

giovedì 16 agosto 2018

Intervento dell'Ing. Paolo Perrino, Vice Presidente ANCE Brindisi, sul problema delle infrastrutture

Il nostro è un Paese che ormai vive sull'onda dei problemi, i piccoli e grandi problemi, le piccole e grandi tragedie diventano solo occasione per incanalare emotività collettive non sane ed attribuire colpe. In questo contesto, l'individuazione sommaria della colpa, giusta o sbagliata, genera consenso. Sembra che gli italiani abbiano smesso di guardare al futuro e cerchino solo colpevoli per il loro presente. Quando accade una tragedia come quella di Genova, le responsabilità ci sono e c'è la Magistratura che indagherà per attribuirle. Si assiste invece ad uno spettacolo di sciacallaggio in cui tutti diventano magistrati e tutti diventano tecnici sfruttando il dolore di chi la tragedia l'ha subita.

Ci saranno responsabilità dirette da appurare, almeno in uno Stato di diritto è così, e responsabilità indirette che sono collettive di natura tecnica e di natura politica. Qualcuno pagherà di persona, senza dubbio, ma sul banco degli imputati virtuale ci dovrebbero essere numerose persone che a rigor di legge non possono essere incriminate. Allora senza sovrapporsi alla magistratura che risconterà le responsabilità puntuali, possiamo riflettere sugli errori collettivi se vogliamo guardare al futuro. Affinché tali incredibili eventi non si ripetano occorre analizzare i problemi e individuare le possibili soluzioni. Ho ascoltato il Ministro Toninelli che, a caldo, dichiarava di voler lanciare un piano di monitoraggio globale sulle infrastrutture di questo Paese. Ho sentito molti politici additare i rivali, in un rimbalzo di accuse incredibile. I più cauti facevano un mea culpa generale per aver guardato poco alla conservazione del patrimonio esistente ed essersi distratti troppo con la costruzione delle grandi opere. Anche la revoca delle concessioni cui sta pensando il Governo è una scelta strategica, che forse andrebbe meditata e non fatta sull'onda emotiva del momento. Almeno andrebbero appurati i fatti. Si tratta di un principio di analisi che non tiene conto della realtà italiana. Occorre dire che tra le società concessionarie e gli enti proprietari di infrastrutture, Società Autostrade è tra quelle che spende di più in manutenzioni. La stampa riporta che la spesa complessiva negli ultimi anni è diminuita nonostante il volume di affari e gli utili siano cresciuti. Ci sono sicuramente nell'atto di concessione degli obblighi contrattuali che saranno oggetto di indagine, suppongo. Società Autostrade è comunque tra i pochi enti in Italia ad avere un registro completo del proprio patrimonio infrastrutturale. Negli enti periferici la situazione è assai più drammatica. Occorre precisare che la maggior parte degli enti locali, Comuni, Province non hanno nemmeno contezza delle proprie opere. Qualcuno informi il Ministro Toninelli del fatto che prima di avviare un monitoraggio delle strutture, sarebbe necessario un censimento delle stesse. Di molte opere d'arte quali ponti, sovrappassi, sottopassi, tombini che sono le opere con rischi maggiori, gli enti gestori non hanno più nemmeno i progetti esecutivi in archivio. Questo sarebbe un bel censimento su cui si potrebbe cimentare il Ministro Salvini per esempio, con la sua smania di censire. Sarebbe molto utile come lavoro preliminare. Censire le opere già di per sé rappresenta un lavoro immane, sarebbero coinvolti migliaia di tecnici tra topografi, ingegneri e

architetti che gli enti non hanno nel proprio organico in numero sufficiente. Successivamente si può pensare ad avviare un piano strategico nazionale in cui il monitoraggio delle strutture può essere uno dei passi da effettuare. Bisogna recuperare i progetti, verificare la consistenza attuale rispetto alla progettazione depositata, verificare la compatibilità dei carichi di esercizio progettati con quelli attuali, fare una analisi del degrado preliminare per individuare delle priorità di intervento. Per chi non avesse dimestichezza con i costi delle costruzioni, fino a questo punto ho contabilizzato già decine di miliardi di euro. E siamo solo alle fasi preliminari. Potrei continuare parlando di valutazioni sul costo di consolidamento o di ricostruzione ma andrei troppo nel tecnico e troppo in là nel tempo. Quello che mi preme è sottolineare come una attività del genere sia un progetto a lungo termine che necessita di sostegno da parte di tutte le forze politiche e di una pace sociale che oggi non esiste, anzi, si incentivano le tensioni. Veniamo alle grandi opere. Ritengo che una grande nazione oltre a consolidare il patrimonio esistente non possa esimersi da investire parallelamente sulle grandi opere che sono la palestra su cui si misurano committenti, tecnici e imprese. Rappresentano il progresso tecnico a cui una nazione non può rinunciare. Se non si sa fare, sarà difficile imparare a ristrutturare. Oggi le nostre imprese non sono più competitive all'estero perché mancano di requisiti tecnici oltre che economici.

Per partecipare alle gare internazionali la prima richiesta è quella di aver realizzato opere analoghe negli ultimi tre anni. Per semplificare, se c'è da costruire un acquedotto di 30 km in una nazione X, nei bandi internazionali, si richiede ai partecipanti di aver realizzato negli ultimi tre anni, uno o due acquedotti da 30 km o più (a seconda della ristrettezza della griglia di partecipazione). In Italia tali opere ormai si costruiscono raramente, risultando così impossibile per le imprese affacciarsi sui mercati esteri. Ammesso che si riesca a partecipare ad un bando del genere come si può pensare di gestirlo con personale italiano se nessuno dei nostri giovani si è preparato a farlo? In Italia il patrimonio di capacità tecniche che si sono misurate sui campi è invecchiato insieme al patrimonio infrastrutturale e rischiamo di perderlo definitivamente. In passato costruivamo dighe, porti, aeroporti in tutto il mondo, oggi siamo tagliati fuori. Il nostro sistema di imprese è decotto, invecchiato, insieme al nostro Know How. Allora quale soluzione adottare? In primo luogo occorre 'aver cura'.

Questa è una responsabilità collettiva, di una collettività riappacificata. Un mio professore di tecnica delle costruzioni diceva che l'attività di restauro è un atto di amore verso le costruzioni. Non era una visione romantica delle cose, era attenzione e cura per il lavoro che tentava di trasmetterci. Occorre che tutti ci prendiamo cura dei beni collettivi, tecnici, amministratori e semplici cittadini e che questo non entri nell'agone politico. Nessuno può essere più attento vigile del cittadino che usa le opere. Non c'entrano destra e sinistra per aver cura delle cose che abbiamo.

La cura e l'attenzione verso le cose comuni è funzionale anche ad una buona accoglienza. Chi arriva da forestiero nella propria comunità si adeguerà al livello di attenzione presente, come avviene in Svizzera e nei paesi nordici dove tutto è ordinato e perfetto ed a nessuno viene in mente di insozzare.

Occorre segnalare e pretendere l'intervento quando una struttura presenta dei dissesti causati dal tempo, dall'incuria o dal vandalismo. L'intervento per tempo oltre ad essere più economico, può scongiurare catastrofi come ne sono accadute tante. Bisogna dotare gli enti di personale adeguato o dotarli delle risorse adeguate perché si possano

avvalere di tecnici esterni qualificati per avviare le attività di censimento e analisi del degrado sul patrimonio esistente. Occorre poi un sistema legislativo che consenta alle imprese la sopravvivenza. Il legislatore sull'onda dell'emotività collettiva, per prevenire la corruzione, ha creato un sistema normativo che di fatto ha bloccato gli appalti. Se non si costruisce, è sicuro che non c'è corruzione. Ma non è questa la soluzione.

La situazione di caccia all'untore è talmente degenerata che ormai 'appalto' è diventato sinonimo di malaffare nell'immaginario collettivo. Il termine 'Subappalto' poi è diventato sinonimo di associazione a delinquere quando è uno strumento contrattuale indispensabile per la esecuzione delle opere, presente in tutta la contrattualistica mondiale.

Chiedere ad una impresa di costruzioni di eseguire un'opera senza subappalto sarebbe come chiedere ad una casa automobilistica tipo FCA di costruirsi in casa tutti i pezzi, dal primo all'ultimo, per ogni singola automobile. Qualsiasi azienda produttrice di prodotti complessi affida a terzi parte delle componenti del proprio prodotto. Sta nella economicità della costruzione.

Occorre investire in ricerca e in nuove opere per essere sempre all'avanguardia nelle tecniche e nei materiali da impiegarsi. A Brindisi esiste alla cittadella della ricerca il Cetma, Centro di Ricerche Europeo di Tecnologie che già dal 2006 aveva messo a punto nuove tecnologie per consolidamento infrastrutture stradali e loro monitoraggio con sistemi innovativi. Li avevamo a Brindisi i tecnici bravi e preparati, qualcuno è rimasto, meno rispetto al passato. Non conosciamo nemmeno il patrimonio di risorse umane a disposizione. Il Cetma negli anni è stato mortificato e ridimensionato, molti dei validi tecnici sono stati costretti ad andare via per mancanza di fondi e ritardi nei pagamenti dei progetti di ricerca da parte del Ministero.

Occorre che i politici diano gli indirizzi politici nell'immediato e a lungo termine, che si occupino di reperire i fondi necessari, che non facciano i giudici sommari sui media. La Magistratura sia lasciata lavorare serenamente senza pressioni quando occorre. L'opera e la cura di essa sia riportata al centro dell'interesse e l'esecuzione delle opere dalla progettazione alla realizzazione ritorni ad essere il primo attore del processo edilizio e non criminalizzata e impedita dai lacci e laccioli del legislatore.

L'attuale Governo, piuttosto che fare proclami per cose di cui si occuperà la Magistratura, potrebbe concentrarsi sul reperire i fondi per dare avvio a questi programmi e creare sicurezza e lavoro di cui c'è tanto bisogno. Il nostro Paese ha bisogno di investimenti per ripartire e trovare serenità, il resto mi paiono chimere.

Ing. Paolo Perrino - Vice Presidente ANCE Brindisi