

Grandi opere. Ottolenghi (Confindustria) ‘Serve capacità di prospettiva’

Dopo il crollo del ponte Morandi, l'esponente degli Industriali interviene sulle misure prioritarie da adottare a Genova e l'opportunità per l'Italia di essere l'hub logistico del Sud Europa.



22/08/2018 - RAVENNA - Sui temi oggetto di dibattito dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, abbiamo rivolto alcune domande al dottor Guido Ottolenghi, coordinatore del Gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l'economia del mare e direttore generale e amministratore delegato dell'azienda di famiglia, La Petrolifera Italo Rumena, presente, tra gli altri, nei porti di Genova e Ravenna.

Innanzitutto un pensiero alle vittime del crollo del ponte Morandi e alle loro famiglie, e a quanti hanno prestato e prestano la loro opera di aiuto.

«Il crollo del ponte Morandi a Genova è stato una catastrofe che ha addolorato tutti, che richiede compassione per chi è stato colpito, ammirazione per chi aiuta e capacità di prospettiva da parte di coloro che hanno la responsabilità di guidarci attraverso le difficoltà».

Il suo Gruppo ha in area portuale il deposito costiero Superba. Si sta recuperando la normalità operativa del porto?

«Credo che, malgrado le evidenti difficoltà, il Porto di Genova saprà gestire questa fase, purché si delinei in tempi ragionevoli una soluzione viaria efficace».

Per Confindustria quali sono le misure prioritarie da adottare?

«A Genova occorrono almeno tre azioni: la prima è l'organizzazione di alternative per la viabilità e il porto durante l'emergenza, con sforzi anche per accelerare le opere viarie in corso, il trasferimento di merci su ferro, e la migliore operatività notturna. La seconda è l'individuazione rapida e la realizzazione del progetto per il nuovo ponte sul Polcevera. La terza è un atteggiamento più onesto e concludente verso le infrastrutture come la Gronda e il Terzo Valico, perché la mancanza di percorsi alternativi non è solo un grave problema quando si manifestano incidenti così gravi, ma in qualche modo ne è anche la causa: se ci sono alternative si possono programmare meglio le manutenzioni e gestire le relative chiusure, se non ci sono, i colli di bottiglia si sovraccaricano e diventano sempre più fragili».

Prima l'incidente sul passante di Bologna e, pochi giorni dopo, la tragedia del ponte Morandi crollato a Genova. Bologna è uno snodo essenziale per il traffico nazionale e a Genova non è crollato solo un viadotto, ma uno snodo fondamentale della logistica verso nord e sull'asse est-ovest. La logistica era già un tema di attualità, ora è diventata un tema drammatico.

Quale futuro per il Nordovest e per il resto dell'Italia, che ha una posizione logistica eccezionale?

«Questo dipende da tutti noi: l'Italia ha davvero una posizione logistica eccezionale resa ancora più preziosa dalla crescita dei traffici con l'Oriente, ma è chiusa a Nord dalle Alpi. Le opere di ammodernamento e potenziamento dei valichi (tra cui la TAV) sono a mio avviso fondamentali per dare al nostro Paese l'opportunità di essere l'hub logistico del Sud Europa, ma così come per gli altri nodi essenziali del nostro sistema viario e ferroviario, sarà la capacità delle nostre comunità di apprezzare e realizzare questo potenziale che determinerà il ruolo logistico del Paese nella trasformazione dei traffici che è in corso».

Il ministro Toninelli mette in discussione quanto fatto finora e quello che delle grandi opere è già avviato e finanziato, intende sacrificare la progettualità sulla presunta moralizzazione della spesa pubblica dicendo che sono da rivedere i piani di spesa. Cosa ne pensa?

«Credo che in alcune aree del Paese e nella questione dei valichi l'Italia debba fare molto di più, per poter svolgere un ruolo ben più importante di quello che ha adesso nella logistica. La moralità è nelle persone, non nelle cose. Non dovremmo rinunciare a opere utili perché temiamo che vi possa trovare spazio il malaffare, ma attrezzarci per contrastarlo in modo meno formale e più sostanziale. Naturalmente il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha il compito di gestire il patrimonio e il potenziale infrastrutturale del Paese attraverso le lenti della legittimità democratica che gli deriva dalla fiducia del Parlamento, e dunque le sue opinioni valgono più di quelle di una singola persona o di una categoria. Tuttavia poiché le grandi opere si realizzano in decenni e passano attraverso molte maggioranze politiche, andrebbero affrontate con rispetto per il passato e senso della prospettiva, e dunque è questo il mio auspicio per l'azione del Governo».

Qualcuno ha definito quella del ministro Toninelli come "la logistica del calesse". No Gronda di ponente, No Tav, No Terzo valico. Ci svincoliamo commercialmente dall'Europa?

«Se questo dovesse essere davvero l'esito dell'azione del nostro Governo rinunceremmo a giocare un ruolo nella logistica europea e produrremmo a mio avviso un isolamento maggiore sia per chi viaggia sia per chi importa o esporta merci».

I dati Ocse in un articolo apparso sul sito dell'Economist il giorno di Ferragosto dicono che dopo la Norvegia, l'Italia è il Paese che spende di più di manutenzione stradale e meno di costruzione di nuove arterie. Per il periodo 2014-2020 l'Italia ha diritto a 44,6 miliardi di fondi Ue da spendere in nuove strade, autostrade, linee ferroviarie, fondi per migliorare e ammodernare. Oggi è stata spesa una media del solo 5%. Le Regioni non possono gestire infrastrutture sovraregionali, ma altri Paesi hanno usato i fondi per grandi progetti e non per piccole opere a livello locale. Noi abbiamo capito come utilizzare i fondi europei?

«Premesso che abbiamo un territorio molto più montuoso e popolato di altri Paesi e che dunque un maggior costo di manutenzione è entro certi limiti comprensibile, io penso da tempo che il sistema di appalti, ricorsi, complessità legale e formale del sistema dei lavori pubblici, non solo renda più costoso lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture, ma lo renda terribilmente lento e incerto, e paradossalmente favorisca le imprese meno meritevoli, anziché frenarle. Perciò non solo i dati dell'OCSE ci dicono che non sappiamo utilizzare i fondi europei, ma che se anche li sapessimo gestire al meglio le procedure e i ricorsi ci condannerebbero comunque a non riuscire ad usare i fondi come vorremmo».

Una buona logistica richiede buone infrastrutture. Le merci circolano con efficienza, se strade, autostrade, ferrovie, aeroporti, porti, sono infrastrutture adeguate. Questo giova solo alle imprese?

«Ovviamente no, perché le merci ci servono ogni giorno per mangiare, per vestirci, per muoverci, per comunicare e per curarci. Se le infrastrutture diventano sempre meno adeguate, le merci finiranno per costare di più ed essere più scarse. Inoltre ricordiamoci sempre che le imprese sono entità economiche, se vogliamo in qualche modo astratte, ma che dietro ci sono persone, che sono lavoratori o imprenditori quando fanno il loro lavoro, ma che quando lasciano la fabbrica o l'ufficio sono anche cittadini, con desideri, relazioni e ideali che richiedono la disponibilità di beni e servizi».

Quale ruolo deve avere il 'pubblico' nelle infrastrutture. Come si commenta la decisione delle Regioni e delle Province del Nordest di proporre una holding per gestire i rispettivi assi autostradali?

«Il pubblico ha un ruolo essenziale nelle infrastrutture perché per dimensioni di investimento, redditività, complessità tecnica, politica e legale di realizzazione spesso non sono alla portata di investitori privati. Inoltre le grandi infrastrutture richiedono un grado di coesione sociale che solo la politica può innescare. Non è però detto che una volta create le condizioni per una grande opera il pubblico sia il migliore attore per realizzarla, e soprattutto per gestirla efficientemente, e la proposta delle Regioni del Nordest mi pare sia un po' un segno della constatazione che lo Stato non ha gestito sufficientemente bene da solo né l'accesso ai fondi europei, né la realizzazione delle opere in quell'area geografica».

Ci sono impegni precisi presi da Anas e Ferrovie per infrastrutturare il porto di Ravenna. La politica del nuovo Governo in materia comporta dei rischi per le strade e i binari necessari allo scalo?

«Speriamo di no, perché il porto di Ravenna è una struttura importante per il Paese e per il nostro territorio e gli investimenti programmati sono il frutto di un lungo e serio lavoro di analisi e cernita, e ne abbiamo molto bisogno».