

LO STATO DEI CANTIERI

Investimenti, 27 miliardi restano in ostaggio di 400 opere bloccate

Le difficoltà dei colossi sono causa e anche effetto della paralisi del settore

Alessandro Arona

ROMA

La crisi delle grandi imprese di costruzione - Condotte, Astaldi e Cmc in primis - ha messo a rischio nel corso del 2018 cantieri in Italia per circa 10 miliardi di euro di valore residuo. La stima de *Il Sole 24 Ore* del 27 novembre è ancora valida, e anzi la situazione si è aggravata perché la crisi di liquidità di Cmc è poi sfociata nel concordato preventivo in bianco il 9 dicembre scorso.

La crisi delle grandi imprese è solo l'atto finale di una crisi decennale delle costruzioni in Italia, che ha ridotto il settore di oltre il 30% in valori reali, con 600mila posti di lavoro persi (su due milioni iniziali) e la scomparsa di 120mila aziende (il 90% delle quali artigiane e di piccole dimensioni). I sindacati dell'edilizia Feneal-Uil, Filca-Cisl e Fillea-Cgill annunceranno martedì prossimo una serie di mobilitazioni per il rilancio dei cantieri delle opere pubbliche, grandi e piccoli.

Dal luglio scorso l'Ance (Associazione costruttori edili) monitora sul sito sbloccacantieri.it le opere pubbliche bloccate, finanziate ma ferme per motivi burocratico-approvativi, contenziosi, indecisione politica: ad oggi l'elenco è arrivato a oltre 400 opere, per un valore di 27 miliardi di euro.

Troviamo ad esempio la Gronda autostradale di Genova (5 miliardi), finanziata e approvata ma su cui non è arrivato nei mesi scorsi l'ok finale

Toninelli, e che lo stesso governo ha puntato nella legge di Bilancio a potenziare, più che le grandi opere, altri filoni di investimenti pubblici come le opere contro il dissesto idrogeologico, la manutenzione straordinaria di strade e ponti, l'edilizia sanitaria e gli investimenti delle Regioni e dei piccoli Comuni, con trasferimenti diretti di risorse.

Tuttavia la stessa legge di Bilancio ha rinunciato nella versione finale post trattativa con la Commissione europea al forte e immediato aumento di risorse per gli investimenti pubblici previsto dal testo iniziale. Nel Ddl di ottobre si prevedeva un aumento di 3,5 miliardi di euro di spesa effettiva di cassa per gli investimenti pubblici, rispetto alla legislazione pre-vigente, e in tutto di 15,5 miliardi nel triennio 2019-2020. Il testo finale approvato, invece, riduce questo aumento a 550 milioni nel 2019, rinviando gran parte della spinta (10,5 miliardi) al biennio successivo, e comunque riducendola da 15,5 a 11 miliardi nel triennio. Le stime dell'impatto della manovra sugli investimenti pubblici saranno illustrate lunedì dal presidente Ance Gabriele Buia (in audizione sul Dl Semplicazione), elaborate dall'ufficio studi Ance (per una guida alla legge di Bilancio in materia di edilizia e lavori pubblici (si veda «Edilizia e Territorio», *Il Sole 24 Ore*).

Tornando alle grandi imprese, stanno tutte a caccia di liquidità per tenere vivi i cantieri, in attesa dei piani di ristrutturazione. I commissari di Condotte (circa 2,7 miliardi di cantieri in Italia) sono riusciti nei mesi scorsi a riallacciare i rapporti con gli enti appaltanti per riavviare i cantieri fermi (tutti) o firmare i contratti (congelati),

del Ministero delle Infrastrutture. Ferma anche - sempre spulciando nell'elenco Ance - la realizzazione della 3° corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia (3 miliardi), l'alta velocità Brescia-Verona (1,9), l'autostrada regionale Cispadana (1,3), il raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi (600 milioni), la Campogalliano-Sassuolo (500). Poi c'è la strada statale Maglie-Santa Maria di Leuca in Puglia (300 milioni), il 1° lotto della Valtrompia. E una serie di medie e piccole opere, come l'ospedale Morelli a Reggio Calabria (115 milioni), il piano scuole in Umbria (100 mln) o antidissesto in Veneto (140).

È vero che molte delle opere più rilevanti indicate nell'elenco Ance sono tra quelle oggetto di rivalutazione tecnico-politica da parte del ministro delle Infrastrutture Danilo

ma solo l'11 dicembre scorso la Commissione europea ha autorizzato la garanzia statale sul prestito ponte da 190 milioni, e nonostante questo ad oggi il contratto con le banche non è ancora arrivato (si veda il servizio su «Edilizia» web).

Astaldi sta per orari riuscendo a tenere in piedi la gran parte dei suoi cantieri, tra cui le metropolitane di Milano M4 e Roma linea C, salvo invece i lavori per il nodo ferroviario di Genova e il Quadrilatero Marche-Umbria, sostanzialmente fermi. Anche Astaldi lotta però contro il tempo: a metà dicembre ha concordato con il fondo Fortress un prestito ponte da 75 milioni, ma la richiesta di autorizzazione del 17 dicembre non ha ancora avuto risposta dal Tribunale di Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA