

Astaldi: "Elezioni e grandi opere un binomio che uccide il mercato"

Parla l'Ad di Condotte: "La domanda interna è in calo, bloccata in iter autorizzativi caotici e avvelenata dalle campagne elettorali. Le imprese non possono continuare a crescere solo all'estero. Abbiamo proposto di fare un tunnel sotto Milano"

LUCA IEZZI

«La volontà politica di velocizzare l'apertura dei cantieri non basta. I centri di potere sono troppi, le decisioni frammentate. Inoltre il mondo delle costruzioni è ingessato da un numero crescente di regole e pastoie. La soluzione trovata ad entrambi i problemi sono le leggi per derogare a tutto. I commissari dai poteri straordinari che agiscono fuori da ogni controllo hanno prodotto dei risultati ma, lo abbiamo visto, hanno anche delle controindicazioni. Fenomeni del genere penalizzano proprio la impresa che operano seriamente e secondo le regole».

Duccio Astaldi, presidente di Condotte, sintetizza così lo stato del settore delle costruzioni in Italia, alle prese con l'ennesima promessa non mantenuta: le grandi opere dovevano essere il pilastro del piano anti crisi del governo, ma secondo l'Ance gli stanziamenti nel settore sono calati del 5,1% nel 2008, poi di un altro 8,1% nel 2009. Degli 11,2 miliardi dello Stato promessi per lo scorso anno se ne sono materializzati solo 6,6 e nei prossimi due anni si stima un ulteriore calo del 10%.

Non le migliori circostanze per un compleanno storico: «Condotte arriva ai 130 anni in buone condizioni nonostante il contesto italiano e internazionale — spiega con soddisfazione Astaldi — riusciamo a mantenere le nostre

cifre d'affari e aumentare il nostro portafoglio lavori, guardiamo con fiducia al futuro». La storia comincia il 7 aprile 1880 e, dopo un lungo periodo sotto il controllo dell'Iri, dal 1997 è un'azienda privata, posseduta al 100% da Ferfin, con un giro d'affari da 750 milioni l'anno. Rimane la sensazione che specie in Italia si potrebbe fare di più e in fretta, gli esempi non mancano, la Tav Torino-Milano ha richiesto 11 anni per le autorizzazioni e 4 per la costruzione vera e propria. Sulle linee Milano-Genova e i collegamenti verso il Nordest (Milano-Venezia e Padova Verona) si sono persi anni: «La

Milano-Genova è la più urgente, per fortuna stanno arrivando anche i finanziamenti del governo. È un collegamento con la Francia realizzabile in 6-7 anni e non in 20, come prevedono in Val di Susa — incalza Astaldi —

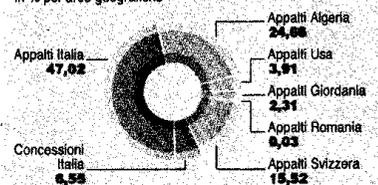
investire nelle infrastrutture non serve solo per sostenere l'economia nell'immediato, ma per tenere alta la propria competitività. Non è lo sviluppo che porta le infrastrutture, ma il contrario. La Milano-Genova è l'occasione per trasformare il porto ligure in un concorrente di Rotterdam. L'autostrada del Sole fu contestata aspramente al momento della sua costruzione. La politica deve essere lungimirante, per questo penso che le grandi opere necessarie al paese non dovrebbero essere oggetto di campagna elettorale, farlo è il modo più sicuro per non vederle mai realizzate».

Un'affermazione fatta con co-



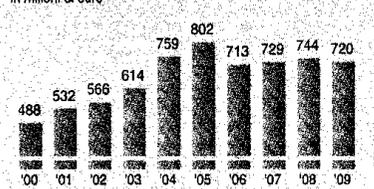
Condotte, il portafoglio ordini

In % per aree geografiche

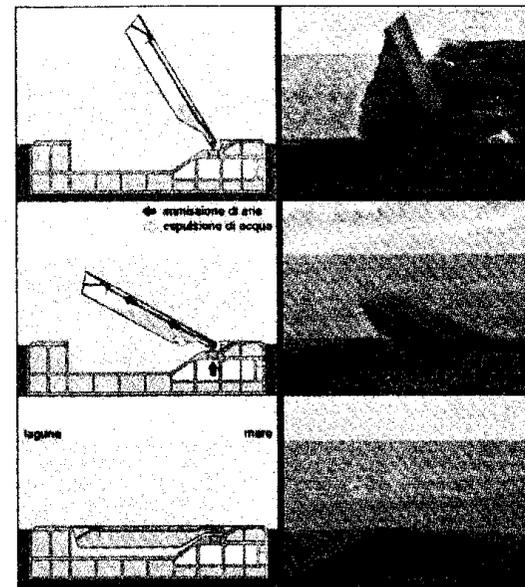


Condotte, il valore della produzione

In milioni di euro



A lato, Duccio Astaldi, Ad di Condotte. Sopra, lo schema del Mose: il sistema di paratie mobili sulla laguna veneta



un nome oltrefrontiera, nonostante la mancanza di questo sostegno».

Anche lontano dall'abuso di certe scorciatoie, come la vicenda che ha coinvolto i grandi eventi e Protezione civile, i vari piani per velocizzare il finanziamento e l'approvazione dei progetti per le strade e ferrovie hanno negli ultimi anni prodotto risultati al di sotto delle aspettative, come il meccanismo del Project financing, cioè l'utilizzo di capitali privati, ora le attese si appuntano sulla Cassa Depositi e Prestiti: «Per il project financing c'è stato un problema di procedure e qualche eccesso di demagogia. La legge ha subito degli aggiustamenti e nei prossimi anni potremmo vedere i primi frutti. Mi aspetto molto dalla Cassa Depositi e Prestiti, può rivelarsi un ottimo strumento. Può fornire risorse importanti che lo Stato non può più garantire

per i vincoli del Patto di Stabilità e può diventare un volano perché la sua presenza permetterà di attrarre capitali europei, come quelli della Bei. Il problema da questo punto di vista è che stiamo

vivendo il peggiore momento della finanza internazionale e per realizzare le infrastrutture serve il sistema bancario».

Per "consolarsi" rimangono i successi come la Nuvola in costruzione nel quartiere Eur a Roma: «È un'opera importante perché realizzata nella nostra città e perché ci permette di lavorare con Massimiliano Fuksas che è uno degli architetti più importanti sulla scena mondiale». Astaldi nei prossimi dieci anni vorrebbe realizzare un sogno anche a Milano: «Un tunnel stradale che passa sotto la città, con l'ok del comune potremmo costruirlo velocemente».

La Torino Milano ha richiesto 11 anni per le autorizzazioni e 4 per i lavori