

17.12.2017 Passa l'emendamento che vale miliardi

Investimenti bloccati per 2 anni sulle strade in attesa del regalo Pd

Una legge del 2016 consentiva solo il 20% di lavori in house Benetton & C. rinviarono i progetti: ora la soglia è il doppio

» MARCO PALOMBI

Lo “sciopero degli investimenti”, nell'astoria economica italiana, è quello che gli industriali opposero a inizio anni Sessanta ai governi di centrosinistra. Più di recente, però, ce n'è stato uno settoriale che andrebbe indagato anche alla luce di quanto successo a Genova il 14 agosto: lo sciopero degli investimenti delle concessionarie autostradali tra 2016 e 2017 e il suo impatto sulla sicurezza delle reti. I gestori privati delle corsie reagirono così all'approvazione del nuovo codice degli appalti del 2016, che all'art. 177 prevedeva la messa a gara (a partire dal 2018) dell'80% dei lavori sulle loro strade: norma che, lo diciamo subito, oggi non esiste più grazie al solito emendamento di favore.

LA VICENDA è complessa e va spiegata. Le società di Benetton, Gavio e Toto (che gestiscono circa l'80% delle autostrade italiane) non fanno i soldi solo coi pedaggi, ma pure coi lavori. La concessione, infatti, gli impone di fare manutenzione e investimenti sulle strade: quei lavori spesso li affidano alle loro stesse imprese (Spea, Pavimental, Itinera e Toto costruzioni sono le maggiori) e così guadagnano pure sui costi del loro

contratto con lo Stato. All'inizio affidavano *in house* – cioè a loro stessi – il 60% dei lavori sopra i 150 mila euro, poi si passò al 40%, infine il nuovo codice degli appalti prevedeva un'arisa del 20%: d'altra parte quelli sono, a tutti gli effetti, lavori pubblici e tutte le aziende qualificate dovrebbero poter ambire a realizzarli.

Apriti cielo. All'inizio i concessionari pretendevano che il governo li esonerasse d'imperio escludendo gli accordi in essere. Quando, nell'estate 2017, l'Anac chiari che dal 2018 tutti avrebbero dovuto adeguarsi alle nuove percentuali, arrivarono le minacce: tremila licenziamenti. E così pure i sindacati si schierarono coi padroni delle strade e, tra l'uno e l'altro, convinsero il Pd alla marcia indietro.

La situazione – e lo sciopero degli investimenti – la spiegò allora Fabrizio Palenzona, tra le molte cose presidente di Aiscat, l'associazione dei concessionari autostradali: “Chi continua a difendere una normativa anomala come il Codice Appalti non tiene conto del fatto che già negli ultimi due anni l'incombere della nuova normativa ha bloccato affidamenti ed esecuzioni e che questa situazione perdurerà in man-

canza di un chiarimento normativo”. Insomma, dice Palenzona a inizio dicembre del 2017, le concessionarie stanno frenando gli investimenti in attesa del ripensamento della politica: “Tornando al 40% dei lavori *in house* potremo almeno fare in libertà le lavorazioni più delicate, quelle in costanza di traffico, affidandole alle nostre imprese, di cui ci fidiamo”.

Lo “sciopero” così ben descritto dal presidente Aiscat è tutto nei numeri degli investimenti: le concessionarie autostradali passarono da un media di 2,4 miliardi di euro l'anno nel periodo 2008-2015 a circa un miliardo nel 2016 e addirittura meno nel 2017. Questo nonostante traffico e fatturati in aumento.

Il grido di dolore di lorisgnori, come detto, non passò inosservato e alla fine arrivò l'emendamento alla legge di Bilancio. Prima firmataria Cristina Bargerò, deputata



Peso:47%

Pd piemontese, regione d'influenza del gruppo Gavio. Dietro la sua c'erano però altre 90 firme: dal coordinatore dem Lorenzo Guerini a eletti di tutte le correnti del partito. A questi si aggiunsero poi Alberto Giorgetti di Forza Italia, Stefano Allasia e Roberto Simonetti della Lega, Walter Rizzetto di Fratelli d'Italia. Ignazio Abrignani, verdiniano ed ex braccio destro di Scajola, aveva presentato un testo identico. L'emendamento passò in carrozza in commissione il 17 dicembre 2017: un regalo che, negli anni, vale miliardi di fatturato arrivato dopo lo scontro fratricida che portò Gavio a uscire dall'Ance, l'associazione dei costruttori, in maggioranza favorevole alle gare pubbliche.

INTANTO ci sono stati due anni di lavori al rallentatore. Noi non sappiamo se il ponte Morandi siano stato coinvolto dallo "sciopero", ma possiamo ricordare le date: l'avvio del progetto di retrofitting del viadotto è del 2015; nel 2016 vengono presentate interrogazioni parlamentari sulla pericolosità del Morandi (nessuna risposta dal governo) che trovano conferma in un'analisi del Cesi; il progetto esecutivo per i lavori arriva al ministero solo nel dicembre 2017, qualche settimana dopo gli allarmi del Politecnico sulla tenuta del ponte e nei giorni in cui arriva l'emendamento Bargerò; il ministero autorizza il 1° febbraio in via preliminare, ma Autostrade

per l'Italia adesso ha fretta e, tra il 6 febbraio e il 13 aprile, scrive 5 lettere di sollecito al Mit; il ministero dà il via libera definitivo (in ritardo) l'11 giugno, mentre Aspi ha già avviato la procedura di gara a maggio.

"Non era una procedura d'urgenza, ma ristretta", spiegherà l'ad Castellucci il 18 agosto: "Ristretta" come quelle autorizzate più largamente dall'emendamento Pd. I lavori sarebbero avvenuti poi "in costanza di traffico", proprio quei casi in cui - dice Palenzona - "servono le nostre imprese".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PALENZONA
(AISCAT)**

Quella normativa negli ultimi due anni ha bloccato esecuzioni e affidamenti e questa situazione perdurerà senza un chiarimento

I padroni 'scioperano'

Le spese passarono da 2,5 miliardi l'anno (media 2008-2015) a solo 1 miliardo l'anno



Presidente Aiscat Fabrizio Palenzona. 65 anni Ansa



Peso:47%