

Appalti: il 9% bloccati dal Codice, l'84% da progetti e iter pre-gara

Rapporto Ance. Le cause di blocco delle 630 opere ferme monitorate per un valore di 54,4 miliardi: il 43% per le procedure amministrative, il 36% per le risorse finanziarie, il 19% per decisioni politiche

Giorgio Santilli
ROMA

L'84% delle opere ferme risulta bloccato prima dell'apertura dei cantieri per cause procedurali amministrative (nel 43% dei casi), per cause finanziarie (36%) o per decisioni politiche che non arrivano prima della gara (19%). Per un terzo dei casi si presenta più di una causa di blocco (questo spiega anche perché il totale del grafico pubblicato in pagina dà un totale superiore a 100). Le opere ferme per «complessità del quadro normativo di riferimento in materia di appalti pubblici» - e in particolare il codice appalti - sono invece soltanto il 9%. A dirlo è l'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) che ha completato il primo report sulle cause di blocco delle 630 opere (per un valore di 54,4 miliardi) monitorate con l'Osservatorio sbloccacantieri. La gran parte delle opere segnalate e monitorate sono al Nord: 430 interventi per un importo complessivo di 33,1 miliardi (66% del totale). Al centro sono 70 opere per 9,6 miliardi, al Sud 130 opere per 11,7 miliardi. Gli interventi sopra i 100 milioni sono 53 e assorbono la grande maggioranza dell'importo, 50,6 miliardi.

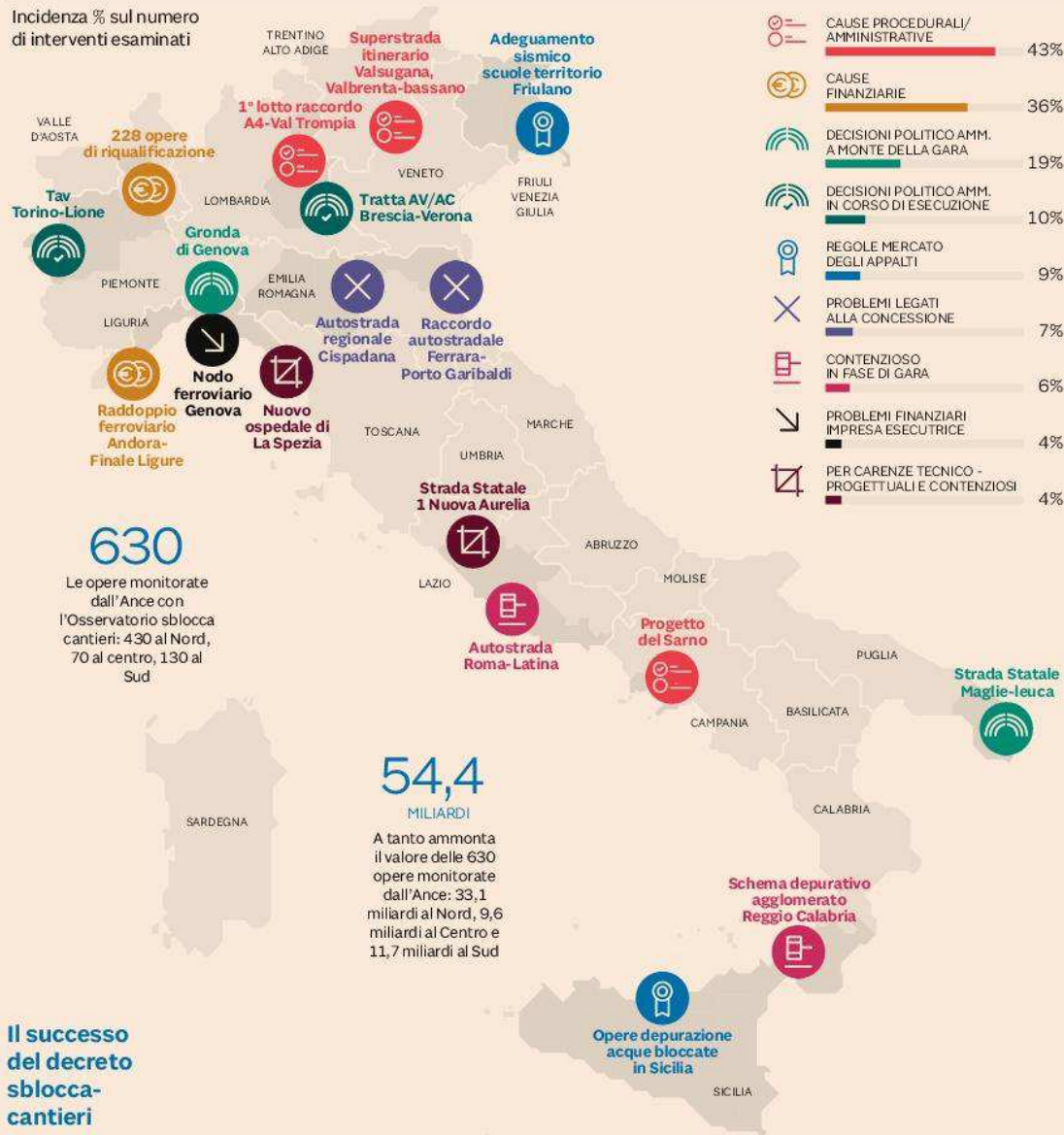
Ora toccherà allo sbloccacantieri appena convertito in legge intervenire su questa massa di interventi fermi. Più che dalla riforma del codice saranno i commissari, quando verranno nominati dal governo, a giocare le carte per riavviare gli interventi.

Una mappa Ance ripartisce le opere principali per causa di blocco: fra gli interventi fermati da cause procedurali/amministrative ci sono il 1° lotto autostradale fra la A4 e la Val Trompia, la superstrada dell'itinerario Valsugana Valbrenta-Bassano, il progetto del Sarno. Fra le opere fermate da cause finanziarie il pacchetto di 228 interventi di messa in sicurezza ponti e viadotti, dissesto idrogeologico della provincia di Vercelli e il completamento del raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia (tratta Andorra-Finale) per cui sono disponibili 266 milioni su 1,5 miliardi di costo.

Come esempi di opere bloccate dalle decisioni politiche che non arrivano ci sono, nella fase pre-gara, la Gronda di Genova, che aspetta il via libera del ministero delle Infrastrutture al progetto, e la strada statale Maglie-Leuca, opera da 300 milioni ideata 24 anni fa, con un progetto preliminare approvato 14 anni fa. Fra i lavori già avviati e bloccati dalle decisioni politiche non potevano mancare la Tav Torino-Lione e l'Alta velocità Brescia-Verona (1° lotto funzionale). Non mancano problemi collegati alle concessioni autostradali, in particolare per l'autostrada regionale

La mappa delle opere ferme

Incidenza % sul numero di interventi esaminati



Il successo del decreto sbloccacantieri legato ai commissari che possono intervenire sulla fase pre-gara

Cispadana e per il raccordo Ferrara-Porto Garibaldi, mentre le regole del mercato degli appalti hanno bloccato - secondo il report Ance - le opere di depurazione delle acque in Sicilia e l'adeguamento sismico delle scuole friulane. Si evidenzia che in genere a pesare è la richiesta, fatta dal codice del 2016, di progetti esecutivi (che non ci sono) per andare in gara.

Crescenti anche i casi di lavori bloccati per motivi di contenzioso (autostrada Roma-Latina e schema depurativo agglomerato Reggio Calabria), per problemi finanziari dell'impresa esecutrice (nodo ferroviario di Genova), per varianti, carenze tecnico-progettuali e contenziosi connessi (il 3° lotto della Nuova Au-

relia e il nuovo ospedale di La Spezia).

Il capitolo più innovativo sul piano dell'analisi è però quello che lancia il concetto di «trappola dell'efficienza». Per due terzi delle opere, come detto, c'è più di una causa a bloccare e dall'analisi «emerge un vero e proprio circolo vizioso»: sono

infatti numerosi i casi in cui «ritardi amministrativi e procedurali determinano un aumento del costo di realizzazione dell'opera e, conseguentemente, impongono una revisione del progetto e una nuova decisione politica per l'approvazione, che spesso viene richiesta in un contesto politico diverso, sia a livello nazionale sia a livello locale.

Nella «trappola dell'inefficienza» finiscono così le opere «per le lungaggini amministrative che caratterizzano il contesto italiano, che spiega non solo il blocco per mesi o anni di alcune opere ma anche i tempi lunghissimi di realizzazione delle infrastrutture nel nostro Paese».

430

Le opere bloccate al Nord
La gran parte delle opere ferme segnalate sono nel settentrione, il 66% del totale