

Grandi opere, ruspe in fuga dall'Italia

Da noi cantieri chiusi, così le nostre aziende costruiscono il mondo

Giacomo Susca

■ Lo Stretto di Panama, il ponte sul Bosforo, la metro di Atene. Tutte grandi opere accomunate da una cosa: sono «made by Italy». Già, perché mentre i cantieri in Italia rimangono chiusi e non si investe, le nostre aziende fanno grande il mondo. Oltre alla fuga di cervelli, c'è anche la fuga delle ruspe.

alle pagine **15** e **16-17**

L'INCHIESTA

ITALIANI GRANDI OPERE (a casa d'altri)

Ponti, tunnel, metropolitane, aeroporti. I nostri costruttori lavorano ai più importanti progetti del mondo. E qui i cantieri restano fermi

di **Giacomo Susca**

Sono gli italiani che di strada ne hanno fatta tanta. Ma anche ponti, tunnel, metropolitane, aeroporti... Professionisti delle grandi opere, sì, però a casa d'altri. Perché in pochi restano profeti in patria, dove ci si accapiglia ancora per una linea ad alta velocità e un cantiere può restare fermo per mezzo secolo. Allora per lavorare con profitto le imprese di costruzioni devono andare all'estero. Dove mettono in piedi capolavori di ingegneristica ad alto tasso tecnologico nonché dal forte impatto estetico, ultimi in ordine di

tempo il Terzo ponte sul Bosforo e l'ampliamento del Canale di Panama (firmati Astaldi e Salini Impregilo), presi a modello dai competitor di tutto il mondo. Nell'arco dello scorso anno è stato raggiunto un risultato per certi aspetti storico: non solo è in continua crescita, ma per la prima volta il volume dei ricavi al di fuori dei confini nazionali ha superato (54,3%) quelli maturati nella Penisola.

Del resto gli ostacoli tutti italici allo sviluppo delle infrastrutture sono (...)

segue a pagina **16**

IL SUCCESSO ALL'ESTERO

LA FUGA DELLE RUSPE

Le nostre imprese cambiano il mondo

Solo l'Italia non cambia mai

I costruttori italiani conquistano commesse miliardarie dal Qatar al Venezuela specializzandosi in settori di nicchia e ad alta tecnologia. Da noi invece cantieri infiniti e costo del lavoro insostenibile

segue da pagina **15**

(...) noti: giungla delle autorizzazioni, costo del lavoro insostenibile, dittatura dei «Nimby» (la legge del «vietato

costruire nel mio cortile» vale ovunque), infiltrazioni della criminalità e bustarella elevata quasi a prassi. Dopo otto interminabili anni di crisi, la scelta dell'internazionalizzazione è

quella che paga di più. Anzi, spesso si rivela un'alternativa obbligata per la sopravvivenza di decine di aziende.

GIOCARE IN TRASFERTA

I numeri restituiscono le dimensioni del fenomeno: dal made in Italy al *made by Italy*, indietro non si torna. Secondo l'ultimo rapporto dell'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance), per l'undicesimo anno consecutivo il sistema delle costruzioni continua a espandersi all'estero. Le imprese italiane alla fine del 2015 sono impegnate in 627 cantieri oltreconfine, di cui 231 appena conquistati, per un controvalore di oltre 87 miliardi di euro; sono presenti su tutto il mappamondo, con interessi in 89 Paesi e cinque continenti, dall'Africa al Sud America, dal Medio Oriente all'Asia. In termini di fatturato, questa presenza stabile e capillare si traduce in crescita a doppia cifra: +14,5% rispetto all'anno precedente, performance ancora più importante se si considera che il giro d'affari in Italia nel frattempo è calato ad un ritmo del 12,2%.

In Qatar le commesse appannaggio degli italiani stanno volando al ritmo di 3 miliardi di euro all'anno di nuovi lavori, complici i grandi appuntamenti sportivi che il Paese degli sceicchi ospiterà da qui ai Mondiali di calcio del 2022. Si accetta la sfida di costruire dall'altra parte del pianeta, anche in luoghi sensibili dal punto di vista della sicurezza (come in Libia), pur in scenari di guerra e di forte instabilità politica (vedi in Venezuela, che è ancora il primo Paese al mondo per commesse "tricolori", per un controvalore di quasi 11 miliardi di euro). Eppure, basta scavallare la dogana visto che in Francia si concentrano 2,3 miliardi di euro di cantieri appena avviati. Certo, l'avventura nei mercati internazionali non è impresa da tutti: oltre a un know how tecnico è indispensabile la padronanza dei contesti sociali, culturali e legislativi in cui si andrà a operare. E poi serve una struttura societaria solida, conti in ordine, una base di partenza in valore della produzione indicata dagli esperti in almeno 20 milioni di euro. Ma la vera novità è che in questo processo di espansione le dimensioni contano fino a un certo punto: sono decine le piccole e medie imprese che si stanno ritagliando un posto nello scacchiere del business globalizzato.

«Sa la verità? In Italia i briganti del Duemila sono gli enti locali. Ci sono troppi poteri concorrenti che blocca-

no le infrastrutture, c'è sempre qualcuno che vuole mettere l'ultima parola per strappare qualcosa in cambio; far partire i cantieri è già difficile, figuriamoci completarli in tempi ragionevoli», ammette Giandomenico Ghella, vicepresidente Ance e presidente dell'omonima società romana nella top ten delle imprese più attive all'estero. «Per non parlare del cortocircuito innescato dalla Corte dei conti con la sua attività di controllo a cose fatte, che finisce per ingessare la cosa pubblica con lo spettro del danno erariale. Questo meccanismo porta al rallentamento e all'immobilismo. Una situazione patologica che non esiste all'estero. Eppure i soldi ci sono, la volontà politica di sbloccare le grandi opere, ci sembra, anche».

TROVA LE DIFFERENZE

Tra i progetti portati avanti da Ghella Spa c'è quello dell'estensione metropolitana di Atene, otto chilometri e sette nuove stazioni che collegheranno entro il 2017 il centro storico al porto del Pireo. «Persino in un contesto come quello greco, con il Paese che era fermo a causa del *capital control*, ci si accorge della differenza rispetto a quanto accade da noi. Gli imprenditori italiani decidono di andar fuori perché altrove trovano regole più semplici e chiare, buoni progetti, rispetto della parola data, standard di sicurezza elevati», testimonia Ghella. Tutte buone ragioni per diversificare il rischio e puntare su altri tavoli, con la speranza che anche a casa nostra la ruota dello sviluppo torni a girare.

E così mentre i cinque giganti italiani delle costruzioni Salini Impregilo, Astaldi, Condotte, Bonatti e Cmc staccano gli altri gruppi per volume d'affari estero (vedi anche grafico in pagina), numerose realtà stanno scalando le gerarchie dal basso e si affermano in angoli del pianeta fino a poco tempo fa «impenetrabili». La parabola della I.co.p da Basiliano (5mila abitanti nella provincia di Udine) è emblematica. Come certificato dalla società di ricerca Guamari, che analizza ogni anno i bilanci delle prime 50 imprese del settore, è riuscita in pochi anni a portare la quota di fatturato oltreconfine dal 20 al 75%.

Piero Petrucco, 52 anni, guida l'azienda con il padre e il fratello, e prima ancora c'era il nonno ingegnere, conservandone la cifra familiare nonostante i numeri da multinazionale in miniatura. Racconta l'imprenditore: «Da vent'anni ci siamo specializ-

zati nei microtunnel, che sono le opere di base premessa per ogni grande opera. Il primo lavoro preso fuori dall'Italia, in Svizzera, lo abbiamo ottenuto nel 2001. Oggi fatturiamo 70 milioni, lavoriamo in quattro continenti, dalle metropolitane in Danimarca alla nuova rampa di lancio dell'Agenzia spaziale europea nella Guyana francese; abbiamo 280 dipendenti di 19 nazionalità diverse perché l'apertura al mondo comincia da quando si sceglie chi assumere». Mai come in questo campo il segreto per il successo è non fare mosse avventate. «Siamo cresciuti in maniera graduale - spiega Petrucco -, quelli come noi per fare il grande salto devono specializzarsi in opere di nicchia e andare in Paesi avanzati. Non si può competere coi colossi mondiali su lavori generici». Ed ecco l'identikit della squadra perfetta per conquistare il mondo: «Trentenni, con un livello di istruzione elevato e culturalmente dotati, che parlano almeno tre lingue e sono disposti a passare molto tempo lontano dall'Italia, anche in contesti "particolari". Però, senza un sistema Paese che ci protegga, vige un po' l'arte di arrangiarsi. Ma in questo, si sa, noi italiani siamo i più bravi al mondo».

ITALIA, LAVORI IN CORSO

La differenza tra aprire un cantiere in Sicilia e andare a scavare in Colombia, per dire, sta quasi tutta nella gestione del personale. «Se per ogni euro che va nelle tasche di un operaio friulano un'azienda sborsa 2,50 euro per via del cuneo fiscale, mentre a Copenaghen è di 1,50 e in Canton Ticino è 1,6, significa che qui in Italia qualcosa non va - aggiunge Petrucco - dato che per noi il 30% dei costi è dato dalla manodopera. Basta farsi un giro nella zona. C'è stata un'ecatombe di imprese. In Friuli, dall'inizio della crisi ad oggi, una su due è stata spazzata via».

È il paradosso per eccellenza, quello delle aziende che chiudono e dei cantieri aperti. Fino a data da destinarsi. Il ministero delle Infrastrutture conta ancora 838 opere di interesse nazionale incompiute. Il governo promette di sbloccarle e rilancia con un piano di almeno 25 opere prioritarie, ad un costo previsto di 90 miliardi. Il «fondo Renzi» legato al ddl Bilancio per ora ne mette sul piatto cinque. Tra gli operatori tornano segnali di fiducia. «Il

Codice Appalti, anche se mancano ancora all'appello

una cinquantina di decreti attuativi, prova a portare un po' d'ordine in una materia in cui finora ha sempre regnato la confusione dei poteri, soprattutto di controllo, e l'incertezza di pianificazione», fa il punto Giovanni Cardinale, responsabile area normative del Consiglio nazionale degli Ingegneri, che sottolinea: «All'estero l'imprenditoria italiana dà il meglio perché vale il concetto "se non lavori rispettando i contratti e non consegnando entro la data stabilita non ti pago"; da noi, invece, prevale la logica dei contenziosi. E la variabile tempo non è quasi mai presa in considerazione». Alla fine il confronto è impietoso: se ci sono voluti 150 anni di parole per non fare il Ponte sullo Stretto, ne sono bastati solo 3 e mezzo per riuscire ad attraversare su un'autostrada a otto corsie e due linee ferroviarie il nuovissimo gioiello turco sul Bosforo.

Giacomo Susca

gli effetti sui settori collegati alle costruzioni e quello sulla spesa delle famiglie che beneficiano delle remunerazioni, la ricaduta complessiva arriva allo 0,7-0,8 per cento del Pil nazionale, ovvero 4-5 miliardi l'anno.

89

I Paesi del mondo in cui operano le imprese italiane del settore costruzioni. In Venezuela le commesse raggiungono i 10,9 miliardi di euro, seguita dal Qatar (7,5, di cui 3,1 solo nel 2015) e dalla Turchia (6,2)

+14,5%

La crescita del fatturato prodotto all'estero nel 2015 dalle imprese di costruzioni italiane. In aumento per l'undicesimo anno consecutivo, rappresenta la migliore performance dal 2007-2008 (fonte Ance)

-12,2%

Il calo, nel 2015, del fatturato prodotto dalle imprese italiane entro i confini nazionali. È la flessione più consistente dal 2004-2005, dovuta al perdurare della crisi economica e al taglio degli investimenti interni in infrastrutture

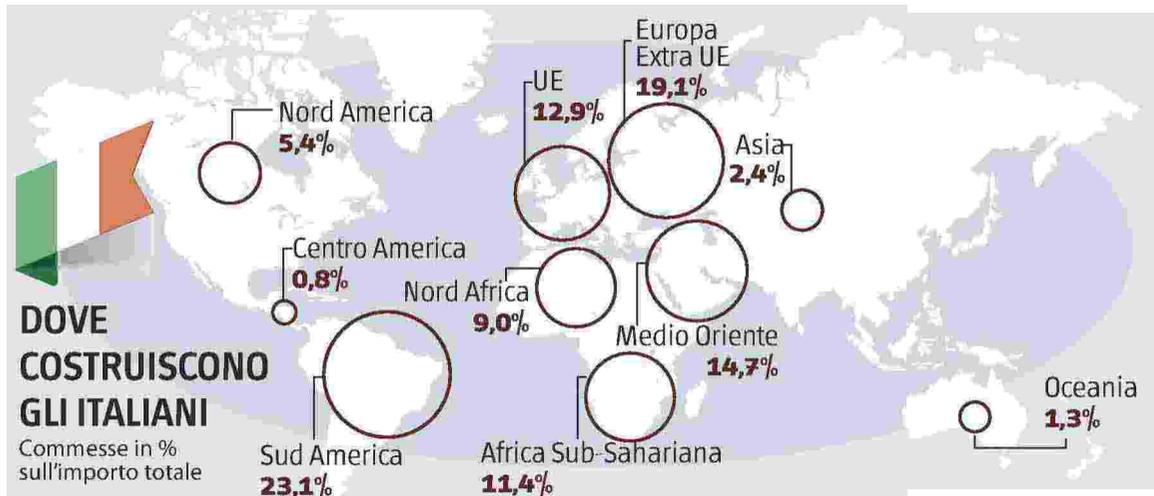


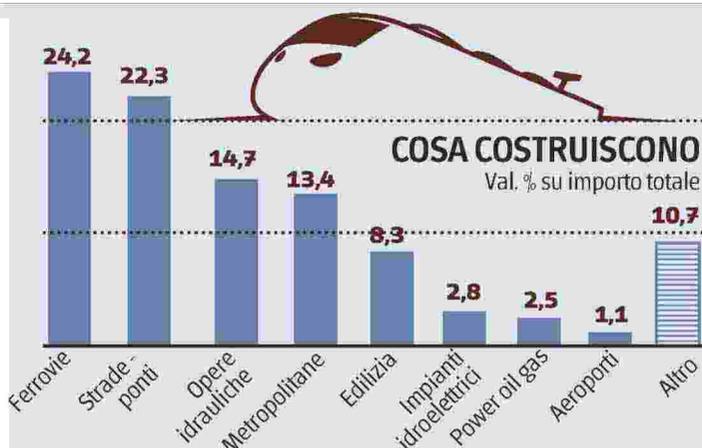
Una strada a Caracas fa crescere il Pil e gli occupati a Roma

Una strada appena asfaltata a Caracas? Non fa più ricchi (e più soddisfatti) soltanto i cittadini venezuelani. Ma fa bene all'economia di chi l'ha realizzata. Uno studio del Cresme (Centro ricerche economiche e sociali del mercato dell'edilizia, cresme.it) ha quantificato il ritorno che l'attività delle imprese italiane all'estero può avere sull'economia nazionale. La stima è che per ogni commessa da un miliardo di euro si genera un impatto diretto sul Pil italiano di 345 milioni. È il cosiddetto «effetto salvezza» per i nostri gruppi che operano oltreoceano, in anni di grave crisi. Considerando anche

LA FOTOGRAFIA

L'EVOLUZIONE DEGLI AFFARI





LA TOP TEN DELLE IMPRESE

Classifica 2015 - in milioni di euro

| RANK | IMPRESA | PRODUZIONE | |
|------|------------------|------------|---------|
| | | estero | globale |
| 1 | Salini Impregilo | 4.028,0 | 4.738,9 |
| 2 | Astaldi | 2.357,5 | 2.854,9 |
| 3 | Condotte | 772,0 | 1.331,0 |
| 4 | Bonatti | 729,7 | 933,6 |
| 5 | CMC | 612,2 | 1.176,8 |
| 6 | Rizzani | 546,3 | 666,2 |
| 7 | Trevi | 536,7 | 601,4 |
| 8 | Ghella | 474,0 | 717,0 |
| 9 | Sicim | 327,3 | 329,0 |
| 10 | ICM | 294,2 | 481,6 |

IL BIG/ASTALDI

Il ponte sul **Bosforo** che batte la Tour Eiffel

Inaugurato dal presidente Erdogan lo scorso 26 agosto, il Terzo Ponte sul Bosforo è il ponte sospeso più largo al mondo (59 metri), le cui torri a forma di "A" superano in altezza la Tour Eiffel (322 metri). Ospita, sullo stesso livello, un'autostrada a otto corsie e due linee ferroviarie. Il traffico è stimato in 135mila veicoli al giorno. L'opera dei record rientra nei 150 chilometri della «Northern Marmara Highway», l'autostrada che collegherà le città di Odayeri e Pasakoy. Il Gruppo Astaldi detiene una parteci-

pazione del 33,33% nella joint venture Ica Ictas-Astaldi, che si è aggiudicata il contratto nel 2012, per un valore di oltre 3 miliardi di dollari. Il Gruppo Astaldi, quotato in Borsa dal 2002, ha un portafoglio ordini totale di oltre 28 miliardi di euro e circa 11mila dipendenti, con un fatturato consolidato di 2,9 miliardi, prodotto per l'80% all'estero. Turchia, Polonia, Romania e Algeria sono i mercati in cui l'azienda è maggiormente presente. In Italia l'ultima grande opera è la metro Lilla di Milano.



IL BIG/SALINI IMPREGILO

Panama si arricchisce con il nuovo Canale

La «Cosco Shipping Panama» è la nave lunga 300 metri e larga 48,25 che a fine giugno ha battezzato il nuovo canale di Panama, consegnato «chiavi in mano» da Salini Impregilo, 80 chilometri capaci secondo le stime di raddoppiare gli introiti di Panama fino a 5 miliardi di dollari. Con 110 anni di storia alle spalle, il colosso italiano delle costruzioni vanta la realizzazione dell'autostrada del Sole (nel 1956 la posa della prima pietra, inaugurazione nel 1964). All'estero l'opera simbo-

lo è la Diga di Assuan (1960-70). Oggi Salini Impregilo è un gruppo industriale specializzato nella realizzazione di grandi opere complesse, attivo in più di 50 Paesi con 35mila dipendenti, con un giro d'affari annuale di oltre 4,7 miliardi di euro ed un portafoglio ordini che supera i 33 miliardi. La prossima impresa è la «Grand Ethiopian Renaissance Dam», sarà la diga più grande d'Africa, con un lago artificiale di 1.874 chilometri quadrati: una commessa da 3,5 miliardi di euro.

838

Le opere pubbliche di interesse nazionale ancora incomplete al 31 dicembre 2015 (113 solo in Sicilia, fonte ministero delle Infrastrutture). Secondo uno studio della Bocconi ci costerebbero dai 2 ai 3 miliardi di euro all'anno

CHI CRESCE/GHELLA

Il riscatto della **Grecia** viaggia in metrò

Nonostante la crisi che attanaglia l'economia della Grecia, lo sviluppo delle infrastrutture non si ferma. Il prossimo anno è previsto il fine lavori per la nuova metropolitana di Atene: il prolungamento Haidari-Pireo sarà lungo 8 km per un totale di sette stazioni, sarà in grado di trasportare 135mila passeggeri al giorno e collegherà il principale porto greco con l'aeroporto internazionale Eleftherios Venizelos riducendo i tempi di percorrenza di 60 minuti. Nel 2012 il consorzio

costituito dalla multinazionale Alstom, l'italiana Ghella e la greca J&P Avax si è aggiudicata la commessa del valore di 344 milioni di euro, finanziati dall'Unione Europea e dallo Stato ellenico. Ghella, società romana fondata nel 1894, è specializzata in lavori infrastrutturali e conta 3mila dipendenti. La produzione (717 milioni di euro) è cresciuta del 22,5% nell'ultimo anno anche grazie al fatturato in Italia. Le principali opere all'estero si trovano nel Centro e Sud America.



GLI EMERGENTI/I.CO.P.

La Darsena di **Montecarlo** è tutta friulana

La storia della I.co.p. di Basiliano dimostra l'abilità delle pmi italiane nel conquistare i mercati internazionali. Amministrata da Paolo Petrucco e dai figli Piero e Vittorio, partita dalla provincia di Udine negli anni Sessanta oggi conta 280 addetti. È impegnata in Italia e all'estero, con una produzione media annua di 75 milioni di euro. Specializzata nel micro-tunnelling (diametro 1.000-3.000 millimetri), la I.co.p. opera in 4 continenti tra Danimarca, Colombia, Guyana francese, Malesia e Singa-

pore. Grazie a un accordo con il colosso francese Eiffage (gli eredi di Eiffel) ha conquistato la commessa per le fondazioni della Darse Nord di Montecarlo, nel Principato di Monaco, nell'ambito dei lavori per il nuovo Museo dell'Automobile di Montecarlo. È protagonista anche del «Grand Paris Express», il più ambizioso progetto d'Europa con 270 km di metropolitane partito nel 2015 e che vedrà il taglio del nastro nel 2030.

GSu

