

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

10 Apr 2019

Infrastrutture, grandi player e tecnologia per vincere la sfida delle reti

Marzio Bartoloni

Le infrastrutture sono ormai sempre più protagoniste degli equilibri geopolitici - gli investimenti massicci della Cina nella nuova via della seta ne sono solo l'ultimo esempio - e oltre a essere una potente leva per la crescita sono un efficacissimo termometro per misurare un sistema Paese attraverso la sua capacità di progettarle e realizzarle.

«Rapporti e relazioni durature tra Paesi e aree geografiche passano ormai attraverso le grandi opere e le infrastrutture», avverte l'ambasciatore Giampiero Massolo presidente Fincantieri e di Ispi, l'istituto per gli studi di politica internazionale, che ieri ha presentato uno studio del nuovo Osservatorio sulle infrastrutture promosso dalla stessa Ispi con la partnership di McKinsey & company. Uno studio che traccia l'identikit dell'ecosistema perfetto che ogni Paese dovrebbe implementare per far avanzare le grandi opere (come l'Australia che è una *best practice*) e che deve passare innanzitutto - come ha spiegato Stefano Napoletano senior partner di McKinsey & company - per la capacità di sapere programmare con una visione a 10-20 anni appoggiandosi a sistemi di finanziamento efficaci (banche delle infrastrutture, partenariati pubblico-privato, ecc.) e potendo contare sulla presenza di una filiera industriale che esprima anche dei campioni nazionali dalle spalle larghe che competano a livello internazionale. Senza dimenticare gli ultimi due requisiti: una regolazione e un codice sugli appalti favorevole e una governance continua.

Per gli esperti basta l'assenza di uno solo di questi tasselli per bloccare la macchina. Proprio come accade in Italia dove i colli di bottiglia iniziano già dalla pianificazione. «In 30 anni non siamo riusciti a fare opere pubbliche di cui parliamo dagli anni ottanta e che abbiamo progettato negli anni novanta e di cui ancora oggi si discute», spiega l'ad di Salini Impregilo, Pietro Salini. Che sottolinea gli sforzi del suo gruppo per diventare sempre di più un campione nazionale e internazionale capace di guardare all'estero, ben oltre l'Europa poi non così aperta ai player degli altri Paesi: «I costi ormai sono incompressibili, per questo noi puntiamo sulla dimensione e competiamo nel mondo in un segmento preciso: quello delle grandi infrastrutture». Anche Claudio Andrea Gemme, presidente Anas, società da poco entrata nel gruppo Fs, che guarda sempre di più ai mercati esteri (con commesse che vanno dal Qatar all'Algeria) conferma i colli di bottiglia per i lavori sui 31mila chilometri di strade che gestisce: «Oggi, solo tra il concepimento dell'opera e l'affidamento dei lavori mediamente trascorrono oltre 5 anni. Di questi, Anas impiega circa un terzo per lo sviluppo delle proprie attività progettuali, mentre i restanti due terzi sono impegnati per attività svolte all'esterno».

Colli di bottiglia su cui il Governo ha promesso di intervenire come ha ribadito il vice ministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi con il decreto sblocca cantieri: «In Italia non è difficile solo aprire i cantieri, ma anche chiuderli a causa delle crisi aziendali. Ecco vanno affrontati nodi come questi o come il tema del massimo ribasso, così come gli appalti sotto i 5 milioni che vanno velocizzati come quelli più piccoli attraverso l'affidamento diretto». Quella delle

infrastrutture per Rixi è una partita strategica per l'Italia, «ora che il mediterraneo è sempre più cruciale con un numero di navi merci che non è stato mai così alto ma che usano poco i porti italiani». Un dato questo confermato da Federica Barbaro, ad di Pb Tankers, che ricorda anche come l'Italia investa solo il 2% nel trasporto marittimo rispetto al 19% della Germania e al 14% degli altri Paesi avanzati.

Infine un ruolo cruciale è quello delle tecnologie, finora non sfruttate a pieno come sottolineano Raffaele Della Croce senior economist dell'Ocse e Nicola Sandri, partner McKinsey & company, che stima un risparmio fino al 45% nei costi complessivi dei progetti infrastrutturali ricorrendo ad automazione, sensoristica, big data e droni. Tecnologie che passano anche per le infrastrutture intangibili delle Tlc come il 5G su cui Tim sta studiando una rete unica con Open fiber, come ha ricordato l'ad e direttore generale Luigi Gubitosi: «Meglio un'autostrada unica con più corsie che più autostrade». Ma Gubitosi lancia anche un allarme: «In Italia e in Europa rispetto a Cina e Stati Uniti si fa troppa poca ricerca sulle telecomunicazioni».

P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved