

Appalti pubblici, non c'è trippa per gatti

La lampada di Aladino della liquidità: strofinarla significa far ripartire il settore...

AISES

AISES
Associazione Italiana Segnaletica
e Sicurezza

P.zza Cola di Rienzo, 80/a
00192 Roma
Tel 06.45476588 - Fax 06.45476677
E-mail: presidenza@aises.it
www.aises.it

Gabriella Gherardi
Presidente AISES

Anche i poeti, particolarmente quelli squattrinati e rincorsi dai creditori come Lord Byron dovevano, e debbono, fare i conti con la liquidità, che il grande poeta ebbe a chiamare "la lampada di Aladino". Figuriamoci gli operatori che con la liquidità, ma soprattutto la mancanza di liquidità, hanno a combattere tutti i giorni. Ma anche lo Stato e gli enti locali soffrono quotidianamente per reperire la liquidità per mandare avanti la cosa pubblica e, quando non arrivano, depennano, come fece il famoso sindaco di Roma Nathan ai primi del Novecento, quando fu costretto ad affamare i gatti dei fori romani con un tratto di penna, pronunciando la frase passata alla storia "Non c'è trippa per gatti!" Potrei continuare con gli aneddoti sulla liquidità, ma preferisco raccontare episodi che ho vissuto di persona e di cui pochi sono a conoscenza, sia per il tempo trascorso sia perché di assenza di liquidità se ne parla poco e a malincuore, preferendo addebitare il malfunzionamento di questa o di quella attività ad altre cause. Negli anni '80 del secolo scorso le imprese di assicurazione RCAuto non pagavano i sinistri stradali e la stampa e l'opinione pubblica si sbizzarrirono nel trovare le cause più svariate, l'avarizia delle assicurazioni, la loro cattiva organizzazione, i molti sinistri falsi che rendevano molto cauti i

risarcimenti e, ovviamente, la mafia, la camorra che in queste leggende metropolitane non mancano mai, anche se, per il vero, all'epoca la delinquenza organizzata aveva ampiamente infiltrato questo settore di attività. Fu costituita apposta una commissione interministeriale volta a indagare questo fenomeno che all'epoca era molto seguito, di cui anche la sottoscritta fu chiamata a far parte. L'opinione pubblica era inferocita, voleva un colpevole; se la rifece con gli stessi membri di questa commissione e piovvero denunce, indagini e interrogazioni dei Carabinieri, persino anche le brigate rosse ci inserirono nelle liste delle persone da far fuori: un inferno! Ma la verità, quella determinante, non tardò a venir fuori: le compagnie di assicurazione non pagavano i sinistri per assenza di liquidità, anche le più grosse e prestigiose, con i bilanci ricchi ed in ordine, non pagavano i sinistri perché l'80% delle loro riserve tecniche erano investite in immobili e con i mattoni non si potevano pagare i sinistri. Fu una fulminazione: venne fuori che, allargando l'indagine, anche gli

istituti di previdenza erano gestiti allo stesso modo. Immediatamente fu fatta una legge che vietò ad assicurazioni e istituti previdenziali di investire più del 30% in immobili e quando successivamente negli anni '90 furono istituiti i fondi pensione, l'investimento in immobili fu addirittura vietato per legge. Ho ripescato dalla mia memoria questo episodio a dimostrazione che l'assenza di liquidità non viene considerata di solito quale causa principale del malfunzionamento di attività vitali di un Paese! Lo stesso sta accadendo per i LLPP in epoca più recente: gli appalti sono fermi per colpa di un Codice degli appalti troppo ampoloso che affossa quest'importante settore di attività, che impegna oltre il 10% del Pil nazionale. Se vogliamo scongelare gli appalti non basta la recente *deregulation* del Codice degli appalti "Sblocca cantiere 1", ma si sta lavorando allo "Sblocca cantiere 2" e persino a una sospensione del Codice degli appalti per un anno per consentire ai LLPP di ripartire. Tuttavia, questo Codice degli appalti è del tutto simile a quello usato negli altri Paesi dell'Unione

Europea in quanto deriva da direttiva comunitaria. Ma se il problema non è giuridico, non è neppure politico, perché i LLPP sono rimasti fermi con Governi di ispirazione apposta in ugual misura. Non possiamo neppure addebitare la colpa ai nostri costruttori, fra i più stimati nel mondo, né alle nostre maestranze ben preparate nel loro antico mestiere delle costruzioni. E allora? Ecco che entra in scena l'assassino dei nostri LLPP: la carenza di liquidità. Carenza di cassa dello Stato e degli enti locali che, pur avendo deciso e contabilizzato a bilancio tali lavori, hanno difficoltà a reperire liquidità tramite le aste di BOT e CCT, esposte agli equilibri di mercato, o dei fondi locali sempre sprovvisti di disponibilità immediate. Per non parlare, una volta iniziati i lavori, i pagamenti tardivi degli stati di avanzamento che, a loro volta, provocano crisi di liquidità negli appaltatori e, a cascata, sui subappaltatori. La finisco qui, per non invadere oltre il mio spazio, concludendo come ho cominciato: i LLPP in Italia sono fermi perché non c'è trippa per gatti. ■■



1. Una suggestiva lampada di Aladino, per Lord Byron metafora della liquidità, pezzo pregiato del Neon Museum di Las Vegas, la metropoli del denaro. Quello che ci vorrebbe, insieme alle buone norme e politiche, per dare sviluppo e prospettiva anche al nostro settore delle infrastrutture

La pubblica utilità del sollevamento

Lettera del 25 marzo del presidente ANNA al Premier Conte e ai Ministri Patuanelli e De Micheli



FINCO
Federazione Industrie
Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche
per le Costruzioni

Via Brenta, 13
00198 Roma
Tel 06.8555203
Fax: 06.8559860
E-mail: finco@fincoweb.org
www.fincoweb.org

Daniela Dal Col
Presidente ANNA
Associazione Nazionale
Noleggio Autogrù, PLE
e Trasporti Eccezionali

Egregio Presidente Conte,
Egregio Ministro dello Sviluppo
Economico,
Egregio Ministro delle Infrastrutture e
dei Trasporti,

premesso che - come già con forza evidenziato nella ns. precedente del 22.03 u.s. - l'intero settore del sollevamento da me rappresentato è coeso nel fermare tutte le proprie attività sull'intero territorio nazionale al fine di contribuire al contrasto alla diffusione del virus COVID-19, voglio però ribadire in questa sede che le gru mobili, o comunque le attrezzature atte al sollevamento di cose e persone, definite anche beni strumentali, sarebbero dovute essere contemplate nell'elenco delle attività autorizzate, poiché necessarie in supporto a quelle essenziali riportate nell'elenco allegato al DPCM ieri aggiornato. Visto il "nuovo" allegato (codici ATECO) al decreto-legge in corso di pubblicazione e contenente MISURE URGENTI PER FRONTEGGIARE L'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19, non si può non fare a meno di rilevare l'eliminazione, rispetto al precedente comparto normativo e relativo allegato, delle attività di noleggio (anche il 77.12!). Come già richiesto sopra richiamata, riteniamo sia essenziale giungere ad una precisa



identificazione delle attività di "Pubblica Utilità", considerato che l'allegato così come aggiornato prevede quale operazione consentita quella di "Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte" (codice ATECO 49). Tale formulazione è infatti del tutto generica, estremamente ampia nella sua portata e comunque soggetta ad interpretazioni che potrebbero confliggere con la ratio del decreto stesso. Tale attività non rientra, per la tipologia del servizio richiesto, al nostro comparto. Abbiamo cercato di riorganizzare le nostre aziende cercando di essere operativi con il minimo essenziale del personale, questo proprio per garantire in primis la salute e la sicurezza dei nostri collaboratori e in secondo luogo per garantire il servizio in "emergenza" per tutte quelle attività ritenute essenziali e di prima necessità da parte dei clienti rientranti nell'allegato 1. Tuttavia questo Vs. modo di imporre le condizioni operative per espletare un servizio di supporto a dette imprese committenti, comunque richiesto e dovuto in condizioni di eccezionalità ed

urgenza (faccio solo un esempio: il sollevamento e posizionamento di macchinari per l'allestimento di strutture ospedaliere!), comporta una mole di lavoro burocratico assolutamente irragionevole e il richiamo in attività di personale amministrativo al solo fine di notificare alle Prefetture gli interventi; personale che invece dovrebbe essere ai ridotti al minimo e presente solamente per garantire l'operatività per studi di fattibilità e per la sicurezza dei sollevamenti richiesti in emergenza. Tale sforzo (e sacrificio economico a ns. carico) sarebbe stato evitabile ascoltando le istanze che da giorni rivolgiamo alle autorità politiche. Tutto ciò premesso SI CHIEDE PERTANTO di eseguire una valutazione approfondita di quanto sopra esposto e - se non possibile aggiornare l'allegato 1 inserendo i codici Ateco richiesti - ovvero: 43.99.02 NOLEGGIO DI GRU ED ALTRE ATTREZZATURE CON OPERATORE PER LA COSTRUZIONE O LA DEMOLIZIONE (Noleggio di gru e altre attrezzature con operatore che non possono essere

allocate in uno specifico tipo di costruzione) - Altri lavori specializzati di costruzione nca - 77.32.00 NOLEGGIO DI MACCHINE E ATTREZZATURE PER LAVORI EDILI E DI GENIO CIVILE (- noleggio e leasing operativo di macchine e attrezzature per lavori edili e di genio civile, senza operatore: noleggio autogrù, noleggio di ponteggi e piattaforme di lavoro senza operazioni di montaggio e smontaggio). Dalla classe 77.32 sono escluse: noleggio di macchine e attrezzature per lavori edili e di genio civile con operatore, cfr. divisione 43-noleggio di container, cfr. 77.39. In alternativa venga inserito nel testo del Decreto un capoverso dedicato esplicitamente alle attività di noleggio dei BENI STRUMENTALI intese come attrezzature di sollevamento cose e persone, con o senza operatore, e che nel medesimo venga chiarito in modo chiaro il tipo di attività consentita, affinché non si debba ricorrere ad interpretazioni con conseguenti incomprensioni e problematiche immaginabili. Chiediamo sia esplicitata la possibilità per i nostri associati di fornire le loro prestazioni/noleggi a tutte le attività che sono funzionali ad assicurare la continuità/effettività delle attività di cui all'allegato 1, nonché dei servizi di pubblica utilità e dei servizi essenziali di cui alla lettera e) senza dover impegnare personale evitabile al solo fine di porre in essere comunicazioni formali, considerato che il principio #IORESTOACASA vorremmo essere noi tutti i primi a rispettarlo. In secondo luogo sottoponiamo nuovamente alla Vs attenzione la necessità che il nostro settore sia finalmente dotato di una vera e propria identità (e quindi di un codice ATECO) e soprattutto il riconoscimento che tutte le aziende hanno diritto di avere. Non c'è infrastruttura ove un'autogrù non sia impiegata (Ponte Morandi su tutti), non c'è costruzione industriale ove un'autogrù non sia fondamentale, non c'è incidente ferroviario ove un'autogrù non sia essenziale, insomma NON AVREMMO IL PAESE CHE ABBIAMO se le autogrù non avessero "sollevato". ■■