





Una galassia di opere incompiute

Se il governo non interviene in fretta c'è il rischio che chiudano tutti i cantieri, a iniziare da quelli piccoli, dice Alessandro Genovesi della Fillea Cgil. Ecco quali sono e dove si trovano le 647 opere pubbliche di interesse nazionale al momento bloccate

di Maurizio Di Fazio

SOCIETÀ INFRASTRUTTURE

Non succedeva dal 1994. Per riuscire ad aprire un tavolo di trattativa, Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil hanno proclamato lo sciopero generale di tutti i comparti delle costruzioni, che ha invaso Roma venerdì 15 marzo. In piazza i lavoratori dell'edilizia, del cemento, dei laterizi, dei lapidei, del legno. O perlomeno quelli superstiti, visto che negli ultimi dieci anni ne sono venuti meno 800mila, e la capacità produttiva si è dimezzata. Numeri da ecatombe e sensazione di avere toccato il fondo.

«Basta perdere tempo. Siamo a livelli da post-guerra mondiale. Serve una politica industriale per far riparire l'edilizia, la filiera dei materiali e dell'arredo» protestano i sindacati. «Il governo sta fermando i pochi cantieri superstiti. Non c'è solo la Tav - spiega a *Left* Alessandro Genovesi, segretario nazionale della Fillea Cgil, la federazione italiana dei lavoratori del legno, dell'edilizia e delle industrie affini ed estrattive -. Se non corriamo subito ai ripari, rischiamo di chiuderli tutti, a iniziare da quelli piccoli. E si fa sempre meno manutenzione delle strade, delle ferrovie e del patrimonio immobiliare, costruito in larga parte negli anni settanta e in via di deterioramento. C'è poi il problema forse più allarmante di tutti: visto l'andazzo, le grandi opere pubbliche incompiute potrebbero restare tali in eterno».

A rimetterci è inoltre l'occupazione complessiva. «Se completissimo perlomeno le incompiute più urgenti, daremmo un lavoro immediato a 25mila edili e metalmeccanici, e trattandosi di un intervento pubblico la platea direttamente o indirettamente interessata è di ben due milioni di cittadini. La crisi non si è spenta né affievolita. E intorno all'edilizia gravita un indotto enorme: abbiamo perso 300mila posti di lavoro dal 2008 a oggi, e stiamo per perderne altri 150mila» aggiunge Genovesi.

Il nostro Paese sembrava aver trovato una via di uscita, se non la quadratura del cerchio, grazie al robusto piano di investimenti Connettere l'Italia, varato nel 2016 dall'ex ministro Graziano Del Rio, e al Fondo Gentiloni, 9 miliardi di euro destinati a finanziare le azioni contro il dissesto idrogeologico, a favore dell'edilizia scolastica e, appunto, del completamento delle opere dimezzate. «Ma il tesoretto gestito dalla presidenza del Consiglio è stato dimezzato. Di punto in bianco. Oggi ci sono in cassa 4,8 miliardi di euro in meno per curare queste gravi ferite economiche, sociali e ambientali. Tra il reddito di cittadinanza e le clausole Iva per il futuro, Lega e 5Stelle hanno altre priorità».

Secondo la classificazione europea, un'opera pubblica



Ferrovia Ferrandina di Matera: costo 165 milioni. Iniziata negli anni Ottanta, non è mai terminata

viene considerata incompiuta se non viene completata entro dieci anni dalla scadenza prevista del cantiere. L'esplosione, l'implosione c'è stata tra la seconda tranche degli anni novanta e gli anni zero del

2000, quando lo Stato ha preso a finanziare indiscriminatamente, col 15 o 20% dell'investimento necessario stimato, i lavori proposti dagli enti locali, che in cambio si impegnavano a concluderli. Promesse da marinai della politica e dei comitati d'affari locali. Venne meno ogni ipotesi di programmazione, la deregulation guadagnò terreno. L'ultimo aggiornamento dell'anagrafe dedicata risale all'estate scorsa. In base agli ultimi dati disponibili, sono 647 le opere pubbliche incompiute di interesse nazionale, perlomeno quelle radiografate ufficialmente visto che l'elenco è compilato dalle Regioni, dalle Province autonome e dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. E il grosso è concentrato, manco a dirlo, nel centro-sud. Piombo sulle ali di qualsiasi anelito di svolta del Mezzogiorno. Opere idriche, di edilizia pubblica (scuole, ospedali, caserme) e viarie (quelle nevralgiche, non le stradine di campagna). Durante i governi Renzi e Gentiloni, erano state trovate le risorse per un centinaio di incompiute e la maggioranza era dislocata al sud. Mancavano però all'appello, perché in pancia ad enti locali senza più risorse, 400 progetti edilizi e infrastrutturali. «Servirebbero almeno altri otto miliardi di euro per completare le opere fondamentali, quelle giunte a uno stadio di esecuzione superiore al 70%» ci dice ancora il segretario della Fillea. Ma il quadro volge al peggio. Progetti altisonanti, schegge di ope-



Conte e Toninelli al cantiere della strada statale 640 Calanisetta-Agrigento. 12 marzo 2019
In apertura. La stazione non completata e abbandonata della ferrovia Matera-Bari

un volano importantissimo per la nostra economia, il nostro esecutivo sta lavorando alla riforma del codice degli appalti, il più grande cantiere da sbloccare velocemente - afferma a *Left* il ministro Danilo Toninelli -. Chi ci ha preceduto al governo, infatti, lo aveva scritto talmente male, contorto e difficilmente interpretabile, da bloccare le opere. Quindi adesso, con un decreto "sblocca cantieri" subito e una riforma più organica in seguito (il testo approda al Consiglio dei ministri il 20 marzo, mentre andiamo in stampa, ndr), lo renderemo più semplice e fruibile (ma senza allargare le maglie dell'anticorruzione), per far ripartire il settore». I sindacati avevano chiesto l'apertura di un tavolo di trattativa. Il primo incontro, tenutosi il 18 marzo, è stato liquidato dai delegati sindacali come «un'audizione inutile». «Al netto delle varie analisi costi-benefici, spero che il ministro competente sia consapevole del fatto che il nostro sviluppo infrastrutturale necessita di provvedimenti rapidi - ribatte Alessandro Genovesi -. Hanno congelato i piani Anas e Rfi, quei contratti di servizio che durano cinque anni e garantiscono il 70% della manutenzione ordinaria, e questo è un ulteriore ed eloquente segnale. Ma tornando alle incompiute, dico che bisognerebbe procedere caso per caso. L'impresa è fallita? Ri-assegnazione d'urgenza. Mancanza di progettazione, e magari strada facendo l'ente locale ha perso i dipendenti, gli architetti e gli ingegneri del Genio civile? Intervento sostitutivo». Buio a Mezzogiorno. Prendiamo la ferrovia Ferrandina di Matera, 20 km di binario semplice elettrificato (o meglio, tuttora da elettrificare) costati allo Stato 165 milioni di euro: i lavori, cominciati alla fine degli anni ottanta, non sono mai terminati, nonostante all'attuale capitale europea della cultura una ferrovia moderna, collegata col resto della penisola, servirebbe come l'aria. E che dire del centralissimo Palazzo degli Uffici di Taranto? Edificato nel 1791 per volontà di Ferdinando IV di Borbone, ha ospitato un liceo classico dove ha studiato anche Aldo Moro. Il suo restauro era stato intrapreso nel 2003: il tempo di dilapidare 33 milioni di euro, e ci si è arenati. A Pescara, per citare un altro canone un po' inglorioso, avrebbe dovuto sfrecciare da anni Filò, la filovia elettrica, su un tracciato ferroviario dismesso detto strada-parco. Realizzata al 98%, non nascerà più. Il progetto era stato approvato nel lontano 1992 dalla Regione. Dopo quindici anni di stallo, nel 2007, lo squillo di trombe: vennero investiti ad hoc 31 milioni di euro. Partì l'elettrificazione dei primi sei chilometri di percorso, con uno stillicidio di sviste progettuali. Nel 2014 la ditta produttrice (olandese) è fallita. Ma pochi mesi dopo il Cipe ha rifinanziato l'operazione con 25 milioni di euro. Resta una distesa di 200 pali della rete elettrica, perfettamente **inutili**.

razioni redditizie a prescindere, strade e impianti pubblici "quasi pronti" da decenni. Una storia fatta di dispersioni di soldi pubblici, valutazioni d'impatto ambientale dimenticate, ribassi d'asta e perizie di variante, collaudi e fallimenti improvvisi, promesse elettorali permanenti ed errori di progettazione esecutiva, appalti e riappalti, espropri e indennizzi, assunzioni clientelari e brutali licenziamenti, dicerie, leggende metropolitane, ricorsi al Tar, infiltrazioni della criminalità comune e organizzata.

Al primo posto di questa classifica da leggere inforcando gli occhiali alla rovescia c'è la Sicilia, con 162 incompiute. Come la celeberrima diga di Pietrarossa, nella piana di Catania. In itinere da 30 anni e rotti, fu finanziata con i fondi della Cassa del Mezzogiorno: da allora sono stati spesi più di 75 milioni di euro, ma l'opera, ultimata al 95%, non c'è. E le ruspe sono ferme dal 1997 per un sequestro della Procura di Enna. Terza (dopo la Sardegna) la Puglia (54 opere lasciate a metà o poco più/poco meno), quarta la Campania (41), quinta la Basilicata (33), sesto l'Abruzzo (31). Un de profundis di massa.

«In Italia ci troviamo a fronteggiare una crisi profonda della maggior parte dei grandi operatori del settore delle costruzioni, crisi a cui stazioni appaltanti come Anas stanno facendo fronte con immensi sforzi e grandi anticipazioni di liquidità - ci scrive il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in una nota -. Purtroppo questa crisi ha causato, insieme a una burocrazia che spesso ritarda e appesantisce i processi, il rallentamento della costruzione di opere infrastrutturali importanti. Molte delle quali, soprattutto al centro-sud, sono diventate delle vere e proprie cattedrali nel deserto, bloccate da anni». Come uscirne? «Proprio per questo, per far ripartire il settore dell'edilizia,