280219_LT_28022019_2 - Latina - Stampato da: grafico5_ng - 28/02/2019 09:49:28

Una scommessa in 4 mosse

Ambiente, Risparmio, Sicurezza e Sviluppo: sono i punti cardinali della sfida per restituire vigore al sistema infrastrutturale italiano e rilanciare la cultura delle grandi opere. Il seminario di Anceferr

Il presidente
Pino Pisicchio

Chi è

Sono 58 le imprese aderenti ad Anceferr, e contano 3000 addetti tra impiegati e operai specializzati, oltre subappaltatori e fornitori indotti, con un fatturato 2017 di mille milioni di euro. Nata nel 2011 con l'obiettivo di creare un sodalizio tra le imprese, Anceferr è una importante realtà economica e di sviluppo del sistema Paese. I soci fondatori sono Ceprini Costruzioni; Fadep; Ferone Pietro e C.; Ivecos; Maceg; Micos; Se.Gi.

Quattro temi, quattro concetti attorno ai quali costruire il rilancio del sistema Paese partendo dalle infrastrutture.

«Ambiente, Risparmio, Sicurezza e Sviluppo - Guarire le infrastrutture italiane» è il tema del seminario organizzato ieri a Roma da Anceferr, l'associazione nazionale dei costruttori edili ferroviari riuniti, e che ha visto la partecipazione del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, del Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera Deborah Bergamini, del Presidente dell'Oni, Stefano Cianciotta, del Presidente dell'Oice, Gabriele Scicolone, del vicepresidente del CNR, Tommaso Edoardo Frosini, e del padrone di casa il Presidente di Anceferr, Pino Pisicchio.

E' stato quest'ultimo, nel porgere il saluto ai numerosissimi convenuti nella sala congressi del Rome Life Hotel, ad introdurre la questione dell'assoluta necessità ed urgenza di prendere atto dei fattori di rischio legati alla vetustà di gran parte delle opere pubbliche italiane e alla fragilità del territorio nazionale, per arrivare alla consapevolezza che è ora di mettere mano al problema: «Dobbiamo usare la manutenzione del territorio come medicina preventiva - ha spiegato Pino Pisicchio - E' per questo che vogliamo proporre che l'appuntamento di oggi diventi un report annuale sullo stato dell'arte in materia di infrastrutture».

Altrettanto chiaro e diretto è stato l'Ad di RFI, Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile: «Un adeguamento tecnico e funzionale delle manutenzioni non è soltanto una cura e non deve essere vissuto come un problema, ma come risorsa per lo sviluppo economico del nostro Paese».

Gentile ha ricordato anche che la maggior parte della rete ferroviaria nazionale è stata realizzata prima del 1915, e sottolineato che il crollo del ponte Morandi a Genova ci insegna che dopo cinquant'anni di vita il cemento armato ha praticamente esaurito il proprio ciclo di vita, e dunque va monitorato, spesso salvato, altre volte abbattuto.

Illuminante l'intervento del presidente dell'Ordine nazionale degli Ingegneri, Stefano Cianciotta, che sollecitato dal moderatore, il giornalista Rai Francesco Giorgino, è entrato subito nel vivo della problematica posta sul tavole da Anceferr. «Negli ultimi 10 anni il Far East del pianeta ha investito soprattutto in infrastrutture; nello stesso periodo l'Italia non ha investito 60 miliardi già stanziati per opere pubbliche; 16 di quei miliardi sono dello Stato, gli altri 44 dei privati. Perché accade questo? Perché questo nostro Paese non ha ancora accettato l'idea che quello delle infrastrutture è anche un problema culturale, il nodo da dove parte il no a tutti i costi verso qualsiasi grande opera».

Un altro problema, toccato dal Presidente di Oice, Gabriele Scicolone, è quello della necessità di semplificare l'iter degli appalti, garantendo tempi certi di esecuzione: «L'ingegneria italiana è un prodotto da esportazione, siamo un'eccellenza nel mondo - ha sottolineato - Ci formiamo su una territorialità molto complessa e delicata, per questo il nostro know how è invidiabile, ma ci scontriamo con una burocrazia capace di abbattere in un colpo solo il nostro vantaggio tecnico conoscitivo».

Molto diretta Deborah Bergamini: «Finalmente le infrastrutture sono diventate un problema, adesso dobbiamo sconfiggere il senso comune e l'equazione opere pubbliche uguale corruzione. Oggi abbiamo 600 cantieri bloccati: devono ripartire subito se vogliamo che l'Italia resti nella cerchia dei Paesi che contano».

Per il viceministro Rixi, il Paese è al giro di boa: dopo le dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri Conte sulla necessità di porre attenzione alle infrastrutture, la cortina di silenzio e di sospetto sulle grandi opere va superata.●

I numeri

837.493
Sono i chilometri di strade (Statali, Regionali, Provinciali e Comunali) italiane. A questi si aggiungono anche i 6.757 chilometri di autostrade

24.299
Sono i chilometri di rete ferroviaria che si estende da nord a sud in Italia

156
Sono i porti navali presenti sulle coste del nostro Paese

98
È il numero di aeroporti presenti sul territorio italiano

Quanto costa "guarire" le infrastrutture italiane

Il focus Gli interventi necessari nel Paese ammontano a 71 miliardi di euro
Oggi si pagano anni di mancata manutenzione: 7 miliardi all'anno dal 1974

Ben 156 porti e 98 aeroporti. E poi ancora: oltre 24mila chilometri di rete ferroviaria e una rete stradale che tra Statali, Regionali, Provinciali e Comunali si estende per 837.493 chilometri. Il tutto senza contare la rete autostradale, che rappresenta altri 6.757 chilometri di asfalto.

Di questi numeri, e di tutto ciò che comporta la gestione di cifre così importanti, si è parlato ieri pomeriggio, nella seconda fase dell'appuntamento organizzato dall'AnceFerr. L'incontro pomeridiano, moderato dall'ingegnere Gabriele Miceli (Ets - Oice) è stato l'occasione per un focus sulle condizioni delle infrastrutture, sotto gli aspetti delle diagnosi e delle cure, argomento che ha visto gli importanti interventi di Mattia Crespi (Dicea - Uniroma 1), Francesco Focacci (e-Campus), Massimo Iorani (Rfi - responsabile direzione della produzione), Simone Oppici (Leica Geosystems) e Anna Osello (Politecnico di Torino).

Entrando nel dettaglio di quanto è stato discusso ieri, i relatori hanno acceso i riflettori sulle condizioni delle infrastrutture italiane, che «non possono prescindere dalla loro vetustà e dalla corretta manutenzione del tempo». Infatti, per troppo tempo alcune opere non hanno subito neanche la manutenzione ordinaria, diventando delle vere e proprie emergenze, così come la tragedia di Genova ha purtroppo ricordato a tutta la Nazione.

Secondo il Servizio Studi della Camera dei Deputati e dell'Anac, aggiornato a maggio 2018, le opere prioritarie da eseguire in Italia comprendono tutte le infrastrutture dedicate alla mobilità, nessuna esclusa. Il 43,7% del costo di tali interventi, che è pari a 71 miliardi di euro, riguarda le ferrovie; il 34% circa strade e autostrade, per altri 57,7 miliardi di euro; il 15,8% i sistemi urbani (23,6 miliardi di euro). In tutto ciò, il 16% del costo totale delle opere prioritarie (26 miliardi di euro) è legato a nuovi programmi di intervento sulle rete ferroviarie e stradali attualmente inseriti nel programma Rfi e Anas, tra i quali sono previste anche opere di conservazione, valorizzazione e adeguamento degli standard funzionali di sicurezza del patrimonio esistente.

Tali interventi, hanno una doppia valenza, perché oltre a garantire la sicurezza, sono indici di un forte risparmio per il Paese. Basti pensare che la mancata manutenzione delle opere infrastrutturali ha un costo aggiuntivo di 3,5 miliardi di euro all'anno. Il problema, però, diventa più grande quando ci si chiede: «Quanti miliardi servono per guarire le infrastrutture italiane realizzate prima del 1974 (ossia pre norme antisismiche, ndr.)?». Anche in questo caso è stato snocciolato qualche numero: i danni da dissesto idrologico e da eventi sismici ammontano a circa 7 miliardi di euro ogni anno.

Nel dettaglio, le opere sono così suddivise: Ben 30mila fanno capo alle Province, e di queste 5.931 sono in osservazione poiché necessitano di interventi per 2 miliardi e 454mila euro. Il problema, però, è che quasi mille ponti (954 per l'esattezza) che passano sopra una strada o un'autostrada dell'Anas, ad oggi non hanno un proprietario, giusto per citare una criticità.

Ma oltre ai problemi esistono anche le soluzioni. Infatti, solo nel 2018, Rfi ha destinato 1,7 miliardi di euro per investimenti dedicati all'affidabilità e la sicurezza, con un tasso di crescita del 70% rispetto al 2012. Senza dimenticare che con la Legge di Bilancio 2019 è stato istituito il Fondo dedicato alle amministrazioni centrali, con il quale si prevede la realizzazione, lo sviluppo e la sicurezza di sistemi di trasporto pubblico e infine delle strade e nelle scuole delle province (solo per queste ultime due sono previsti 3,75 miliardi di euro fino al 2033).●