

Due miliardi di opere già appaltate. Ma ferme

In Italia ci sono 2 miliardi almeno di opere bloccate. I motivi, se si vuole indagare con attenzione, possono essere davvero tanti. A partire dalla sciatteria degli uffici, che rappresenta un fattore da non sottovalutare. Poi il menefreghismo di certi burocrati, altro elemento da non trascurare. E le procedure: ottuse, forse come in nessun altro Paese civile. Per non parlare della paura, anzi il terrore, della firma che attanaglia molti funzionari pubblici quando prendono la penna in mano.

Fatto sta che quei due miliardi di opere sono ferme. E questa non sarebbe neppure una notizia per come vanno le cose nel nostro Paese, dove fra l'offerta dell'impresa e l'appalto passano in media 216 giorni contro gli 85 della Francia e i 54 della Germania. C'è però un particolare che ha dell'incredibile: quei due 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 II nell'estate del 2020 aveva stabilito (articolo 8) il completamento di tutte le procedure per l'apertura dei cantieri tassativamente entro il 31 dicembre. Il comma 2, infatti, imponeva 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 quasi mai accaduto.

Un esempio può forse rendere bene la follia in cui il sistema è piombato 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. Il 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.

La faccenda comincia a diventare così pesante da aver indotto 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 qualsiasi motivazione logica, tanto più

alla luce della legge approvata dal Parlamento che non viene osservata. Il motivo per cui tale 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. Questa sembra proprio il caso. E chissà che la minaccia non possa far aprire qualche cassetto. Al momento ermeticamente chiuso.

Ma tale situazione produce anche una serie di sgradevoli effetti collaterali. Il più grave è l'impossibilità per molte imprese - che devono subire questo blocco - di partecipare ad altre gare. Questo a causa dell'esaurimento del cosiddetto "castelletto": chi partecipa ad una gara, infatti, 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 questo, ammonisce Buia nella lettera all'Anac e alla Corte dei conti, risulta ancor più incomprensibile alla luce del fatto che "queste procedure hanno già una copertura finanziaria, altrimenti non potrebbero essere bandite". Una 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 senza dubbio generale, 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.

Forse, chi sostiene tale tesi, non è completamente in errore. Il punto è che 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. E senza rendersi conto, circostanza ancor 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 in primis di una riforma che non è mai stata pensata da alcun governo, ed è il sistema con cui selezionare 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 miliardi di investimenti autostradali bloccati per cause del tutto indipendenti dal

codice degli appalti, da procedure farraginose o da conflitti di competenze. Paralizzati, in questo caso, dall'incapacità della politica come pure delle alte burocrazie di far rispettare gli impegni assunti dai concessionari, anche dopo la tragedia del ponte di Genova. Il neo ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini si ritrova sulla scrivania una serie di rogne davvero micidiali.

Inutile girarci intorno: in Italia la politica e la burocrazia paralizzano le opere infrastrutturali – di cui pure il Paese avrebbe assoluto bisogno per ripartire – a causa della loro incapacità nel far rispettare gli impegni assunti dai concessionari.

Quei due miliardi di opere addirittura già appaltate e mai partite sono un monito assordante e lanciano una luce sulle carenze ormai strutturali della pubblica amministrazione e di chi ci governa. Ad oggi, quei cantieri fermi vanno anche contro una precisa disposizione di legge varata la scorsa estate, che imponeva di far partire tutti i cantieri già appaltati al 22 febbraio 2020 entro il 31 dicembre dello stesso anno. Legge ignorata, tanto che c'è la possibilità di un ricorso alla Corte dei conti per danno erariale provocato da inerzia amministrativa.

E poi c'è il fattore imprese: tutte le aziende coinvolte in questo stop forzato all'avvio dei lavori, vedono esaurire il plafond bancario a cui hanno accesso. L'obbligatorietà di presentare una fidejussione obbligatoria ogni volta che si partecipa ad una gara, per dimostrare di avere la copertura finanziaria sufficiente, fa sì che queste stesse aziende oggi non possano avere accesso ad altre gare perchè non hanno la possibilità di poter concedere nuove fidejussioni. Dunque, oltre al danno delle opere già appaltate ma mai partite, anche la beffa di non poter aver accesso ad altre gare. E senza alcun limite temporale plausibile. Semplicemente, non si sa quando i lavori potranno partire.

Ecco perchè si parla di palese incapacità dell'apparato pubblico: se tali opere hanno già una copertura finanziaria assicurata e tutte le firme a posto, perchè non possono iniziare i lavori? Ecco, ancora una volta, al di là delle critiche al codice degli appalti, il fattore umano non all'altezza degli adempimenti che è chiamato ad affrontare. Con gravi ripercussioni non solo economiche per tutti gli attori coinvolti.

Si parla tanto di un rilancio del Sud. Ma come potrà esserci se nemmeno i cantieri già pronti a partire, e in grado di offrire preziosi collegamenti

infrastrutturali, rimangono fermi? E poi ci sono le procedure lente e kafkiane, che si sommano agli innumerevoli conflitti di competenze. Da qui le molte preoccupazioni sollevate anche dall'Unione europea su come gestiremo i miliardi in arrivo con il Next Generation Eu e la richiesta precisa di procedure semplificate. Oggi il problema non è la liquidità, che c'è, ed è abbondante. Il punto è come e in quanto tempo spenderla in provvedimenti, cantieri, opere che possano ridare slancio al Paese, producendo indotto e occupazione. E ridando ossigeno alle imprese. L'incapacità di spesa, frutto del mix esplosivo tra burocrazia opprimente e incompetenza politico-amministrativa, è uno dei mali, e non il minore, dell'Italia.