



DOPOVIRUS, NON CI SALVERÀ IL PARTITO DEL CEMENTO

di **GIORGIO MELETTI** A PAG. 15

RIECCOLI Pure i giallorosa vogliono "sbloccare" i grandi cantieri nominando commissari ovunque. Ma c'è un problema: non ha mai funzionato. Per il Pil meglio dare soldi ai Comuni per rifare le strade

Dopovirus: non sarà il Partito del Cemento a salvare l'economia

di **GIORGIO MELETTI**

Si profila una crisi talmente profonda da lasciare senza parole anche gli economisti più fantasiosi nel trovare le prove che anche stavolta il Dio mercato ci salverà. Per questo colpisce l'impertinente partito del cemento con il suo mantra: sbloccare i cantieri. Una strategia inefficace per l'economia, sicuramente irrealizzabile. Per due ragioni pratiche: non ci sono i soldi e non ci sono le imprese. E una teorica: si tratterà di salvare aziende e posti di lavoro che ci sono piuttosto che crearne di nuovi.

LA MINISTRA delle Infrastrutture Paola De Micheli vuole sbloccare 25 opere per un valore di 6 miliardi nominando dei commissari secondo il "modello Genova". Lo strumento è già previsto dal decreto sblocca-cantieri del suo predecessore Danilo Toninelli: "I commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e

operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici". Un potere discrezionale grazie al quale il commissario può affidare gli appalti senza gara, come si è fatto per il ponte Morandi. Che però ha specificità uniche: l'urgenza, l'importo (solo 200 milioni), la spesa a carico di Autostrade per l'Italia per i noti motivi. Il viceministro delle Infrastrutture Giancarlo Cancelleri vola più alto e con il modello Genova sogna di sbloccare opere per 109 miliardi contenute nei piani di Anas e Fs: "Sono già finanziate, e allora perché sono ferme? Per la troppa burocrazia, che impedisce di spendere soldi già stanziati".

Antiche leggende. Uno legge e pensa che Fs e Anas abbiano nel cassetto 109 miliardi. Figuriamoci. Per restare in questo secolo, il primo a raccontare la favola fu Silvio Berlusconi che nel 2002 confezionò la legge Obiettivo, detta da Raffaele Cantone "criminogena", grazie alla quale si sarebbe rifatta l'Italia aprendo cantieri come chioschi di bibite (ricordate la lavagna di Bruno Ve-

spa?). Tipico risultato della legge Obiettivo è la Metro C di Roma, affidata nel 2006 e ancora alle fasi iniziali.

Berlusconi ha fatto scuola. Nel 2012 il ministro delle Infrastrutture Corrado Passera annunciò lo sblocco di lavori per 40-50 miliardi. Nel 2014 il premier Matteo Renzi giurò che il suo decreto Sblocca-Italia avrebbe sbloccato in pochi mesi cantieri per 43 miliardi. E che la nomina dell'ad di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, a commissario per la nuova linea ad alta velocità Napoli-Bari avrebbe consentito di aprire i cantieri entro il 2015. Invece i primi lotti della Napoli-Bari sono partiti a fine 2018: grazie al commissario sono serviti tre anni e mezzo anziché i 6-7 anni soliti. Nel 2015 il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ridimensionò i sogni del capo allo sblocco di 15-16 miliardi in 20 mesi. Il suo successore Danilo Toninelli, con il suo Sblocca-Cantieri del 2019 di cui sopra, si disse anche lui certo dello sblocco di oltre 15 miliardi.

Se passiamo dalla sfera onirica alla realtà scopriamo che non ci sono i soldi. Nel 2018,

l'ultimo bilancio pubblicato, Rfi ha investito in "grandi progetti infrastrutturali" un miliardo di euro, mentre 3,5 miliardi sono andati "alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio". È intuitivo, dopo gli incidenti mortali di Pioltello e di Lodi, che se c'è da mettere qualche soldo in più sulle ferrovie sarà il caso di destinarlo alla manutenzione della rete piuttosto che, solo per citare un esempio dal libro dei sogni di De Micheli, alla ferrovia Ferrandina-Matera. Se ne parla da almeno 30 anni ed è tornata di attualità ai tempi del governo Renzi quando si ritenne doveroso dotare di collegamento ferroviario la capitale della cultura 2019 (anno che, duole constatarlo, si è concluso lo scorso 31 dicembre). Quanto all'Anas, a fronte delle decine di miliardi di opere stradali sognate, si scopre che nel 2019 ne ha fatte per 265 milioni, preventivandone per il 2020 altri 600 milioni. Quindi Rfi e Anas sommate danno lavoro ai costruttori per non più di uno o due miliardi all'anno.

SUPPONENDO che con ettoltri di Svitol il governo riesca a sbloccare la qualunque, magari a triplicare o quadruplicare la spesa, resta il secondo problema: chi li apre questi cantieri? La Salini Impregilo, campione nazionale delle costruzioni che, con il supporto finanziario di Cassa Depositi e Prestiti punta a federare altri big come Astaldi, Pizzarotti e Rizzani di Eccher - oltre a

pezzi della defunta Condotte - nel 2019 ha fatto lavori in Italia per un miliardo, fatturando in altri Paesi il resto dei suoi 5,4 miliardi. Infatti dichiara di voler crescere in Nord America, Australia e Medio Oriente, non in Italia.

Il fatto è che da sempre i costruttori italiani sono riusciti, con l'aiuto di politici e burocrati ben lubrificati, a non far entrare in Italia nessuna im-

presa straniera, tenendosi strette le sempre più striminzite occasioni di lavoro. Basti pensare che negli ultimi dieci anni il mercato delle opere pubbliche, statali e locali, si è sostanzialmente dimezzato. Le aziende maggiori stanno quindi messe male. Le prime cento società di costruzioni fatturano in Italia 10 miliardi di euro. Alla fine il mercato ve-

ro è quello delle microimprese che ristrutturano le case con l'agevolazione fiscale: vale da solo quasi 50 miliardi all'anno. Ecco, se proprio credono che **Pedilizia** debba concorrere alla ripresa dell'economia dopo il Coronavirus, forse è meglio che diano soldi ai Comuni per asfaltare le strade. Si fa prima (fattore decisivo) e meglio.

Twitter@giorgiomeletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROTAGONISTI



GIANCARLO CANCELLIERI
 Viceministro alle Infrastrutture



PAOLA DE MICHELI
 Ministro delle Infrastrutture



GRAZIANO DELRIO
 Titolare del Mit dal 2015 al 2018



CORRADO PASSERA
 Al Mit con il governo Monti



Un mercato asfittico

Con la scusa di ripartire la crescita dopo il Coronavirus, si torna alle ricette di B. e Renzi: deroghe a tutto, che però non sono servite a niente



Eterne

Il cantiere della Metro C di Amba Aradam-Colosseo (Roma). L'opera fu inserita nella Legge Obiettivo di B, *La Presse*



Miliardi

all'anno: il mercato delle ristrutturazioni edilizie: grazie ai bonus fiscali vale più dell'intero settore degli appalti pubblici (32 miliardi nel 2018)

