



## «Pnrr, riforme e cantieri già in ritardo: viaggiano solo le vecchie opere»

di Edoardo Bianchi (\*)

30 novembre 2021

### In breve

**INTERVENTO** Ancora da nominare Commissione tecnica Via e Soprintendenza speciale. A gennaio in Europa solo i Sal dei lavori iniziati da anni

Dal «Dl Sbloccacantieri» (aprile 2019) ad oggi il settore dei lavori pubblici, dapprima con il covid e poi con il Pnrr, è stato caratterizzato da una gestione improntata alla straordinaria emergenza continua. Si è pensato che per aprire i cantieri fosse sufficiente annullare la pubblicità dei bandi di gara, favorire gli affidamenti diretti ed accorpare gli importi dei lavori.

**Ance** ha denunciato sin da subito la miopia di questa impostazione che non ci avrebbe portato da nessuna parte ed avrebbe, anzi, innescato pericolose scivolosità. La gran parte dei problemi si annidavano, e si annidano tuttora, nella fase a monte della gara, quella autorizzativa.

In questa ottica, per favorire la soluzione dei problemi che non potevano risolversi con le leggi ordinarie si è fatto ricorso alla figura del Commissario, oggi a vario titolo nel Paese ve ne sono oltre diecimila per una spesa annua di circa un miliardo di euro; con due

successivi provvedimenti nel solo campo delle infrastrutture ne sono stati nominati oltre cento. La nomina del commissario via via si è arricchita di aspettative, non solo per risolvere problemi imprevisti ed attuali (viadotto Polcevera) o incancreniti da anni (SS 106 Ionica, E78 Grosseto/Fano, SS 275 Maglie/Leuca, SS 64 Porrettana ...) ma addirittura per risolvere eventi futuri che si sarebbero tenuti a distanza di molti anni (Olimpiadi Milano Cortina 2026 – Giubileo 2025).

Ci si è accorti, però, che anche l'istituto del commissario non era in grado di rimuovere le cause che impedivano il perfezionamento dei progetti propedeutici ad aprire i cantieri ed allora nel Dl 77 del maggio 2021 sono stati previsti alcuni supporti per consentire il decollo delle opere del Pnrr:



Peso:1-50%,2-63%,3-38%

- articolo 4) Segreteria tecnica presso Presidenza Consiglio dei ministri
- articolo 17) Commissione tecnica Via
- articolo 29) Soprintendenza speciale
- articolo 45) Comitato speciale presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il disposto combinato di queste nuove competenze accentrate dovrebbe garantire la tempestiva soluzione di qualsiasi problema tecnico e/o amministrativo che impedisce l'apertura di un cantiere. Ebbene da marzo ad oggi la Commissione tecnica Via e la Soprintendenza speciale non sono state ancora costituite! Si badi bene che nella ricostruzione del viadotto Polcevera si è preferito adagiarsi sul vecchio tracciato, sottostando a limiti di velocità per i raggi di curvatura non più attuali, piuttosto che sottostare alle forche Caudine degli anzidetti passaggi autorizzativi.

Che senso ha tutto ciò se il tema del funzionamento della «conferenza dei servizi integrata» è il principale problema che tutte le stazioni appaltanti (Rfi – Anas – Anci...) individuano come causa principale della enorme dilatazione dei tempi necessari ad avere un progetto da mandare in gara? Registriamo infinite elucubrazioni su "governance varie" mentre i mesi passano sterilmente in maniera inesorabile e la attuazione non diviene mai centrale.

Se a dicembre 2021 il tema principale sono le governance e non i verbali di consegna dei lavori vi è qualcosa che non torna. Tutti i Sal (circa 2,5 miliardi) che porteremo a gennaio in Europa riguardano lavori progettati, aggiudicati ed iniziati da anni che già godevano di finanziamenti italiani.

Torniamo, in via incidentale, su un vecchio focus di [Ance](#) che da tempo denuncia il timore che le risorse («loans» e «grants») che l'Europa ci mette a disposizione possano essere, anche per il settore dei lavori pubblici rispetto ai cantieri da aprire, in gran parte sostitutive e non aggiuntive per lo meno in ragione di 70 miliardi. Fatto decisamente grave in assoluto ma addirittura inaccettabile se neppure riusciamo ad aprire i relativi cantieri.

Molte "riforme" che vengono spacciate come goal raggiunti necessitano di provvedimenti attuativi a valle (leggi delega e decreti legislativi) che nulla potranno produrre sul primo triennio (2021/2023) del Pnrr. Troppo tempo sta passando infruttuosamente senza che i problemi, che già ante covid affliggevano il nostro Paese ed il mercato dei lavori pubblici in particolare, siano effettivamente rimossi. Continua ad essere caratterizzato il mondo delle infrastrutture da uno squilibrio del rapporto contrattuale più aderente al vincolo suddito/sovrano e da una generalizzata presunzione di colpevolezza che, se non adeguatamente corrette, non consentiranno ad alcun cantiere di giungere a termine.

Il recente Dm sulla revisione prezzi è sintomatico, metodi di calcolo cabalistici declinati da mandarini amministrativi hanno determinato un vero e proprio mostro deforme di alcuna equità contrattuale. Invochiamo oggi un incidente probatorio per acquisire la formazione di una prova non potendo attendere sino al termine del 2026. Ribadiamo, a futura memoria, ancora oggi la nostra denuncia: di questo passo i cantieri del Pnrr non decolleranno, con la unica eccezione delle opere storiche di competenza della missione 3 di competenza ferroviaria!

Nessuno si permetta, tra cinque anni, di chiamare in causa il mondo delle costruzioni perché stiamo denunciando questa situazione da mesi. Non occorre avere capacità



divinatorie tipo Cassandra e neppure doti indovine tipo Tiresia, sono i fatti concreti che testimoniano inequivocabilmente il baratro verso cui ci stiamo dirigendo. **Ance** con empatia, passione e competenza da tempo sta formulando proposte idonee per l'apertura, in trasparenza, dei cantieri ma serve che dalla altra parte vi sia organizzazione, identità, coraggio.

(\*) *Vicepresidente **Ance** con delega alle opere pubbliche*

