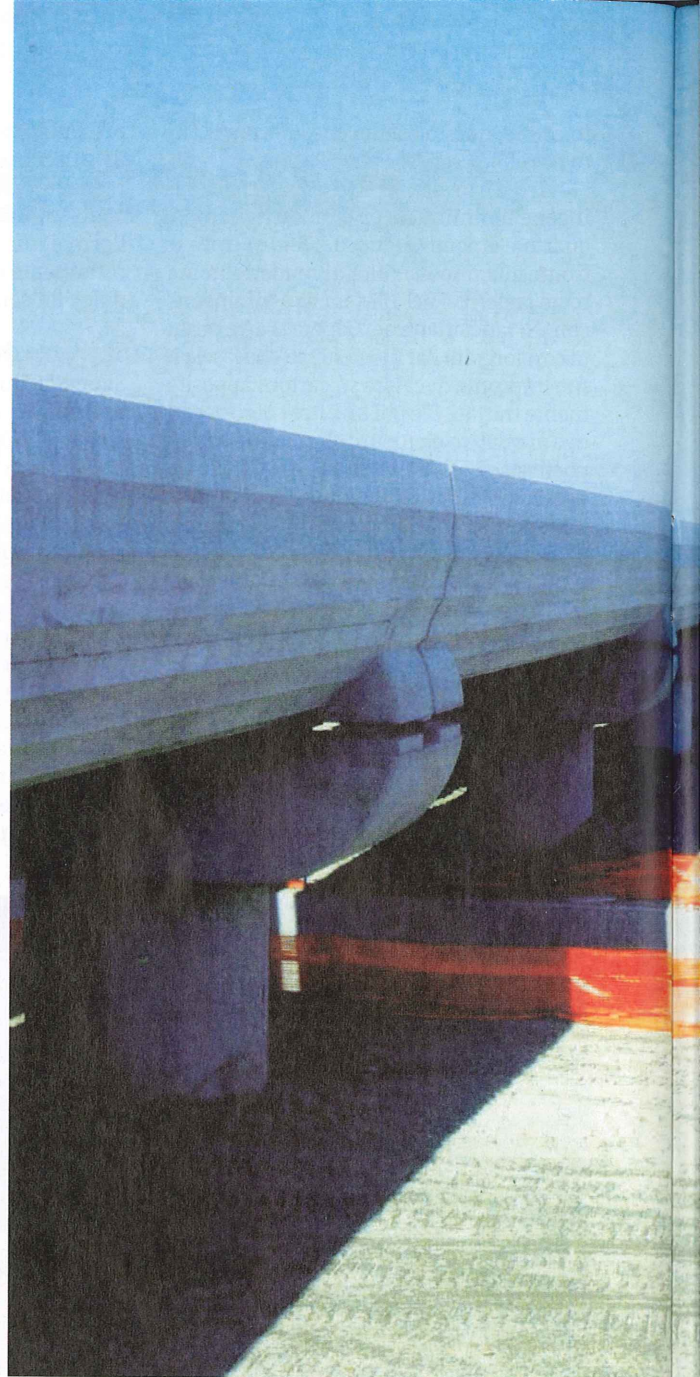


# Su solide fondamenta

Paolo Pizzarotti aveva solo 19 anni quando iniziò a scolpire il nome dell'impresa di famiglia tra i pilastri delle costruzioni. Da una chiesetta sul passo della Cisa a leader nel mondo

**L'**ESTATE COMINCIAVA AL CONFINE tra Emilia e Toscana, quando sulla statale 62 iniziava a stagliarsi il profilo della chiesetta dedicata a Nostra Signora della Guardia. I parmensi che si apprestavano alla villeggiatura in Liguria l'ammiravano dominare il passo della Cisa dandosi di gomito, fieri della piccola perla in pietra sarnica, nata da un progetto di Lamberto Cusani e cresciuta grazie al sudore del loro concittadino Gino Pizzarotti. Uno di loro, uno che nel lontano 1910 aveva approfittato di un momento propizio per l'edilizia - i bastioni erano stati demoliti, al loro posto circonvallazioni di viali alberati e i nuovi ponti Umberto I e Bottego stavano ridisegnando confini e collegamenti della città ducale - per aprirsi la sua piccola ditta individuale.

«Con un pugno di uomini, carri, cavalli e buoi, il nonno aveva accettato di buon grado di misurarsi con la costruzione della chiesa e, alla fine degli anni Venti, Pizzarotti era già sinonimo di un certo modo di fare le cose, e farle bene, che mio padre Pietro avrebbe esteso dalle Alpi alla Sicilia grazie a intuizioni "ultramoderne". Fu lui a brevettare, negli anni Cinquanta, un sistema per la livellazione automatica degli spessori di pavimentazione bituminosa e ad avviare, nell'area di un frantoio ereditato dal nonno a Ponte Taro, l'edificazione di uno stabilimento di prefabbricazione pesante in cemento armato, settore in cui ci saremmo introdotti, primissimi in Italia, all'inizio degli anni



A sinistra, Paolo Pizzarotti, alla guida del Gruppo Pizzarotti. Sopra, la realizzazione della linea AV Milano-Bologna e della stazione Garibaldi sulla linea 1 della Metropolitana di Napoli

Sessanta. L'attività del nonno circoscritta al parmense aveva allora già assunto le dimensioni di una spa che operava su tutto il territorio italiano, realizzando opere per conto di enti statali, come l'Anas, la Cassa per il Mezzogiorno, l'Aeronautica militare e l'Aviazione civile, e di società private come l'Anic, Autostrade e la Montecatini».

Di quegli anni il Cavaliere del Lavoro Paolo Pizzarotti ricorda le lunghe estati quando, libero da impegni scolastici, seguiva il padre in cantiere e respirava il calore emanato dalle strade, l'odore del bitume e l'entusiasmo che faceva di operai e

geometri una squadra infaticabile. Una realtà che sarebbe presto diventata il suo pane quotidiano.

Paolo Pizzarotti ha infatti solo 19 anni quando, nel 1966, in seguito alla morte prematura del padre, assume la presidenza dell'azienda. Ottenuto il provvedimento di emancipazione da parte del Tribunale (allora la maggiore età si raggiungeva a 21 anni), «mi trovai a portare avanti gli studi di giurisprudenza e ad occuparmi di un'azienda che doveva diversificare per dire qualcosa di nuovo al mercato. Furono l'assoluta fedeltà e fiducia del gruppo di diri-





**Ottenuto il provvedimento di emancipazione da parte del Tribunale, «mi trovai a portare avanti gli studi di giurisprudenza e ad occuparmi di un'azienda che doveva diversificare. Furono l'assoluta fedeltà e fiducia del gruppo di dirigenti di cui si era circondato mio padre a sostenermi»**

genti di cui si era circondato mio padre a sostenermi in questo compito, le solide fondamenta su cui abbiamo potuto crescere nel settore energetico, nell'infrastrutturale stradale e autostradale, nell'aeroporto civile e militare e nell'idraulico».

Dalla metà degli anni Ottanta, la Pizzarotti intraprende in associazione in consorzio con altre imprese la realizzazione di grandi opere in regime di concessione (infrastrutturazione di aree industriali, costruzione di scuole e alloggi nelle aree terremotate, costruzioni ferroviarie, interventi di edilizia penitenziaria). Si cimenta nella realizzazione di interventi complessi come il deposito delle scorie radioattive di Caorso, la centrale di Montalto di Castro, la costruzione della base missilistica di Comiso, il ca-

stello di Biancaneve e buona parte del parco Eurodisney a Marne La Vallée, ed espande la divisione dedicata all'industrializzazione avviata negli anni Sessanta articolandola in tre unità produttive nelle province di Parma, Arezzo e Potenza.

«Ma la sfida più ardua l'affrontammo alla fine degli anni Ottanta, aggiudicandoci l'appalto per la costruzione del modulo di scambio della stazione ferroviaria alta velocità/rete metropolitana regionale dell'aeroporto Charles De Gaulle di Roissy a Parigi. Un'opera di estrema complessità, diretta dagli architetti Paul Andreu, Jean-Marie Duthilleul e Peter Rice, che ha permesso un collegamento unico al mondo fra tutti i mezzi di trasporto contemporanei. Le nostre referenze erano notevoli, avevamo all'attivo molti lavori per il ministero della Difesa, la Nato, il governo Usa per cui avevamo realizzato le basi militari di Camp Derby e Sigonella. Il progetto era definito, si trattava allora di eseguirlo nel miglior modo possibile con la qualità richiesta e rispettare i tempi di esecuzione dettati da una committenza tra le più preparate ed esigenti d'Europa».

Grazie alla messa in opera di un cantiere capace di inglobare particolarità architettoniche e tecniche senza mai impedire il traffico ai terminal storici, e a un sistema di rulliere che ha permesso la posa di pre-

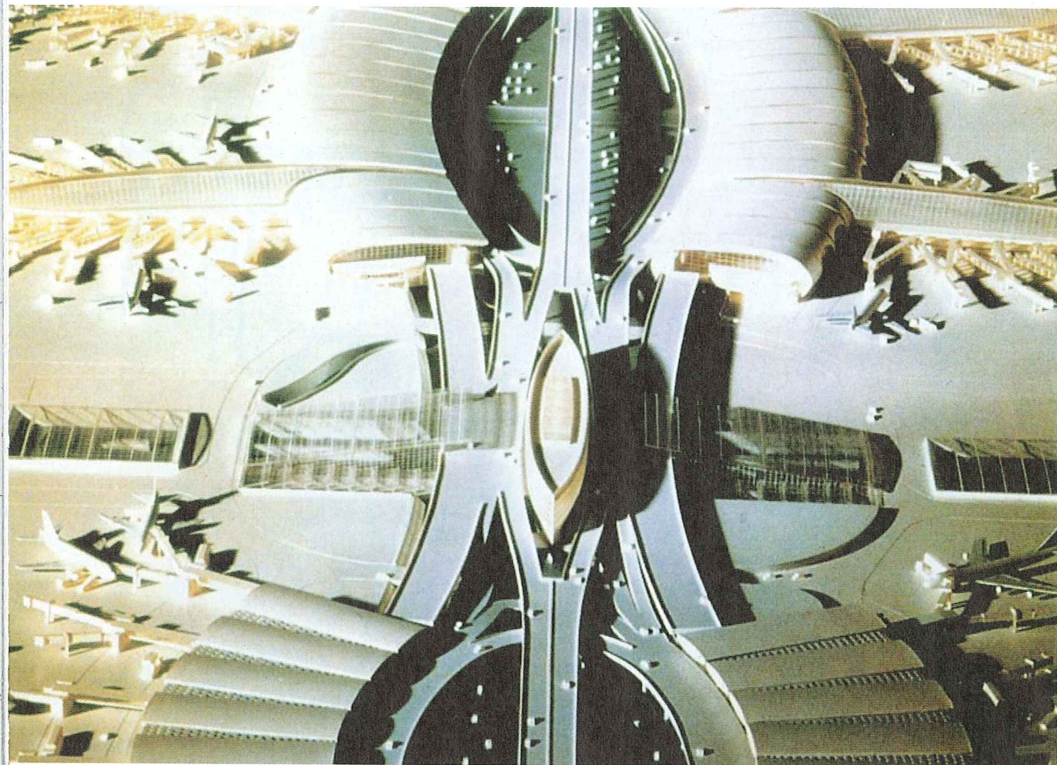
fabbricati da 11 tonnellate e impossibili a sollevarsi tramite gru, «a soli 31 mesi dall'avvio dei lavori dei cantieri, il presidente François Mitterrand tagliava il nastro di inaugurazione di un'opera del valore di 540 milioni di franchi».

#### **La lezione francese**

E se l'Italia ha potuto dire la sua a Parigi grazie al know-how di Pizzarotti, quella francese resta una scuola a cui il presidente dell'azienda parmense non cesserebbe di inviare gli amministratori nostrani a prendere ripetizioni: «Ci sono differenze enormi tra il nostro e gli altri paesi e tutte potrebbero essere superate se in Italia non albergasse una patologia chiamata burocrazia: migliaia di leggi non sempre interpretabili in senso univoco, un apparato ciclopico e poco preparato, il sistematico ricorso a tribunali amministrativi spesso collegato a formalismi inutili. Le possibilità di confronto con paesi come la Francia, una nazione produttrice di alta tecnologia, capace di promuoverla ed esportarla all'estero, sono dunque di base ridimensionate e il dramma "italiano" della pubblica amministrazione, oltre a rendere in generale il nostro paese poco attrattivo agli investitori stranieri, è un'ulteriore aggravante».

A questo proposito Pizzarotti giudica la via libera a 17,8 miliardi per la realizzazione di grandi opere dato dal Cipe pochi mesi fa «un intervento apprezzabile ma tar- ▶





A sinistra, il plastico del modulo di scambio stazione ferroviaria alta velocità/rete metropolitana regionale dell'aeroporto Charles De Gaulle di Roissy a Parigi. Sopra, la chiesetta dedicata alla Madonna della Guardia al passo della Cisa. La chiesetta fu costruita negli anni Venti dall'impresa di Gino Pizzarotti su progetto dell'architetto Lamberto Cusani

► divo e sicuramente non sufficiente. Essendo un settore anticiclico, la ripresa dell'economia coincide in tutto il mondo con la ripresa delle grandi opere, ma a differenza degli altri paesi che stanno soffrendo la crisi, l'Italia parte da un gap infrastrutturale che già era tragico e che Prodi ha reso abissale col suo mandato. Ci aspettavamo quindi qualcosa di più, considerato che nell'elenco del Cipe figurano opere come la Brebemi, realizzate interamente in project financing, e vista la campagna elettorale che su questo settore aveva scommesso tanto. Ma non perdiamo la fiducia». Accenna un sorriso Paolo Pizzarotti, oggi presidente della holding Mipien cui fanno capo tutte le società del Gruppo Pizzarotti dove è affiancato dai figli Pietro, Enrica e Michele: «Facciamo gruppo in famiglia e consideriamo il gruppo una famiglia dove si imparano e condividono risultati, impegno, preparazione».

Impossibile elencare quel mosaico di facce, incontri, umanità che insieme hanno conferito all'impresa di Parma la capacità di costruire "oltre il mattone". Costruire 600 alloggi per i terremotati di Montebelluno (Na) in soli 9 mesi, riedificare in

**«A Parigi realizzammo un collegamento unico fra tutti i mezzi di trasporto contemporanei, rispettando tempi dettati da un committente tra i più esigenti d'Europa. E a 31 mesi dall'avvio dei cantieri, Mitterrand inaugurava un'opera da 540 milioni di franchi»**

tempi record il ponte sul fiume Taro sulla Milano-Bologna crollato per l'alluvione, completare, nel 2001, una centrale idroelettrica a Luzon, nelle Filippine, per un valore di 240 milioni di dollari. Imporsi sui mercati nazionali e internazionali col conforto di numeri (circa 3 mila dipendenti nei cantieri italiani ed esteri e un fatturato annuo di oltre 700 milioni di euro), certificazioni (Iso 14000 e 18000 nonché i parametri per l'edilizia sostenibile Leed) ma soprattutto di un modo di fare, e fare bene, che dalla piccola chiesa al passo della Cisa sta ancora facendo il giro del mondo.

#### Tra le mura di un convento

«Ultimata una discenderia sulla linea ferroviaria del Gottardo, oggi sono in corso i lavori per la realizzazione delle gallerie di Bodio e Sedrun. Abbiamo consegnato l'AV Milano-Bologna e contiamo di essere nella partita di Expo 2015 anche con la Milano-Vercelli. Siamo general contractor per Brebemi, Tem e Pedemontana, stiamo completando la Catania-Siracusa, due lotti della Salerno-Reggio e un lotto sul Brennero. All'estero stiamo lavorando alla costruzione di un ospedale a Marsiglia, di un'autostrada in Romania e di una diga e una tranvia in Algeria. Ma siamo presenti con cantieri aperti anche a Montecarlo, Marocco, e presto in alcuni Emirati».

Un viaggio mai dimentico della sua origine e che ritrova nella cornice dello splendido

convento di San Cristoforo che ospita la sede dell'azienda quel legame con Parma che ha aperto ai Pizzarotti le strade del mondo: «Questo edificio, che ha accompagnato la storia di Parma degli ultimi 500 anni, è un luogo di testimonianza: racconta l'intento di custodire il passato per farlo dialogare col presente, nel segno di una bellezza che prende forma nella decorazione pittorica come nel genio ingegneristico della progettazione. Ho frequentato qui l'asilo e negli anni lo stato di degrado, aggravato dal sisma del 1983, in cui versava l'edificio aveva reso sempre più difficile la continuazione dei compiti di assistenza delle poche suore dell'Istituto Buon Pastore da esso ospitate. Proposi allora all'ordine delle religiose il trasferimento in un complesso di nuova costruzione ad opera della Pizzarotti in cambio della proprietà del convento e della sua ristrutturazione. Per quasi dieci anni ci siamo occupati di restaurare i suoi tesori e restituirli alla città di Parma, rispettando vincoli e norme di tutela monumentale cui era sottoposto. E finalmente, all'inizio degli anni Novanta, riuscimmo a trasferirci qui dalla storica sede di Borgo Felino».

Dove, tra gli affreschi e gli uffici affacciati sui chiostri, continuano a nascere sulla carta quei progetti che in fretta si trasformeranno in case, industrie, strade, ponti, aeroporti, impianti, ferrovie, gallerie. Per portare nel mondo una storia iniziata cent'anni fa dalle fondamenta di una chiesetta che ancora domina il passo della Cisa.

**Caterina Giojelli**