

L'intervista

di Nicola Saldutti

Pizzarotti: «Cantieri, in Italia pronti per un secondo polo»

«Garanzie finanziarie sempre più centrali, possibile gruppo da 5 miliardi»



Al vertice

Paolo Pizzarotti, classe 1947, ha preso le redini dell'impresa di famiglia quando aveva 19 anni

l'aeroporto e dalle stazioni della metropolitana di Parigi, fino al cantiere attuale di Cortina per le Olimpiadi».

Per molti anni gli investimenti pubblici in Italia si sono fermati?

«E in quegli anni siamo andati all'estero. Paesi come Francia e Spagna non hanno mai smesso di investire sulle infrastrutture. Adesso lavoriamo per circa il 70% in Italia, per il 30% negli altri Paesi del mondo. Ci fa piacere lavorare qui; in totale fra Italia ed estero, tra addetti diretti e indiretti, occupiamo 20 mila persone. All'estero può capitare, ed è capitato di tutto, guerre, committenti che non onorano gli impegni. Per l'alta velocità, fra i vari progetti nel Nord e nel Sud d'Italia, stiamo realizzando un tunnel di sette

chilometri e la nuova stazione di Firenze. Però bisogna ragionare sull'intero ecosistema dei grandi lavori. La parte finanziaria, penso agli anticipi necessari, sta diventando altrettanto importante di quella ingegneristica. Per Firenze, un cantiere da un miliardo, servono anticipazioni molto rilevanti. Per questo bisogna unire le forze».

Come in Francia?

«In Francia ci sono tre gruppi, in Spagna valgono dai 20 ai 30 miliardi. Ma gli italiani, anche se più piccoli, riescono a vincere le gare per la capacità tecnologica. Il punto è rinforzare quella finanziaria. Servono capacità finanziarie enormi che gruppi piccoli non possono sostenere».

E i suoi colleghi-competitor sono d'accordo?

«Credo che provare a costruire un secondo polo sia un'idea che viene condivisa. Naturalmente si tratta delle condizioni. Sarebbe necessaria la presenza di uno o più partner finanziari. Come un fondo, una banca o istituzionali. E probabilmente oltre ai cantieri bisogna far crescere anche il ruolo delle concessioni, come quelle autostradali ma non solo. Pensi che le città oggi hanno bisogno di manutenzione. Ma si lavora per silos, l'asfalto delle strade, la rete di illuminazione, i depuratori, il fotovoltaico. Mentre qui frazioniamo tutto, in Francia si ragiona in termini di contratti-quadro anche di lunga durata. Questo crea un quadro certo e la possibilità di realizzare gli investimenti con un minore tasso di incertezza



Con il Pnrr i cantieri sono ripartiti, ma bisogna già ragionare per il dopo 2026. Le aziende? Troppo frammentate. Possibile la Borsa

per le imprese. Si potrebbe percorrere questa strada anche in Italia, soprattutto dopo la fine del Pnrr».

Certo, fare ogni anno la gara d'appalto per asfaltare una strada non è proprio la scelta più conveniente per le casse dello Stato?

«Appunto. Il ritorno degli investimenti pubblici dovrebbe essere anche l'occasione per creare un ecosistema delle grandi opere. Per le quali servono garanzie finanziarie molto rilevanti. Il gruppo Pizzarotti, da sempre un gruppo di famiglia, realizzerà quest'anno ricavi per circa 1,5 miliardi, con ebitda in forte crescita e un portafoglio ordini di 7 miliardi. Sono numeri importanti, ma bisogna crescere».

Per farlo bisogna aprire il capitale, rinunciare al 100%.

«Se il progetto è valido, si può fare tranquillamente. Anche la Borsa. Questa frammentazione non fa bene a nessuno. Neppure alla concorrenza».

I numeri dicono che non c'è manodopera...

«Abbiamo bisogno di manodopera specializzata. Anche i flussi degli immigrati vanno gestiti meglio. Le faccio un esempio: in Sicilia, a Mineo, c'è un centro, che avevamo realizzato per la Marina americana, che può ospitare fino a 3 mila persone. Ci siamo candidati a formarne centinaia e ad assumerle. Solo in Sicilia ci sono 25 miliardi di lavori. Ecco, le soluzioni si possono trovare».