

Il commento

OPERE BLOCCATE PER DUE MILIARDI

SERGIO RIZZO

Le ragioni saranno innumerevoli. La sciatteria degli uffici, il menefreghismo di certi burocrati, le procedure ottuse, la paura della firma che attanaglia molti

funzionari pubblici. Fatto sta che ci sono 2 miliardi almeno di opere bloccate.

pagina 15 →

Il commento

DUE MILIARDI DI OPERE GIÀ APPALTATE, MA FERME

SERGIO RIZZO

Le ragioni saranno innumerevoli. La sciatteria degli uffici, prima di tutto. Poi il menefreghismo di certi burocrati, c'è anche questo. E le procedure, ottuse come in nessun altro Paese civile. Per non parlare della paura, anzi terrore, della firma che attanaglia molti funzionari pubblici quando prendono la penna in mano. Fatto sta che ci sono 2 miliardi almeno di opere bloccate. Per come vanno le cose in Italia, dove fra l'offerta dell'impresa e l'appalto passano in media 216 giorni contro 85 in Francia e 54 in Germania, questa non sarebbe neppure una notizia. Se non fosse che quei 2 miliardi riguardano opere in molti casi già appaltate e addirittura con il contratto firmato, ma non ancora consegnate a chi ha vinto la gara per l'avvio dei lavori. Opere già bloccate quando è scoppiata la pandemia. Per metterci una pezza il decreto semplificazioni approvato dal governo Conte bis nell'estate dello scorso anno aveva stabilito (articolo 8) il completamento di tutte le procedure per l'apertura dei cantieri tassativamente entro il 31 dicembre. Il comma 2 imponeva infatti alle stazioni appaltanti l'obbligo di aggiudicare non oltre l'ultimo giorno del 2020 le opere pubbliche per cui le offerte fossero scadute il 22 febbraio 2020, giorno in cui sono scattate le prime misure contro il Covid-19. Idem per i cosiddetti accordi quadro previsti dal codice degli appalti. Il che, ovviamente, non è accaduto quasi mai. Un esempio rende bene l'idea della follia in cui il sistema è finito senza che nessuno sia in grado di porvi rimedio. I lavori di adeguamento della strada Bari-Brindisi-Lecce sono stati appaltati all'inizio di agosto del 2018: i contratti con le imprese sono stati firmati nella primavera del 2019, dunque quasi due anni fa. Ma le opere non sono state mai consegnate e i cantieri sono rimasti chiusi. Il valore supera i 178 milioni. Committente, in questo caso, è l'Anas. Come del resto per la Tangenziale di Foggia, una gara da 90 milioni bandita 30 mesi orsono e non ancora aggiudicata.



Peso: 1-3%, 15-37%

La faccenda comincia a diventare così pesante da indurre il presidente dell'associazione dei costruttori, Gabriele Buia, a scrivere all'autorità Anticorruzione e alla Corte dei conti per segnalare l'assurdità di una paralisi apparentemente priva di motivazione logica, tanto più considerando che c'è una legge approvata dal Parlamento che non viene osservata. Perché la segnalazione sia stata recapitata anche alla Corte dei conti, è presto detto. La magistratura contabile ha il potere di procedere per danno erariale anche quando si profila l'inerzia amministrativa. Questo sembra proprio il caso. E chissà che la minaccia non possa far aprire qualche cassetto ermeticamente chiuso.

Tale situazione non manca di avere sgradevoli effetti collaterali. Il più grave è l'impossibilità per molte imprese che devono subire questo blocco di partecipare ad altre gare. La causa è l'esaurimento di quello che si chiama in gergo il "castelletto". Chi partecipa a una gara deve presentare obbligatoriamente una fidejussione provvisoria, e ci sono ditte impegnate su più fronti senza poter conoscere il destino delle proprie offerte che hanno esaurito il plafond bancario. Quindi non possono concedere nuove

fidejussioni per presentarsi a nuove gare.

Tutto ciò, lamenta Buia nella lettera all'Anac e alla Corte dei conti, risulta ancora più incomprensibile alla luce del fatto che «queste procedure hanno già una copertura finanziaria, altrimenti non potrebbero essere

bandite». Osservazione che spinge a considerazioni che vanno oltre il merito della vicenda, e riguardano l'incapacità delle amministrazioni di spendere soldi che hanno fisicamente nelle casse. Il problema è generalizzato, ed è la conseguenza di scelte sbagliate, sia in termini di meccanismi decisionali, con sovrapposizioni insensate di competenze fra diverse istituzioni, sia in termini di persone. Perché, come sempre, una parte non trascurabile del problema è sempre il fattore umano.

Oggi va di moda prendere di mira il codice degli appalti, individuato come il collo di bottiglia che impedisce una gestione più fluida delle opere pubbliche. E forse chi sostiene questa tesi non ha neppure tutti i torti. Ma le accuse al codice impediscono di vedere ben altre colpe, quelle delle persone che nelle amministrazioni non si assumono fino in fondo le proprie responsabilità. Giocando allo scaricabarile, uno degli sport più in voga nel nostro Paese. E senza rendersi conto, circostanza ancora più grave, che dalle loro azioni dipende la possibilità o meno per il Paese di riprendersi in un momento così delicato. Ecco perché la pubblica amministrazione ha bisogno innanzitutto di una riforma che non è mai stata pensata da nessun governo, ed è quella che riguarda il sistema con il quale scegliere gli uomini e le donne.

Questo discorso vale per i 2 miliardi di opere pubbliche ferme, alla faccia di una legge dello Stato, e vale a maggior ragione anche per i 20 (venti) miliardi di investimenti autostradali bloccati per cause del tutto indipendenti dal codice degli appalti, da procedure farraginose o da conflitti di competenze. Paralizzati, invece, dall'incapacità della politica come pure delle alte burocrazie di far rispettare gli impegni assunti dai concessionari, anche dopo la tragedia di Genova. Una bella serie di rogne, tanto per dare il benvenuto al nuovo ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini.

L'opinione



Lavori paralizzati dall'incapacità della politica e della burocrazia di far rispettare gli impegni assunti dai concessionari

