

MARCO RUFFOLO, ROMA

Il premier Giuseppe Conte e con lui tutti i ministri del governo gialloverde sanno bene che la recessione in cui è scivolata l'Italia impone loro un cambio di passo, a cominciare da un rilancio in grande stile delle opere pubbliche, volano di crescita tanto più necessario ora che la spinta proveniente dalle nostre esportazioni si è affievolita per il rallentamento dell'economia mondiale. La strategia dell'esecutivo sembra poggiare su due tipi di interventi. Il primo è un piano nazionale di manutenzione straordinaria: ponti, viadotti, strade, edilizia scolastica e ospedaliera, opere contro il dissesto idrogeologico. E per velocizzarlo Conte annuncia di volersi rivolgere anche alla Protezione civile. Il secondo è invece un nuovo elenco di infrastrutture medio-grandi da sbloccare (tra cui raddoppi di autostrade, superstrade e linee ferroviarie), dal quale però restano fuori per adesso opere importanti come la Torino-Lione, la Gronda di Genova e l'Alta velocità Brescia-Padova, bloccate in gran parte dai veti dei Cinquestelle. Nell'elenco potrebbe entrare ad esempio il raddoppio dell'autostrada Cremona-Mantova, l'Alta velocità Napoli-Bari, la Statale Jonica I06 e l'autostrada Sassari-Olbia. Nella estenuante storia delle nostre infrastrutture, in realtà, non c'è governo che non abbia indicato una lista prioritaria di interventi. Rimasti quasi tutti al palo. Mettendo insieme, una dopo l'altra, le opere bloccate, l'Ance (l'associazione dei costruttori) ha da poco

aggiornato i conti del "non fare". Si tratta di quasi 600 infrastrutture, di cui 28 sopra i cento milioni, per un valore di 36 miliardi. Possiamo sperare che venga avviata in tempi rapidi almeno una piccola parte di questi interventi? I costruttori sono tutt'altro che ottimisti e si preparano a una mobilitazione permanente contro "l'inerzia decisionale" della politica. «Mentre l'Italia cade a pezzi - dice il loro presidente, Gabriele Buia - ci sono migliaia di imprese e di lavoratori che perdono il lavoro a causa dell'immobilismo». Dove nasce tutto questo pessimismo? Le aziende misurano innanzi tutto lo scarto tra promesse e provvedimenti. Era il 16 ottobre quando Matteo Salvini annunciava all'assemblea dell'Ance che entro novembre sarebbe stato riformato il codice degli appalti, reo di aver introdotto troppi paletti. Ma da allora nulla si è visto, neppure con il decreto semplificazioni. Adesso il vicepremier annuncia per l'inizio di marzo un altro decreto «per dimezzare - dice - i tempi dei cantieri». Finora però, di concreto è passata solo una modifica del codice che alza da 40 mila a 150 mila euro i lavori da appaltare senza gara. E' una norma che le stesse aziende contestano, ritenendola non una sana semplificazione ma piuttosto una scorciatoia pericolosa,

La recessione I progetti per uscirne

Ripartire dalle grandi opere ma nel piano del governo c'è il pericolo scorciatoie

L'unica modifica varata al codice degli appalti alza il tetto dei lavori senza gara e non piace neanche ai costruttori

perché riduce la trasparenza e aumenta i margini di corruzione. Così come una discutibile scorciatoia, secondo i costruttori, appare l'intenzione di Conte di affidarsi alla Protezione civile per accelerare gli interventi di manutenzione. Che sia un ritorno alla disinvoltata politica

dei "grandi eventi" che per sveltire gli appalti si limitava spesso a sospendere le norme vigenti? Insomma, il rischio è che invece di semplificare si ceda di nuovo alla politica delle "eccezioni". Eppure molto potrebbe essere fatto applicando quelle regole importanti del codice rimaste lettera morta, come l'accorpamento delle stazioni appaltanti, oggi frammentate tra migliaia di piccoli Comuni. Oppure modificando le regole troppo confuse che scoraggiano chi dovrebbe iscriversi all'albo dei commissari di giuria per gli appalti, e che rifiuta per paura di rispondere personalmente di eventuali errori. Tanto da costringere l'Anac a rinviare l'operatività di quell'albo. C'è poi un altro aspetto che preoccupa le imprese: il governo ha cancellato o svuotato una serie di "missioni" che stavano dando i primi frutti. Alle Infrastrutture era stata creata una "struttura tecnica" con il compito di individuare tutti gli intoppi procedurali e di superarli. E' evidente, infatti, come una delle cause dei ritardi sia proprio il continuo rimpallo tra diverse autorità, nonché la sovrapposizione di competenze. Ora quella struttura, dicono i costruttori, non funziona più. Nel frattempo sono state eliminate le due missioni di Palazzo Chigi - dissesto idrogeologico e l'edilizia scolastica - che avevano avviato un dialogo costruttivo con Regioni e Comuni. Mentre non è ancora operativa InvestItalia, la struttura di supporto alla politica di investimenti.

Ellekappa



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grandi gruppi

E intanto la crisi demolisce i big dell'edilizia

Astaldi, Condotte, Cmc Ravenna e Trevi, nonostante le commesse, sono stati stritolati dai debiti e dai ritardi nei pagamenti

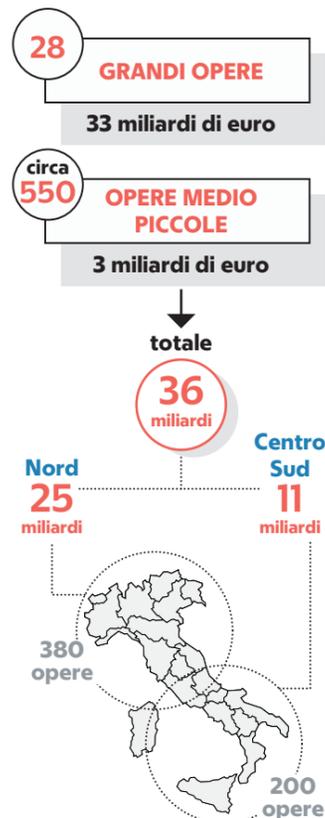
VITTORIA PULEDDA, MILANO

Blocco delle grandi opere, ritardi nei pagamenti della committenza pubblica, di conseguenza ricerca esasperata di sbocchi all'estero (che assorbe oltre l'80% del fatturato delle imprese di maggiori dimensioni) ma che spesso si rivela un rimedio peggiore del male perché espone a Paesi "difficili", dal Venezuela all'Algeria alla Turchia. Sono questi gli ingredienti comuni del cocktail infernale che ha messo in ginocchio quattro società sui primi dieci colossi italiani attivi nei grandi lavori. L'elenco è diventato ormai familiare: Astaldi, Condotte, Cmc Ravenna, Trevi. Insieme a qualche altra più piccola (da Tecnis a Grandi lavori Fincosit) sono società che al momento della crisi - esplosa tra il 2017 e l'anno scorso - avevano in pancia decine di miliardi di commesse, ma anche debiti verso banche, fornitori, detentori di bond e fornitori per oltre 7,5 miliardi, a fronte di un fatturato aggregato di quasi 7 miliardi.

Altrettanto importanti i numeri dei dipendenti coinvolti: 28mila occupati senza contare l'indotto, sia in termini di forza lavoro sia di fatturato. «Non dimentichiamo che il settore delle costruzioni è composto anche da tante imprese di medie e piccole dimensioni. Bisogna

I numeri

Le opere bloccate



salvaguardare anche queste», sottolinea Franco Turri, segretario generale Filca-Cisl.

Tra le grandi società in crisi, l'unica in amministrazione straordinaria è Condotte (che tra l'altro, al momento del dissesto vantava crediti verso la pubblica amministrazione per un miliardo): la prossima settimana potrebbe essere determinante per chiudere l'operazione di finanza straordinaria (190 milioni, se ci saranno i fondi presso il Mef per l'erogazione della garanzia statale sull'intera somma). Nel frattempo i commissari, con il sup-

porto di Mediobanca, vaglieranno come vendere le commesse e i rami non strategici; le prossime settimane potrebbero vedere i bandi con le sollecitazioni delle proposte (mentre è già al vaglio l'ipotesi Illimity, cioè Corrado Passera, insieme a Oxy e Highbridge Capital).

Verrà invece prorogato di 60 giorni il concordato in bianco di Cmc Ravenna: la società è al lavoro per mettere a punto un piano in continuità ma con un perimetro aziendale più ridotto; a valle della definizione di cosa vendere - e dei sacrifici che verranno chiesti ai creditori, titolari di bond compresi - si vedrà anche quanta nuova finanza servirà per continuare l'attività. Da ieri però è più vicino lo sblocco di alcuni lavori in Sicilia, in collaborazione con l'Anas.

E poi ci sono le altre due "malate", in questo caso presenti a Piazza Affari: Trevi e Astaldi, i cui termini per presentare un piano concordatario stanno per scadere (il 14 febbraio). Nel frattempo si attendono le offerte dei giapponesi di Ihi e di Salini-Impregilo, magari con Cdp. Intanto la Cassa si appresta a metter soldi nell'altra società quotata, la Trevi, di cui è già azionista: quando arriverà l'ok definitivo delle banche creditrici partirà anche l'aumento di capitale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

aceea

areti

AVVISO DI AGGIUDICAZIONE
GARA N. 8800001380/CLOCIG 7490958618 - 74909596EB - 7490961891 - 7490963A37
7522784DBB - 7540831A97 - 7540834D10
7540837F89 - 7540838061.

Con riferimento alla procedura aperta per l'affidamento di Accordi Quadro per la fornitura di autoveicoli allestiti - indetta da Acea S.p.A., in nome e per conto di ARETI SPA e ACEA ATO 2 SPA, con bando di gara pubblicato sul Supplemento alla GUUE n. 2018/S 135-309945 del 17/07/2018 e sulla 5ª Serie Speciale della GURI n. 88 del 30/07/2018, si comunica che sul Supplemento alla GUUE n. S 224 del 21/11/2018 e sulla 5ª Serie Speciale della GURI n. 8 del 18/01/2019 è stato pubblicato apposito avviso relativo agli appalti di gara aggiudicati. Copia dell'Avviso è disponibile sul sito <https://www.plejade.it/aceal/>, link Gara n. 8800001380/CLO.

Acea SpA - P.le Ostiense n. 2 - 00154 Roma
Cap. Soc. Euro 1.089.898.884 CF e P.IVA 05394801004 - CCIAA RM REA 882486 - TRIB RM 355096/97
www.gruppo.aceait