

Il nodo del caro-materiali Cantieri verso lo stop senza lo sblocco dei fondi

► L'allarme dell'Ance: in ritardo pagamenti per oltre 1,8 miliardi di euro
Costi in crescita fino al 30%: «Così le imprese non possono andare avanti»

LO SCENARIO

ROMA Le imprese edili sono col fiato sospeso: a dicembre 2024 scadrà il provvedimento contro il caro materiali e se non verrà prorogato e adeguatamente finanziato, rischiano di ritrovarsi a lavorare con prezzi da era pre-Covid. L'allarme, al momento inascoltato, è stato lanciato più volte dalla presidente dell'Ance **Federica Brancaccio** che presto verrà audita in Parlamento. «Senza interventi - spiega - i cantieri rischiano di fermarsi». Ma il problema è ben più complesso. Le imprese aspettano ancora i pagamenti del 2022, un vero e proprio cortocircuito burocratico: il 2023 è stato saldato, il 2022 no.

IN SALITA

Ma entriamo nei dettagli. I pagamenti dei ristori per i maggiori costi determinati dall'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione per le opere in corso di realizzazione, continuano a registrare ritardi importanti, rispetto ai quali l'Ance sta chiedendo con insistenza un cambio di passo ai vertici politici e tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Complessivamente, si legge

nell'ultimo rapporto dei costruttori - risultano ancora da pagare alle imprese circa 1,8 miliardi di euro di cui 1,3 miliardi ancora da ripartire e 500 milioni ripartiti ma ancora da trasferire ai soggetti attuatori. Nel dettaglio, la situazione è la seguente: per il 2° semestre 2022 "opere ordinarie (non legate al Pnrr e ad opere gestite dai commissari): si resta ancora in attesa del decreto di ripartizione. Il ministero ha cominciato ad effettuare alcuni pagamenti della prima parte del 50% (anticipo) dalla scorsa primavera; per il 4° trimestre 2023 il decreto ministeriale che ripartisce i 763,6 milioni per il caro materiali del 4° trimestre 2023 è stato adottato solo il 2 aprile 2024. E il ministero sta provve-

dendo ai trasferimenti. Per quanto riguarda il 1° trimestre 2024, le istruttorie sono terminate e si è predisposto il decreto di ammissibilità per 1.675 istanze, per complessivi 288 milioni. Il decreto, secondo l'Ance, è stato trasmesso all'Ufficio Centrale di Bilancio e alla Corte dei Conti per i necessari controlli. Per quanto riguarda invece il 2° trimestre 2024, il dicastero delle Infrastrutture ha ricevuto richieste di accesso ad Fondo per l'adeguamento prezzi per un importo di oltre 400 milioni, ma le istruttorie devono ancora iniziare.

IL PESO SUL SETTORE

Ma «come si può pretendere che le aziende rispettino tempi strettissimi quando devono fare i conti con ritardi mostruosi nei pagamenti?» si domanda **Brancaccio**, evidenziando «l'assurdità di una situazione che penalizza gravemente un settore che nel 2024 rischia di cedere il 7,4%».

C'è il pericolo, concreto più che mai, che opere ferroviarie come la Napoli-Bari o la Verona-Padova dal primo gennaio 2025 finiscano per bloccarsi perché le aziende non possono lavorare con prezzi inferiori del

30% rispetto agli attuali. Un effetto, dicono ancora all'Ance, che si avrà non solo nelle grandi infrastrutture, ma in tutto il settore dell'edilizia scolastica, sanitaria, di manutenzione del territorio. Le imprese aspettano ancora il pagamento di un miliardo del 2022, e temono fallimenti a catena, cantieri incompiuti e perdita di occupazione. La speranza, osserva **Brancaccio**, è che questi ritardi siano dovuti a difficoltà burocratiche, «e non a un problema ben più grave, come la mancanza di copertura finanziaria». Di certo il sistema



non può reggere a lungo, anche perché il Pnrr impone tappe ben precise da rispettare.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE RISORSE
SONO GIÀ STANZIATE:
SI SOLLECITA
UN CAMBIO DI PASSO
PER VELOCIZZARE
LE PROCEDURE**

**TRA LE OPERE
FERROVIARIE
IN PERICOLO
LA TRATTA
BARI-NAPOLI
E LA VERONA-PADOVA**



Lavori infrastrutturali a rischio stop



Peso:41%