

Grandi Opere. Il mercato domestico difficile ha costretto ad andare in zone ad alto rischio paese

La «geopolitica» dei cantieri esteri

Simone Filippetti

■ «Nemo propheta in Patria». Il vecchio proverbio latino sembra essere stato scritto apposta per i costruttori italiani: la gloria, le grandi opere ingegneristiche, e soprattutto gli appalti ricchi, sono sempre stati fuori dai confini nazionali. E il piano di salvataggio di Astaldi, schiacciata da un debito monstre con un bond da 750 milioni in scadenza a dicembre 2020, ne è una riprova: per fare cassa, tassello indispensabile nel Tetrico del piano (che passa attraverso un aumento di capitale da 300 milioni e 2 miliardi di rifinanziamento), si cercano compratori per i. La Turchia è stata per anni la gallina dalle uova d'oro del gruppo romano; così come il Venezuela. Ma da un lato l'instabilità politica dei due paesi, e l'estrema volatilità delle economie (che nel caso di Caracas è sfociata in un collasso del paese); e i problemi di

cassa di Astaldi poi, hanno portato l'azienda della famiglia romana a un passo dal dissesto.

Turchia e Venezuela incarnano decenni di storia industriale dei contractor italiani. Nei decenni, le aziende del Belpaese hanno costruito opere in tutto il mondo. Non per vocazione, quanto piuttosto spinti da una necessità. Ostacolati in Italia, la cifra storica dell'industria delle costruzioni è stata quella dei globetrotter. Con un mercato domestico difficilissimo, ostacolato da una burocrazia asfissiante, cantieri che si trascinano, e pagamenti da calende greche, i costruttori ita-

IL PUNTO

I mercati più sicuri, come stabilità politica, certezza del diritto e pagamenti, sono già presidiati dai campioni nazionali

liani si sono visti da sempre spinti a prendere la via dell'estero. Ma lo scenario vale ancora oggi: in Italia le Grandi Opere sono ferme, nonostante il disperato bisogno di infrastrutture moderne del paese (dove ancora il Centro Italia e il Sud hanno ferrovie a binario fino a casi limite come Urbino, gioiello rinascimentale e città natale di Raffaello, dove i treni non arrivano nemmeno). La necessità dell'estero ha però portato i costruttori in zone traballanti, dove il rischio paese è alto. I mercati più sicuri, come stabilità politica, certezza del diritto e pagamenti, sono già presidiati dai campioni nazionali locali: quasi impossibile entrare per gli italiani, che scontano anche il non avere alle spalle governi forti. Ecco allora che la naturale sbocca sono stati paesi più rischiosi: Salini che già negli Anni '60 costruì le prime dighe in Africa. Fino a

pochi anni fa anche Algeria e Libia erano degli Eldorado; oggi la guerra civile a Tripoli dopo l'uccisione del Colonnello Gheddafi, ha reso tutta l'area del Maghreb off-limits.

Ma siccome l'Italia continua a rimanere un mercato molto debole, l'estero rimane unica strada per i grandi costruttori italiani: il baricentro però si sta spostando su aree più sicure e più ricche. Gli Stati Uniti sono l'esempio più eclatante: il neo presidente Trump si è trovato una nazione da ricostruire daccapo e gli italiani ci si sono buttati: Salini Impregilo e Itinera (Gavio) in primis. La penisola arabica, metabolizzata il crollo del petrolio, è oggi un'area dove fioccano progetti, a rischio basso: negli Emirati ancora Salini e Gavio si sfidano a colpi di centri commerciali. La stessa Astaldi sta costruendo impianti a Riyadh e in Qatar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA