

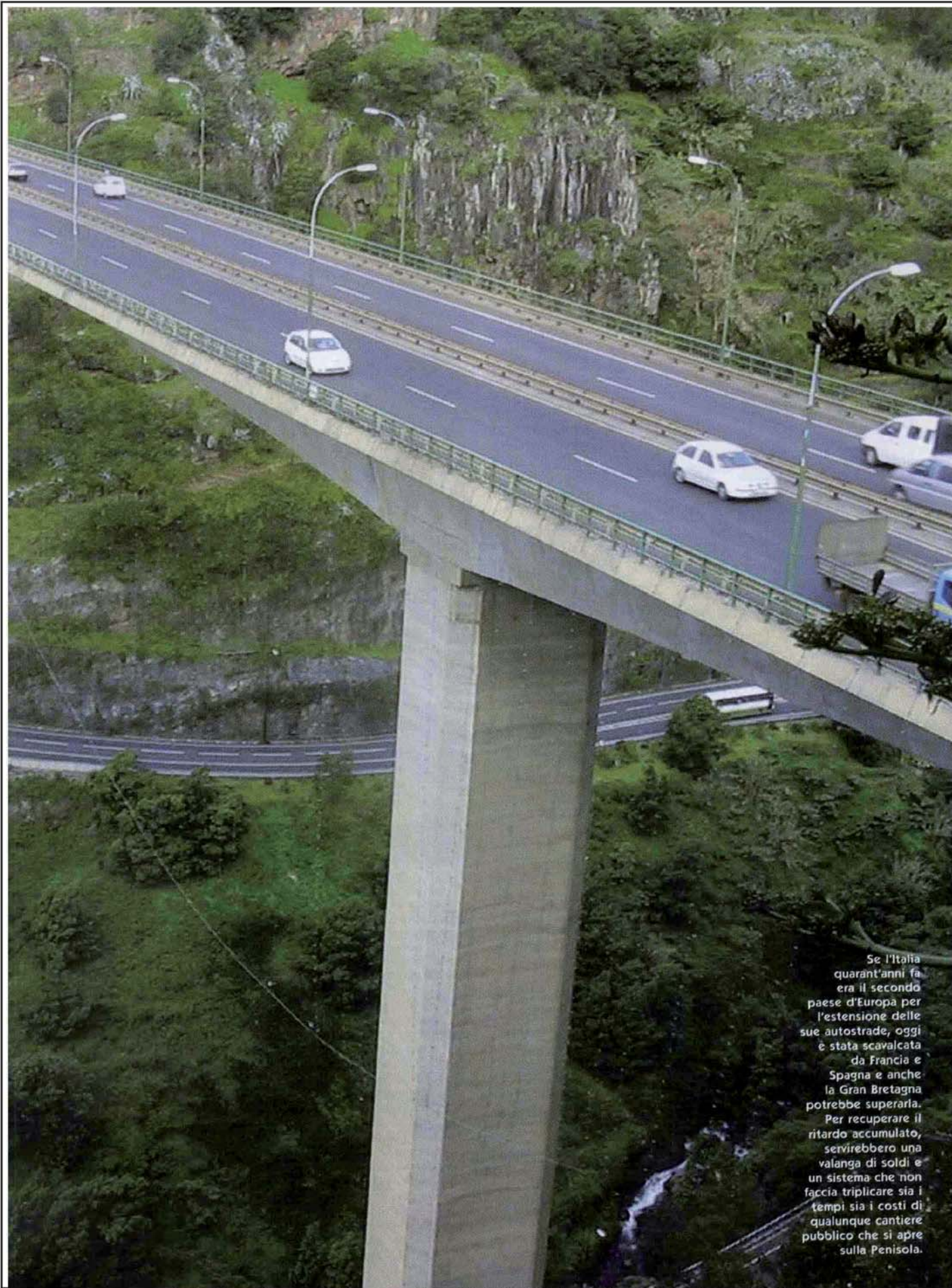
La panacea per battere la crisi

ASPETTANDO LE GRANDI OPERE

Mentre il Governo promette una pioggia di miliardi, i cantieri o non partono o vanno a rilento. Del resto, l'Italia è famosa in tutta Europa per i ritardi decennali nella realizzazione delle opere pubbliche. E su tutto aleggia il pericolo malavitoso

Può essere portato a emblema della crisi infrastrutturale del Belpaese il ritardo accumulato nell'adeguamento della rete autostradale, che oltre a complicare l'attività degli autotrasportatori e la vita degli automobilisti inficia la

competitività delle imprese. Consapevole della situazione e nel bel mezzo di una pesante crisi economica, il Governo ha ancora una volta annunciato, ancor prima della pausa estiva, il varo di un vasto piano per le grandi opere, attese ormai da decenni.



Se l'Italia quarant'anni fa era il secondo paese d'Europa per l'estensione delle sue autostrade, oggi è stata scavalcata da Francia e Spagna e anche la Gran Bretagna potrebbe superarla. Per recuperare il ritardo accumulato, servirebbero una valanga di soldi e un sistema che non faccia triplicare sia i tempi sia i costi di qualunque cantiere pubblico che si apre sulla Penisola.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

È così iniziato il balletto delle cifre stanziato dall'esecutivo a cui si dovrebbero affiancare quelle provenienti da Bruxelles. Subito seguito dal toto-tempi di realizzazione delle opere, un argomento che meriterebbe un approfondimento specifico visto che l'Italia s'è guadagnata da anni la maglia nera in fatto di rapidità.

Staccato un assegno di 17,8 miliardi di euro

Come primo atto, il comitato interministeriale per la programmazione economica ha

'staccato un assegno', come si dice in questi casi, da 17,8 miliardi di euro per 33 progetti, dal ponte sullo stretto di Messina al Mose di Venezia. Soldi che vengono in parte da fondi europei, in parte da privati e in parte da stanziamenti pubblici per la legge obiettivo.

Per la Brebemi, l'autostrada che entro il 2012 dovrebbe collegare Milano, Bergamo e Brescia su un percorso di 62 chilometri utile per decongestionare una delle tratte più intasate della A 4, gli 1,6 miliardi di euro previsti sono arrivati interamente dal project financing. Mentre la Pedemontana, che collegherà la provincia di Milano con quelle di Varese, Bergamo, Monza e Como, dovrebbe costare 4,6 miliardi ed essere completata nel 2015.

Ancora, il 26 giugno è arrivato il via libera del Cipe per la galleria di sicurezza del Frejus, costo 204 milioni, inizio dei lavori previsto entro la fine dell'anno. E per il ponte sullo Stretto di Messina il decreto anti crisi ha stanziato i primi 1,3 miliardi, e il ministro Matteoli assicura che il via ai lavori arriverà entro la fine dell'anno o al più tardi all'inizio del 2010, mentre il completamento dell'opera faraonica è previsto già per il 2016.

Ma in Italia chiunque, non solo chi sta con l'opposizione, guarda a cifre e date con scetticismo. Basti pensare che la Salerno-Reggio Calabria, la madre di tutte le autostrade mai completate, nel 1998 doveva costare 2,9 miliardi. Fino a oggi, si è superato il triplo: più di 10 miliardi di euro spesi senza essere arrivati al termine, mentre a sessanta imprese che lavoravano all'autostrada è stato revocato il certificato antimafia. E la mente corre subito a quel che potrebbe accadere per il ponte sullo Stretto.

«Siamo maggiorenni e vaccinati. La politica dell'annuncio non ci emoziona. Spesso le previsioni sui tempi di realizzazione di queste grandi opere cozzano contro la realtà. Si parte magari da 5-7 anni, si arriva a 15. Troppo, se si considera che la vita media di un'azienda di autotrasporto è di 7 anni. Per questo siamo diventati come San Tommaso. Certo, se queste grandi opere fossero effettivamente realizzate sarebbe un contributo importante. Anche perché su un punto siamo tutti d'accordo: in fatto di infrastrutture l'Italia è rimasta ferma a 30 anni fa, c'è un gap enorme rispetto agli al-

tri paesi europei che mette in difficoltà la competitività di tutti, inclusi gli autotrasportatori» dice il segretario generale di Assotir, Claudio Donati.

Prima del ponte sullo Stretto c'è ben altro

Donati che sul piano governativo esprime una perplessità e fa una richiesta: «Prima di pensare al ponte sullo Stretto ci sono tante altre cose da sistemare, dalla Salerno-Reggio Calabria alla viabilità sull'Appennino, dall'area di Roma a quella di Firenze. Per decongestionare il traffico fra la Sicilia e la Penisola, peraltro, sarebbe utile



Si parla di tempi di realizzazione di 5-7 anni per le opere e poi si arriva a 15. Troppo, se si considera che la vita media di un'azienda di trasporto è di 7 anni



Con i tempi biblici necessari per deliberare, progettare, appaltare e infine realizzare un'opera pubblica in Italia, l'azienda di autotrasporto che potrebbe essere interessata al sub appalto fa a tempo a morire, anche due volte. Mentre chi potrebbe avvantaggiarsi in competitività grazie alle nuove infrastrutture è meglio che rivolga le sue speranze e i suoi sforzi in un'altra direzione. Senza contare che, spesso, si disperdono energie preziose al solo scopo di fare propaganda politica.





www.ecostampa.it



AUTOSTRADE AL RALLENTATORE

Nel 1970 la rete autostradale italiana misurava 3.913 chilometri. Era seconda solo a quella tedesca, a quota 6.061. Gli assi portanti lungo la Penisola erano lunghi più del doppio delle autostrade francesi, più del triplo di quelle inglesi, più di dieci volte rispetto a quelle della Spagna. Ma, come ben sa chi vive sulla strada, dopo quasi 40 anni le autostrade non

sono cresciute in modo adeguato. Basta rifare oggi il confronto con gli altri paesi europei per rendersene conto. Fino al 2006, la rete autostradale italiana è cresciuta del 67 per cento, attestandosi a 6.554 chilometri.

Poco, visto che quella francese ha ormai migliaia di chilometri in più dopo una crescita del 600 per cento, quella spagnola è diventata addirittura il doppio dell'italica, grazie a un balzo record del tremila per cento.

Mentre la rete tedesca ha aumentato il gap confermandosi leader Ue, l'inglese ha ridotto le distanze crescendo del 210 per cento.

POCA CRESCITA

Autostrade	Aumento %
Spagna	3.020
Francia	598
Regno Unito	210
Germania	106,7
Italia	67

spostare una quota del traffico merci sul mare. E per quanto riguarda la realizzazione di nuove autostrade, un problema di cui si dovrebbe tenere conto a livello infrastrutturale è quello della sicurezza dei tir. Ormai è quasi impossibile fare una sosta senza rischiare un furto. Bisogna prevedere aree apposite».

Gli stanziamenti non sembrano all'altezza

Il segretario generale dell'Unatras, Pasquale Russo, esprime riserve sull'entità delle cifre stanziare: «Il Governo ha annunciato una serie di interventi da 16-17 miliardi, di cui la metà circa in project financing, cioè da privati. Non mi sembra una grandissima cifra, anche se capisco le difficoltà in tempi di



crisi. Ma ci vuole uno sforzo maggiore, non c'è più dubbio che l'autotrasporto ha bisogno delle grandi opere».

Per il 2009 disponibili solo 83,4 milioni di euro

Che gli stanziamenti siano in calo lo conferma il Rapporto infrastrutture 2009 dell'Ance, l'associazione nazionale costruttori edili: «L'analisi del Bilancio dello Stato, unito al decreto legge 185/2009, cosiddetto 'anticrisi', porta a quantificare le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali nel 2009 in 16.824 milioni di euro, che corrispondono a una riduzione del 13,4 per cento in termini reali rispetto al 2008». Anche Walter Schiavella di Filea Cgil denuncia la distanza fra

IN FLESSIONE GLI APPALTI PUBBLICI

Secondo i dati sugli appalti pubblici dell'osservatorio Oice, l'associazione delle organizzazioni di ingegneria, di architettura e di consulenza tecnico-economica,

nel primo semestre dell'anno le gare sono calate dell'11,1 per cento rispetto ai primi sei mesi del 2008, e del 32,6 per cento rispetto alla media dei primi semestri

degli anni 2001-2008. Al netto dell'inflazione, il valore delle gare nel primo semestre del 2009 è inferiore del 20 per cento a quello medio dei precedenti otto anni.

6 MESI DI BANDI DI GARA

	2008 numero	2008 euro	2009 numero	2009 euro
Opere edili	506	39.445.353	455	37.465.135
Strade e autostrade	289	30.784.070	237	31.242.965
Edilizia scolastica	220	19.694.075	183	17.217.199
Edilizia sanitaria	69	30.183.104	60	18.536.661
Opere ambientali	127	20.159.592	146	10.548.999
Ferrovie e metropolitane	13	7.895.977	16	6.275.955
Totale	2.328	380.430.046	2.070	362.700.175

Dati dei primi 6 mesi dell'anno. Fonte: osservatorio Oice/Informatel.





Nonostante le imprese che lavorano nei grossi appalti pubblici debbano esibire il certificato antimafia, i pericoli di infiltrazioni sono alti. Come denunciano le cronache quotidiane. Anche nell'autotrasporto sono stati segnalati casi di aziende che, lungi dal fare impresa, 'invadono' un territorio facendo piazza pulita dei concorrenti grazie a tariffe stracciate. Un sistema per 'ripulire' i proventi delle attività illecite che, come risultato finale, spinge chi vuole restare pulito a chiudere o a vendere.

gli annunci e la realtà: «Mentre il Governo annuncia grandi investimenti, in realtà per il 2009 sono disponibili solo 83,4 milioni, e per il biennio 2009-2010 solo 2,4 miliardi, pari al 24 per cento del totale sulla delibera Cipe del 26 giugno».

Il rischio, poi, è che le grandi opere partano troppo tardi per dare ossigeno a quelle aziende di autotrasporto legate alle imprese edili eventualmente appaltatrici e che da troppo tempo faticano a far quadrare i bilanci. Bilanci sconquassati anche dalla crescita continua dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008 è stato del 34,5 per cento. A giugno, per fare un esempio, una gara Anas per la demolizione e ricostruzione del ponte Agrò sulla statale 114 "orientale-sicula" è stata aggiudicata con un ribasso del 50 per cento.

«La ripresa non c'è e non ci sarà ancora per molto. I dati confermano che il mercato pubblico è in forte sofferenza e in grande flessione rispetto ad un anno fa. Prova ne sia l'ulteriore aumento dei ribassi ormai vicini in media al 35 per cento; il fatto, poi, che vi siano punte del 50 per cento e oltre conferma che i progettisti, pur di mantenere fatturati e referenze tecniche, sono disposti ad andare in perdita» commenta il presidente dell'Oice, Braccio Oddi Baglioni.

Se l'appalto è in perdita al trasportatore cosa va?

Ma, quando le aziende appaltatrici lavorano in perdita, le subappaltatrici, incluse le imprese di autotrasporto, quando e come vengono pagate? Quel che può succedere alle aziende di autotrasporto che lavorano alle grandi opere per effetto di questi meccanismi perversi di

appalti e sub-appalti aggiudicati con ribassi sempre più forti è né più né meno quel che è già accaduto in altre occasioni, solo appesantito dalla crisi.

Basta un ribasso insensato e crolla tutto

Il coordinatore nazionale della Fita, Gianni Montali, racconta come sono andate le cose per una tratta dell'alta velocità in Emilia. «Per la realizzazione dei terrapieni di cui necessita l'alta velocità, la ditta che si era aggiudicata i lavori, come accade in questi casi, ha indetto

un sub-appalto rivolto agli autotrasportatori specializzati in materiali inerti. Se l'è aggiudicato un'azienda che non fa parte del territorio con un ribasso senza senso, del 35-40 per cento. Quando si parte in questo modo, spesso si vede che c'è un numero esiguo di autisti dipendenti a fronte di tanti veicoli; quindi, probabilmente si utilizzeranno autisti non assunti, magari extracomunitari. Chi subisce una concorrenza così spietata è costretto a chiudere o a adottare comportamenti border line. La catena dei sub-appalti, poi, tende a perpetrarsi, fino ad arrivare a padroncini costretti a lavorare in condizioni



Se un'azienda extra territorio prende l'appalto a prezzi insensati, compra camion senza finanziamenti e pure i concorrenti, c'è qualcosa sotto



impensabili».

Rincarà Daniela Ottelli, responsabile provinciale Fita (Unione nazionale imprese di trasporto) della Cna: «Anche nell'autotrasporto è facile si verifichi l'ingresso della malavita. Questi soggetti si presentano con enormi capacità di investimento, dovute alla necessità di riciclare denaro sporco. Il loro scopo non è fare impresa, quanto 'pulire' i consistenti proventi di attività illecite. Per cui, arrivano a stravolgere il campo anche abbassando le tariffe con percentuali fino al 30 per cento, in un regime di concorrenza sleale».

Riccardo Venturi