

Primo Piano

Edilizia, allarme sindacati: altri 25mila posti a rischio

Imprese in crisi. Creare un fondo di garanzia per il settore in Cassa depositi e prestiti
Boccia: «Se si aprissero i 400 cantieri fermi si creerebbero 400mila posti di lavoro»

Alessandro Arona
ROMA

La crisi delle cinque grandi imprese di costruzione in concordato preventivo o amministrazione controllata (Astaldi, Condotte, Cmc, Grandi Lavori Finconsit, Tecnis) mette a rischio circa 25mila posti di lavoro, tra diretti (2.260) e nelle società attive sui cantieri (22.970).

Il numero è stato elaborato dai sindacati dell'edilizia (Feneal-Uil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil), e corrisponde alla somma dei dipendenti di Ilva e Alitalia messi insieme. «Eppure - denunciano i sindacati - le crisi vengono affrontate dal governo una per una, senza coordinamento e senza una politica industriale per il rilancio di un settore che in dieci anni ha fatto perdere all'Italia il 4% del Pil, 600mila occupati e 120mila imprese».

I tre sindacati dell'edilizia hanno lanciato ieri una mobilitazione sui



Vincenzo Boccia.
«Al governo chiediamo di rendere competitive le imprese, di aprire un grande piano di infrastrutture, di non chiudere i cantieri ma aprirli a partire dalla Tav Lione-Torino»

cantieri che durerà per due mesi, per sfociare il 15 marzo in una manifestazione nazionale a Roma. La crisi dell'edilizia - sostengono - non accenna a ridursi e anzi è stata alimentata nel 2018 dalla crisi delle grandi imprese e dall'incertezza portata dal governo Conte in tema di grandi opere; e ora la manovra «punta su meri interventi assistenzialistici e non al rilancio, pure annunciati nei mesi scorsi, di investimenti pubblici e occupazione».

I sindacati chiedono una Cabina di regia unica del governo e un Fondo di garanzia per salvare le grandi imprese. «Serve un tavolo unico - spiega Franco Turri, segretario generale Filca Cisl - con la partecipazione di Mef, Mise, Mit, imprese, sindacati e banche». «Dobbiamo trovare le risorse finanziarie per non far fallire le grandi imprese di costruzione. La crisi non è di commesse, è di liquidità», dice Vito Panzanella, segretario generale Feneal-Uil. Il Fondo - spiegano - «dovrà es-

sere alimentato da Cassa Depositi e prestiti e da fondi di previdenza complementare, se serve anche il Prevedi dell'edilizia, per mettere in condizione le imprese di portare a termine i cantieri aperti». «Dobbiamo preservare il patrimonio industriale e di commesse - sostiene Alessandro Genovesi, segretario generale Fillea-Cgil - di alcune grandi imprese, a partire da Astaldi, Condotte, Cmc. Ci sono grandi imprese tedesche, cinesi, americane, che non vedono l'ora di prendersene per pochi euro».

Sul tema è tornato ieri il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, a Firenze: «Se vogliamo un'Italia più forte e competitiva dobbiamo investire in infrastrutture. E dobbiamo farlo anche perché siamo ancora in emergenza occupazionale: secondo uno studio dell'Ance se aprissimo i 400 cantieri fermi per 27 miliardi di euro si creerebbero 400mila posti di lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le critiche: manca una politica industriale per il rilancio e pesa l'incertezza del Governo sulle grandi opere

TAV TORINO-LIONE

Lite sui costi tra Toninelli e Chiamparino I «sì» in piazza

Crescono le adesioni al «flash mob» che si terrà questo sabato a Torino

Filomena Greco
TORINO

Torino torna in piazza a sostegno dell'Alta velocità. Ma l'ultima parola spetta al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che scioglierà le riserve sul tunnel di base tra Italia e Francia con la costi benefici, come ribadito ancora una volta ieri dal ministro Danilo Toninelli e dallo stesso premier Giuseppe Conte. «Sono agnostico sulla Tav: ora c'è la commissione che ha completato l'istruttoria», ha sottolineato il premier, che ha poi aggiunto: «Non ha senso dire di interrompere o meno. Bisogna attualizzare ai bisogni di ora, ma non sto prendendo posizione».

Sta di fatto che l'ultimo intervento del ministro sul futuro delle grandi infrastrutture ha innescato un nuovo dibattito sulla Torino-Lione e sul valore dell'opera. «Non stiamo fermando o bloccando opere», ha ribadito il ministro, «l'unica che stiamo congelando è il Tav Torino-Lione. Nei prossimi giorni arriverà l'analisi costi-benefici e chiuderemo anche questo dossier. Tutti gli altri stanno andando avanti». Il riferimento è al Terzo Valico e al tunnel del Brennero - «Non si può chiudere il tunnel del Brennero, bisogna farlo meglio», ha sottolineato il ministro. Ma il passaggio di Toninelli sul costo dell'opera a Corriere TV ha posto una serie di incognite: «Il costo della Tav non è più di 8,6 miliardi, è di 11 miliardi, e non è ancora partito alcun appalto per la costruzione dell'opera perché siamo ancora nella fase delle indagini preliminari». Il punto, dunque, ha ribadito, è decidere «se ci conviene realizzarla oppure no: se ci conviene si farà, se non ci conviene useremo il denaro per mettere in sicurezza ponti, gallerie e viadotti che stanno crollando». Al ministro ha risposto a stretto giro il presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, che ha accusato Toninelli di utilizzare cifre datate sulla Tav. «Si tratta di cifre precedenti all'accordo internazionale del 2012 che di fatto ha dimezzato i costi dell'opera», ha sottolineato. «I costi per l'Italia - ha spiegato - sono di circa 4,6 miliardi, di cui 2,8 per la tratta internazionale e 1,7 per quella nazionale, senza tener conto della disponibilità dell'Unione europea».

Difficile mettere un punto fermo fino a che il ministero non scoprirà le carte. Mentre crescono le adesioni alla manifestazione di sabato prossimo, 12 gennaio, a Torino. Sarà un flash mob, con almeno una cinquantina di sindacati con la fascia tricolore e con i rappresentanti delle oltre trenta sigle - tra industriali, commercianti, artigiani, sindacati, mondo della cooperazione e professionisti - che avevano già sostenuto la piazza dei 40mila del 10 novembre scorso.

Ieri è arrivata l'adesione formale durante una riunione delle diverse realtà, dall'Unione industriale di Torino e la Confindustria Piemonte alla Fim-Cisl, dai sindacati del settore edile alla Consulta degli ordini professionali, fino al sistema camerale, ai commercianti e alle sigle degli artigiani, che hanno sottoscritto un comunicato per ribadire che ci saranno, anche questa volta. Diversi i punti evidenziati nel testo, a cominciare dalla volontà «di continuare un confronto serio e costruttivo con le istituzioni senza però artificiosi ritardi nelle decisioni», sottolinea. Il sistema delle imprese, del lavoro, della cooperazione e delle professioni, poi, si dice «pronto a sostenere qualsiasi luogo di condivisione delle istanze del territorio purché questo sia basato su regole chiare e condivise», dunque Osservatori e tavoli tecnici, perché «il dialogo e il confronto su basi tecnicamente affidabili continuano a essere gli strumenti corretti per la realizzazione della Tav Torino-Lione». Un passaggio non casuale visto che, con la scadenza del mandato, il 31 dicembre scorso, a Paolo Foietta, commissario di Governo per l'Alta velocità e responsabile dell'Osservatorio, non c'è più un organo deputato a ospitare una discussione tecnica sull'infrastruttura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE OPERE SOTTO ESAME

1 TAV
Continua il balletto di cifre sui costi

Per il ministro servono 11 miliardi, per Chiamparino 4,6. Continua la battaglia sull'opera da sempre nel mirino dei M5S (favorevole la Lega). In attesa dell'analisi costi benefici del Mit ieri il ministro Toninelli ha spiegato che l'opera costa non 8,6 miliardi ma 11. Pronta la replica del Governatore del Piemonte Sergio Chiamparino: «Cifre vecchie, costa 4,6 miliardi».

2 TERZO VALICO
Via libera all'opera, si procede con ritardi

L'infrastruttura ha superato l'analisi costi benefici. L'opera, che vale oltre 6 miliardi, ha superato l'analisi costi-benefici. Non a caso il ministro Toninelli la cita come esempio di un'opera sbloccata: «È vero che si è posticipato il lotto 5, ma non che sono stati bloccati i lavori. Maestranze, geometri e ingegneri hanno sempre continuato a lavorare».

3 TUNNEL DEL BRENNERO
M5S contrari, ma non si torna indietro

Pronta l'analisi del Mit, Toninelli: «miglioreremo l'opera». Il ministro Toninelli avverte che sul tunnel del Brennero sta arrivando l'analisi costi-benefici, ma i lavori per la galleria di base sono già in stato di avanzamento e quindi secondo il ministro «non si può chiudere, ma possiamo ancora migliorare l'opera e lo faremo».

4 AV BRESCIA-PADOVA
Attesa dalle imprese, difficile fermarla

Opera attesa dal territorio e criticata dai Cinque Stelle. L'opera vale circa 8 miliardi e dovrebbe realizzare l'alta velocità tra Brescia e Padova. È molto attesa dal territorio e dalle sue imprese ma è criticata da sempre dai M5S. Si attende l'analisi costi benefici, ma è difficile pensare che si lasci un "buco" nella rete Av.

5 AV NAPOLI-BARI
Slittano i lavori tratta Telese-S.Lorenzo

Pesa ritardo nell'approvazione del Contratto Rfi 2017-2021. Gli interventi relativi all'Alta velocità Napoli Bara riguardano in particolare il raddoppio e la velocizzazione del tratto di linea tra Frasso Telesino e San Lorenzo Maggiore (circa 22 km) per circa 380 milioni. Ma il bando viene sempre rinviato per i ritardi nell'approvazione del Contratto Rfi 2017-21.

LA SVOLTA

Arriva la riforma del codice appalti, Anac sotto tiro

Nel decreto semplificazioni torna l'ipotesi di ridimensionare l'Autorità

Giorgio Santilli
ROMA

La mossa che il governo sta mettendo a punto per rispondere alle critiche di sindacati e imprese per la mancata ripresa del settore delle costruzioni è la riforma del codice degli appalti. Un tema che trova sensibili - sia pure con accenti diversi - le associazioni di lavoratori e datori in quanto promette procedure più celeri e semplificate per la realizzazione delle opere pubbliche.

È una partita su cui Palazzo Chigi lavora fin dalla nascita del governo ma che finora si è tradotta soltanto in due norme di deroga al codice degli appalti, inserite rispettivamente nel decreto semplificazioni e nella legge di bilancio, con il rinvio di qualunque riforma organica.

A pesare sul rinvio della riforma soprattutto sono state fino a oggi la partita della trasparenza e quella sul ridimensionamento del ruolo dell'Autorità anticorruzione guidata da Raffaele Cantone. Nelle norme messe a punto nelle settimane scorse, che sarebbero dovute entrare nel decreto semplificazioni e poi sono state «sviate» in un disegno di legge delega, veniva infatti drasticamente ridimensionato il ruolo di regolatore dell'Anac attraverso lo strumento delle linee guida. La soluzione prospettata dal governo, che ora torna di nuovo in pista, è quella di eliminare le linee guida dell'Anac in attuazione del codice per tornare a un regolamento generale attuativo della riforma pienamente cogente, come nel codice appalti del 2006.

A questa soluzione si è sempre opposto Cantone, mentre le associazioni imprenditoriali hanno avuto in queste settimane posizioni alterne. Da ultimo, però, al Senato l'Ance ha ribadito che «il co-

dice appalti va modificato perché ha fallito».

Ora la riforma sembra effettivamente matura e dovrebbe entrare nella conversione del decreto legge sulle semplificazioni al Senato. Il governo ha infatti appostato in quel provvedimento una sola norma di deroga al codice appalti che riguarda i criteri di qualificazione per la partecipazione alle gare. Sarà quella norma il «cavallo di Troia» che consentirà al governo di intervenire con un pacchetto. Non a caso, infatti, il Senato ha assegnato l'esame del decreto, che ha norme di aree di competenza molto varie, alla commissione Lavori pubblici.

L'operazione riforma si dovrebbe saldare con le misure messe nella legge di bilancio che consentono di affidare lavori, servizi e forniture fino a 350mila euro senza gara. Altra norma duramente contestata da Cantone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REVISIONE

La riforma del codice
Il Governo ci lavora da tempo. Già nel dl semplificazioni è stata inserita una prima norma che già deroga al codice appalti e che riguarda i criteri di qualificazione per la partecipazione alle gare. Da qui si dovrebbe partire per far entrare un pacchetto di misure che si saldano anche con quelle messe nella manovra che consentono di affidare lavori, servizi e forniture fino a 350mila euro senza gara.

Il nodo Anac
A pesare sul rinvio della riforma c'è soprattutto il nodo del ridimensionamento del ruolo dell'Autorità anticorruzione guidata da Cantone. La soluzione prospettata dal governo è quella di eliminare le linee guida dell'Anac in attuazione del codice per tornare a un regolamento generale attuativo della riforma pienamente cogente.

SHOWROOM MILANO | NEW YORK | TOKYO | MOSCA T. 800 835 039 LBM1911.IT



L.B.M. 1911

VIA DELLA SPIGA 30

© RIPRODUZIONE RISERVATA