle peggiori brutte figure planetarie mai fatte dall'Italia, azzerando una gara internazionale e rescindendo il contratto stipulato con il consorzio vincitore, con il risultato di esporci al rischio di dover pagare penali gigantesche e di scoraggiare gli investimenti infrastrutturali nel paese.

Le obiezioni alla sua realizzazione sono ben note: l'importo per quest'opera dovrebbe essere usato per finanziare opere più urgenti, il dubbio ritorno economico, il pericolo di inquinamento mafioso, il pericolo sismico, l'impatto ambientale, le difficoltà tecniche. Tutte obiezioni che possono essere razionalmente e tecnicamente ribattute, ma inutilmente se non si superano pregiudizi ed ostacoli di natura di psicologica e sociale.

La realizzazione di questa opera infatti, il cui costo potrebbe essere per la maggior parte coperto finanziamenti privati e fondi europei (è uno degli ultimi grandi collegamenti mancanti della rete europea TEN-T), dimostrerebbe che nel nostro paese c'è ancora volontà di fare, attirerebbe nuovi investimenti e forse, finalmente, ci si scuoterebbe dall'inerzia iniziando a fare anche tutto il resto.

Rimanendo nel campo strettamente tecnico, le maggiori incognite sulla realizzazione del ponte sono in realtà di tipo costruttivo e tecnologico: un conto è infatti studiare la struttura a tavolino o su modello, altro conto è realizzarla sul campo. Basti pensare alla difficoltà nella tessitura degli immensi cavi principali di sospensione lunghi oltre 5 chilometri, alla realizzazione di pendini con lunghezze di oltre 300m, al sollevamento di sezioni enormi di impacato dal mare fino a 70m di altezza, alla costruzione di antenne alte quasi 400m con perfetta verticalità.

Ma queste difficoltà rappresentano un motivo in più per fare il ponte: per superarle è necessario sviluppare nuove tecnologie acquisendo un know how unico al mondo, con ricadute incalcolabili per l'industria delle costruzioni, l'ingegneria e l'immagine stessa dell'Italia.

C'è infatti un aspetto che da solo giustifica la realizzazione di quest'opera: dimostrare al mondo ed a noi stessi che l'Italia è capace di guardare al futuro, che è capace di affrontare delle sfide, dar prova che siamo un paese ancora vivo tecnicamente e culturalmente, ritrovare in noi stessi lo spirito dei costruttori dell'antica Roma, del Brunelleschi, di Michelangelo, di Bernini, di Pierluigi Nervi.

Nella relazione di presentazione del progetto del ponte di Messina, redatto quasi cinquant'anni fa da uno dei più geniali ingegneri italiani, Sergio Musmeci, vincitore ex aequo del concorso internazionale del 1969, si legge:

“Vi sono ragioni che trascendono sia la tecnica che l'economia, intese in senso stretto, e che spingono ad accettare per intero la sfida offerta dai tre chilometri dello Stretto. Sono ragioni di politica generale, di psicologia sociale e di promozione civile e culturale; il ponte sullo stretto deve essere concepito come un'opera d'avanguardia, da affrontare con lungimiranza, decisione e coraggio, perché, alle soglie del duemila, è un'occasione unica per stimolare l'intraprendenza della nazione nel campo delle grandi realizzazioni costruttive e per qualificarne il rango tra i popoli di avanzata civiltà tecnica.”

Ing. Fabrizio Averardi Ripari