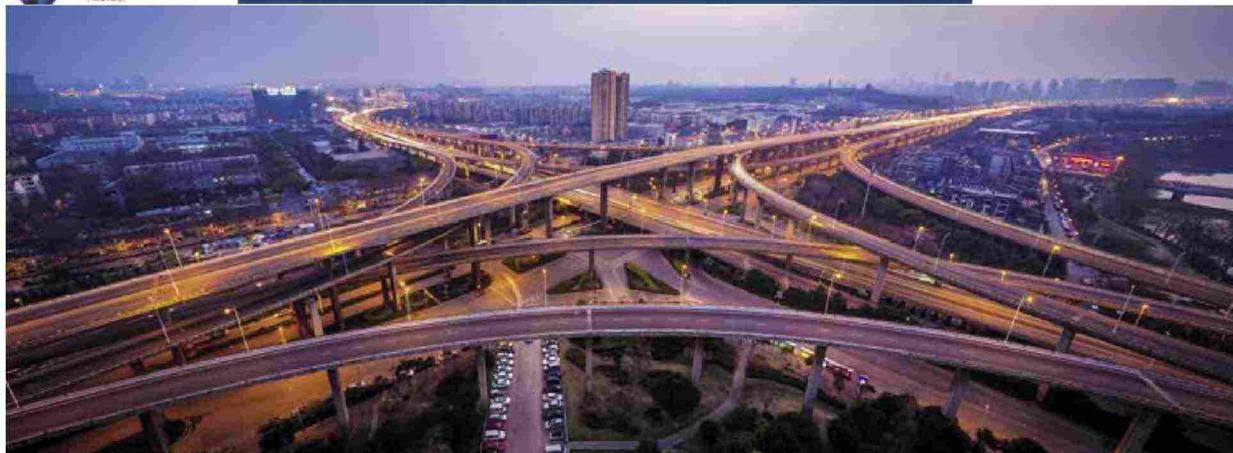




**65° CONGRESSO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI
GRANDI OPERE, INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ PER LA RIPARTENZA**



Iniziamo ad avere fiducia verso chi lavora e opera

Progettisti vs costruttori: quanto dura ancora oggi questo antagonismo? "Lavorare in parallelo" è la parola d'ordine

“**C**ertamente servono responsabilità e competenze digitali, ma soprattutto serve un dialogo nuovo tra P.A., professionisti e imprese, finalizzato alla costruzione e realizzazione di un'opera”, ha ribadito **Giovanni Cardinale, Vicepresidente del CNI**, durante la seconda giornata del Congresso dal tema **Grandi opere, infrastrutture e mobilità per la ripartenza**. E ha messo in evidenza un dualismo che ancora oggi sembra persistere, quello tra chi progetta e chi costruisce e chi controlla. Malumori che si riversano poi sulla società, generati non a caso dalla mancanza di fiducia che ne deriva verso i professionisti e le imprese. In tutto ciò, non sarebbe meglio lavorare alle grandi opere in parallelo per accelerare i tempi, e rispettarli soprattutto? Lo abbiamo ripetuto più volte all'interno di queste pagine.

Così come nella prima giornata, anche in questo talk sono intervenuti ben due Ministri,



Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

ugualmente coinvolti nel topic: **Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile**, e **Stefano Patuanelli, Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali**.

“CE LA POTREMMO FARE”

Diverse le ragioni per le quali “ce la potremmo fare”, ha spiegato Giovannini. La prima: all'interno del PNRR sono presenti opere e iniziative studiate per essere realizzate entro la scadenza del 2026, grazie a una programmazione dettagliata e precisa su cui la Commissione Europea ha fatto le sue osservazioni. Poi le semplificazioni (benché ancora si attendono risposte dal Governo); terzo, in ultimo, ma non meno importante, gli investimenti sulle “risorse umane” – forse la più urgente – indispensabile per fare un salto di qualità, come ha affermato il Ministro: “Il Paese ha capito che senza un investimento nelle risorse umane non faremo nessun salto [di qualità], dobbiamo dare risorse adeguate alle stazioni appaltanti, ai ministeri che devono fare la valutazione di impatto ambientale o sulla sicurezza. Un investimento di risorse umane che resterà al Paese anche una volta terminato il PNRR”. E ancora: “La moralità è una condizione indispensabile per evitare che questi investimenti siano a favore di soggetti che non rispettano i diritti dei lavoratori o che sono parte dell'universo della corruzione. Per questo andremo verso una digitalizzazione di tutte le procedure per avere la mas-

sima trasparenza oltre che l'efficienza”. Proprio nelle ultime settimane il tema dei salari dei lavoratori, in particolare in Italia, sta diventando sempre più incalzante. Ritmi di lavoro serrati, senza un giusto compenso, per non dire “a titolo gratuito”. Ha continuato Giovannini: “Anche se avessimo procedure semplificate, con progetti fatti male, non andremmo da nessuna parte. Dobbiamo rendere migliore tutto il processo, e le persone – compresi gli ingegneri e tutti coloro i quali sono orientati alle soluzioni – fanno la differenza”.

L'ALTA VELOCITÀ A DISCAPITO DELL'AMBIENTE?



Stefano Patuanelli, Ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali

Altro tema caldo sottolineato dalle associazioni ambientaliste è proprio quello di aver premiato all'interno del PNRR l'alta velocità a discapito del trasporto locale. Anche se 8.4 miliardi di euro sono destinati proprio al trasporto pubblico locale, che si sommano ai

3.4 miliardi dei fondi ordinari. Come superare questo dualismo? Secondo il ministro Stefano Patuanelli, ingegnere ed ex Consigliere dell'Ordine di Trieste, è necessario fissare gli obiettivi: “Supereremo la contrapposizione tra interessi di parte – legittimi – facendo prevalere quello che è più importante, cioè l'interesse collettivo. E vale in generale per tutte le procedure semplificate che dovremmo mettere in campo. Ho lavorato ai Decreti attuativi per il Superbonus: era impossibile districare la selva normativa sedimentata in anni di modifiche di Decreti di varia natura per semplificare il procedimento. Credo sia stato fatto tutto il possibile per semplificarlo, ma non è ancora sufficiente. Con l'esperienza che stiamo accumulando in questi mesi, ritengo che si possano fare dei percorsi di semplificazione un po' più chiari”. In merito alle accuse dei pochi fondi per l'agricoltura italiana, il Ministro ha ribadito che il piano definitivo ne prevede 7.9 miliardi, sia per la realizzazione di impianti fotovoltaici sulle stalle e capannoni, sia per migliorare le operazioni di logistica, oltre che la sostituzione del parco macchine con modelli più efficienti.

COINVOLGERE I TERRITORI

Grande ospite della seconda giornata congressuale anche il **Presidente della regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini**, che a proposito di infrastrutture ha incalzato con “dobbiamo avere la testa pro-



Stefano Bonaccini, Presidente della regione Emilia-Romagna

iettata nel futuro”. Oltre ad alcuni settori, tuttora in grave difficoltà a causa della pandemia, la riapertura del Paese sta avvenendo in maniera intelligente e con prudenza. Tuttavia, per poter realizzare le grandi opere, Bonaccini ha sottolineato quanto lui stesso ha detto al Premier Draghi: “Così come per le regioni è impossibile pensare di fare da soli senza una cornice nazionale, anche il Governo senza il coinvolgimento dei territori non potrà mettere a terra gli oltre 230 miliardi di euro. Grazie a questo investimento possiamo colmare qualche ritardo del passato, come le infrastrutture, e progettare il futuro: l'Italia è 24esima su 27 Paesi europei per ritardo digitale. Siamo la seconda manifattura d'Europa, una delle prime nel mondo, non possiamo perdere questa sfida, che nel PNRR è una delle tante priorità. Mentre per la transizione ecologica la decarbonizzazione è prevista per il 2050, ed entro il 2030 l'aumento delle emissioni da energie rinnovabili, nel frattempo

bosogna tutelare il lavoro di chi opera nelle infrastrutture".

BISOGNA ESSERE OTTIMISTI, DUNQUE?

Parrebbe di sì, sempre con qualche riserva, pensando ai progetti cosiddetti "cantierabili nel breve termine", argomento affrontato durante l'intervista a **Pietro Salini**, Amministratore Delegato di Webuild Group. "Come imprenditore devo essere fiducioso", ha specificato Salini: "Il PNRR non rappresenta e non deve rappresentare il totale degli investimenti che si faranno in Italia nei prossimi 6 anni. Per quanto riguarda le infrastrutture, il Piano è strut-

turato su due piani: da lavori che sono già in corso per circa 17 miliardi (l'alta velocità), e da lavori che devono essere appaltati. Questi lavori che devono essere appaltati possono sfruttare 6 miliardi (23 totali per la mobilità sostenibile) e sono veramente pochi per aumentare l'occupazione in Italia". Se pensiamo alla Roma-Pescara e alla Salerno-Reggio Calabria (come rete ferroviaria), resta ancora dell'amaro in bocca. Eppure le imprese e i professionisti, nonché la qualità ingegneristica del nostro Paese è di alto livello. Peristeranno le solite problematiche? Staremo a vedere.

Imprenditori e imprese

*Nel corso del dibattito è intervenuto anche **Gabriele Buia**, Presidente ANCE, che ha sottolineato come il 70% dei ritardi nella realizzazione delle opere risieda nelle procedure a monte della gara: servono cinque anni per avere le autorizzazioni. "Come imprenditore devo essere ottimista", risponde Buia a proposito di un Paese "semplificato", in merito agli appalti: "Ci dobbiamo credere tutti insieme. Stiamo parlando da mesi di questi soldi che dovrebbero aiutare a far crescere un Paese che negli ultimi anni è cresciuto molto lentamente rispetto a tanti altri. Negli anni passati abbiamo maturato un gap di 80 miliardi sulle infrastrutture rispetto ad altri Paesi europei. Oggi abbiamo davanti un obiettivo strategico: crescita, efficientamento, sburocratizzazione". Presente al Congresso anche **Anna Masuti**, Presidente RFI, che ha ricordato come "il 10% del PNRR è rivolto alle reti ferroviarie e il fattore tempo è essenziale. Con RFI stiamo assumendo più di mille addetti, tra cui gli ingegneri, primo passo verso l'irrobustimento dell'istituzione. Le risorse e la qualità ci sono, ora è necessario indirizzarle". Importante poi, l'intervento di **Ennio Cascetta**, Professore Ordinario di Sistemi di Trasporto dell'Università Federico II di Napoli, che ha messo in risalto l'importanza della qualità dei progetti, citando ad esempio quello della linea Napoli-Bari: "Sono profondamente convinto che la qualità del progetto conti moltissimo. È fondamentale sentire le esigenze dei territori e fare un progetto spiegandone le scelte. Dobbiamo cambiare mentalità: avviare una progettazione partecipata dalle istituzioni con una forte componente tecnica". Per **Massimo Simonini**, AD e Direttore Generale di Anas, infine, il problema è il tempo di approvazione dei progetti, "a volte è anche superiore alla fase esecutiva. Dal PNRR e dalle riforme collegate si stanno cercando le soluzioni per limitare e definire i tempi di queste fasi di gara".*