

Grandi opere: la ricetta di Pininfarina

Una selezione degli interventi basata sulla loro efficacia. Un profilo decisionale e delle competenze più chiaro. Una gestione infrastrutturale veramente aperta al privato

A cura di Francesca Cusumano

Parla il vice presidente di Confindustria, Andrea Pininfarina, che in questa intervista a "Progetto & Pubblico" riassume le linee guida della politica infrastrutturale che l'Associazione imprenditoriale vorrebbe fossero portate avanti dal nuovo governo.

Progetto & Pubblico: Nell'ultima classifica sulla competitività internazionale tra paesi, l'Italia è scesa al 56° posto, dopo Bulgaria, Argentina e Messico.

Colpa della crescita stagnante e della scarsa efficienza di governo e infrastrutture secondo l'Imd di Losanna.

Una delle prime sfide che aspettano il governo Prodi riguarda, dunque, la conferma o meno della lista delle grandi opere già approvate dal governo Berlusconi: Tav Torino - Lione, Ponte sullo Stretto, Mose, ecc. Che cosa chiede e suggerisce, a questo proposito, Confindustria al nuovo governo?

Pininfarina: Per le infrastrutture Confindustria si attende dal nuovo governo una seria valutazione di priorità che, tenendo conto dei forti vincoli di bilancio, concentri le risorse e l'impegno realizzativo su pochi, significativi ed efficaci interventi. I mega-contenitori progettuali - e il programma della Legge Obiettivo non smentisce i limiti di esperienze passate simili, come il Libro Bianco di Dini o il rapporto di Costa - hanno un senso solo per portare alla luce il quadro completo dei fabbisogni infrastrutturali, ma poi devono obbedire a una selezione

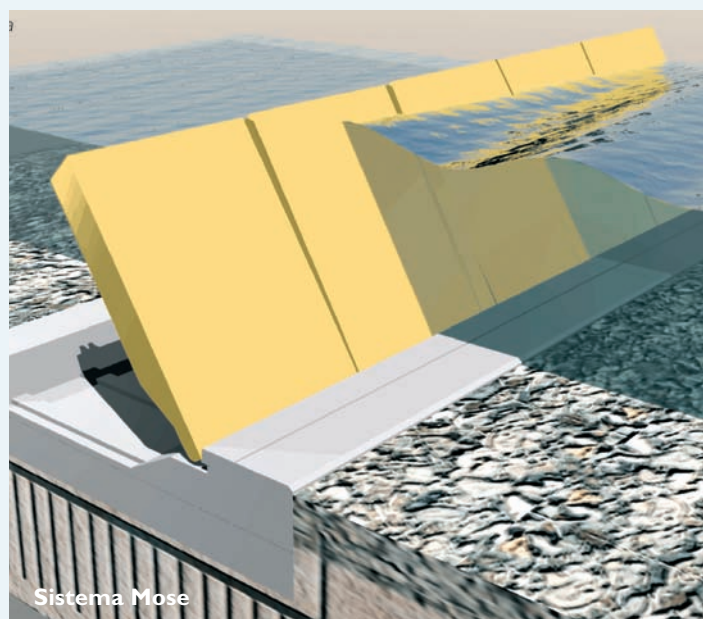
degli interventi basata sulla loro capacità di risolvere nodi e rea-

lizzare progetti di sviluppo economico-territoriale.

Questo è finora mancato, con la distribuzione delle risorse a troppi interventi e non a quelli più efficaci.

Confindustria, proprio recentemente con la Vice Presidente Marcegaglia, ha proposto di utilizzare la logistica come determinante "chiave di lettura" della programmazione infrastrutturale, rispetto alla quale valutare e selezionare le priorità.

Siamo certi che in questo modo emergeranno gli interventi più efficaci per ridurre la congestione delle nostre reti e dei nodi di transito alpino e per avviare processi di sviluppo produttivo, a livello territoriale e di sistema paese.



"Gli elementi decisivi per presentare al mercato finanziario un progetto infrastrutturale sono quelli dell'attendibilità, della sostenibilità, della trasparenza e della certezza di tempi, costi e ritorni".



Progetto&Pubblico: Infinite e ripetute sono le contestazioni alle opere da parte del territorio, pensa che sarebbe utile a superare l'impasse un "decisore di ultima istanza" cioè un'autorità che, dopo aver raccolto le istanze delle comunità e delle istituzioni locali, stabilisca senza possibilità di ricorsi, se l'opera vada realizzata, oppure no?

Pininfarina: È un problema che Confindustria ha spesso sollevato e rispetto al quale ha manifestato grande delusione quando fu introdotta la riforma del Titolo V della Costituzione, che proprio sul tema delle reti e delle opere pubbliche ha creato moltissimi problemi. Non a caso, la stessa Legge Obiettivo ha incontrato notevoli ostacoli attuativi proprio nei rapporti tra istituzioni e interessi locali e nazionali. Il nuovo testo, che sarà oggetto del prossimo referendum, ha chiarito il profilo delle competenze e quello decisionale; purtroppo, essendo collocato in un disegno di complessiva riforma costituzionale sul quale non sembra esserci il necessario consenso, rischiamo di restare alla situazione attuale, nella quale neppure con la faticosa

e paziente negoziazione tra enti territoriali si riesce a rendere più certo e fluido il processo decisionale e attuativo delle grandi opere pubbliche. Si tratta, quindi, di un tema che dovrà essere risolto in questa nuova legislatura e rapidamente, perché ne va di mezzo il futuro del paese.

Progetto&Pubblico: Un ostacolo decisivo al programma di infrastrutturazione del nostro paese è la cronica mancanza di risorse. Come incentivare la partecipazione dei privati attraverso lo strumento del project financing?

Pininfarina: Innanzitutto rafforzando il profilo progettuale in senso ampio, cioè affrontando, fin dalle fasi iniziali di elaborazione, il profilo economico-finanziario insieme a quello tecnico-amministrativo.

Gli elementi decisivi per presentare al mercato finanziario un progetto infrastrutturale sono quelli dell'attendibilità, della sostenibilità, della trasparenza e della certezza di tempi, costi e ritorni.

In secondo luogo, è necessario che la mano pubblica sia veramente convinta di aprire i mer-

"Se non cambia il modo di elaborare progetti, se non si instaura un rapporto pubblico-privato basato sulla trasparenza e l'efficienza e se non crescono le imprese sul piano organizzativo, operativo e strutturale continueremo ancora per molto tempo a utilizzare forme "adattate" di finanza di progetto per fare soprattutto impianti sportivi e parcheggi, ma non riusciremo a ridurre l'impiego di risorse pubbliche e ad aumentare e migliorare il nostro patrimonio infrastrutturale".



Ponte sullo Stretto di Messina

"Il nuovo testo di riforma della Costituzione al Titolo V ha chiarito il profilo delle competenze e quello decisionale; purtroppo, essendo collocato in un disegno di complessiva riforma costituzionale sul quale non sembra esserci il necessario consenso, rischiamo di restare alla situazione attuale, nella quale neppure con la faticosa e paziente negoziazione tra enti territoriali si riesce a rendere più certo e fluido il processo decisionale e attuativo delle grandi opere pubbliche".

cati della gestione infrastrutturale al privato. In troppi settori (risorse idriche e sanità, ad esempio, ma anche altri settori dove questa apertura già ci sarebbe, come le autostrade, si stanno verificando o si vorrebbero ampliare ingiustificati ritorni al pubblico) è ancora evidente la volontà di riservare al pubblico, senza reali motivazioni di efficienza, una presenza "politica" diffusa e inamovibile, che "coopta" il privato in modo strumentale e, a volte, anche poco trasparente.

Un terzo profilo riguarda il mercato finanziario e dell'ingegneria, che nel nostro paese è ancora molto lontano dai modelli operativi dei paesi anglosassoni e

stenta ad assumere un ruolo ed una dimensione operativa e professionale capace di affrontare sfide tecnico-economiche importanti.

Se non cambia il modo di elaborare progetti, se non si instaura un rapporto pubblico-privato basato sulla trasparenza e l'efficienza e se non crescono le imprese sul piano organizzativo, operativo e strutturale continueremo ancora per molto tempo a utilizzare forme "adattate" di finanza di progetto per fare soprattutto impianti sportivi e parcheggi, ma non riusciremo a ridurre l'impiego di risorse pubbliche e ad aumentare e migliorare il nostro patrimonio infrastrutturale.