Cronache Romane

In collaborazione con Informazioni Parlamentari www.infoparlamento.it

Appalti, i padri nobili Nencini e Cantone

A distanza di oltre un anno e mezzo dalla riforma degli appalti pubblici in Italia è giusto fare il punto per consegnare alla storia uno dei maggiori sforzi riformatori atti dallo Stato italiano, ma soprattutto da due personalità che hanno dato l'anima per portarlo a buon fine: Riccardo Nencini e Raffaele Cantone. I personaggi sono noti e ne obliteriamo i titoli e le cariche, come si suol fare con chi ormai un posto nella storia se l'è conquistato in uno dei settori più difficili dell'economia del nostro Paese: Nencini nella laboriosissima attività di formazione e decollo del nuovo Codice degli Appalti; Cantone (foto a destra) nella complessa fase gestionale, connotata da tante espressioni di soft-low applicative. Teniamo ad apporre questo sigillo su tale legge, affinché rimanga impressa la memoria dei loro due padri nobili. L'identità è importante, perché in precedenza LLPP, targati Lunardi, erano tutti concentrati sulla Legge Obiettivo, rivolta ad agevolare in ogni modo le grandi opere, all'epoca iniziate e successivamente quasi mai finite. Il sistema si incentrava tutto su un general contractor cui era consentito tutto, una sorta di impresario tutto fare del dopoguerra. Ebbene la riforma degli appalti la prima cosa che ha fatto è stata quella di abolire la Legge Obiettivo: Nencini (foto a destra) capì subito dove stava il bandolo per sbrogliare la matassa. Ma non voglio qui dilungarmi. Qui ci preme seguire il percorso che si è successivamente inerpicato in un sedicente decreto correttivo del Codice degli Appalti che, in realtà, assunse le sembianze di una vera e propria controriforma. Tutte le forze conservative del vecchio sistema si avventarono sul germoglio di riforma che non aveva ancora compiuto un anno di vita, per approntare decine di modifiche volte tutte a innestare la retromarcia. Alcune rappresentanze degli operatori economici - non tutte purtroppo - con FINCO e AISES in testa presidiarono il provvedimento contro questi assalti e trovarono in Nencini e Cantone dei pilastri che seppero resistere a ogni pressione e lusinga: questo affermiamo non per piaggeria, ma per esperienza vissuta.

In particolare, in questa fase, fu preso d'assalto l'istituto del subappalto che si voleva liberalizzare da ogni vincolo, rendendo il sistema esposto ancor di più alla penetrazione della criminalità organizzata, che da sempre si serve della porta del subappalto per entrare nei LLPP. La manovra fu sventata e, finalmente, il sistema veleggiò in acque più tranquille, lasciando a Cantone di stendere le sue procedure attuative in soft-low. Questo lavoro sta andando avanti proficuamente da diversi mesi, non senza mugugni da parte dei soliti ambienti che vorrebbero ancora tirare il sistema all'indietro. La Finanziaria 2018 diviene, così, una ghiotta occasione per inserire "di frodo" modifiche al Codice degli Appalti usufruendo di una maxi-legge veicolo, sulla quale ogni anno avviene il consueto arrembaggio. È il caso del tentativo di eliminare la modifica della proporzione fra lavori in house e lavori messi a gare nelle forniture delle concessionarie autostradali da 20%-80% al previgente 60%-40%, adducendo a pretesto la tutela dei posti di lavoro dei dipendenti delle società di gruppo delle concessionarie stesse. Tentativo anch questo ritrattato per l'attenzione del solito gruppo di tutela del Codice degli appalti, cui si è aggiunto di ultimo, il Ministro Delrio che ha tirato le orecchie a proponenti dell'emendamento in questione: se si vuole modificare il Codice degli appalti, lo si chied alla luce del sole e non furtim intruppandone i contenuti nel convoglio della finanziaria. Questo non sarà certo l'ultimo tentativo di forzare la cittadella del Codice dei LLPP: la vigilanza deve essere massima non solo da parte di coloro che sono tenut a farlo per funzioni o incarichi, ma anche da parte di chi abbia a cuore una conduzione trasparent ed equa del centrale settore dei LLPP nel nostro Paese.

(*Gabriella Gherardi, AISES*)

WWW.AISES.IT

L'ATAC, i sindacati e il concordato

Ce ne fosse bisogno, anche l'Autorità Garante della Concorrenza ci ricorda che il Concordato preventivo per ATAC una scelta accettabile. Quando l'azienda, troppo lungo e in maniera ingiustificabile, sperperato soldi altrui (di tutti i contribuenti) a favore di pochi (coloro che lavorano), ha fallito la sua missione e deve mettersi un punto a capo. L'orientamento del Comune di Roma verso il Concordato Preventivo, nonostante il successo del referendum dei Radicali, ci porterà dritti in una situazione ancora peggiore di quella attuale, se possibile, e funestata da ricorrenti scioperi di persone che vorrebbero continuare a essere pagate "indipendentemente" (e qui diciamo una volta per tutte che i sindacati, confederali o di base che siano, non debbono essere coinvolti in piani industriali). Va chiarito, come ha fatto l'Autorità Antitrust, che la proposta di concordato preventivo in continuità aziendale per ATAC si baserà necessariamente sulla possibilità che la società di proprietà del Comune di Roma Capitale continui a svolgere il servizio di trasporto pubblico locale anche oltre l'attuale scadenza del 3 dicembre 2019.

Ciò potrebbe avvenire in virtù di una proroga dell'attuale affidamento o tramite un nuovo affidamento in-house per il quale, peraltro, non ci sono le condizioni di emergenza o di pericolo imminente di interruzione di servizio che giustifichino questo tipo di intervento. Non solo, il periodo di due anni che ancora ci separa dalla scadenza dell'attuale affidamento rappresenta un lasso di tempo che sarebbe senz'altro sufficiente per il Comune di Roma Capitale per organizzare il servizio senza il ricorso a misure urgenti che costringerebbero - come nel caso pernicioso di AMA - i romani a doversi ancora servire di un'azienda inefficiente, un danno di tutti, nell'interesse di pochi.

(*Angelo Artale, FINCO*)

WWW.FINCOWEB