

## L'intervista ■ GABRIELE BUIA

## «Fino a 15 anni per finire un'opera. A rischio la metà dei fondi europei»

■ I soldi ci sono e le imprese sono pronte. Ciò nonostante, in Italia i cantieri non riescono a partire. Il coacervo di norme e competenze, in una parola, la burocrazia, è una zavorra che frena opere e investimenti, ma senza infrastrutture il Paese rischia di diventare sempre più povero. I miliardi messi sul piatto dall'Europa con il Recovery plan sono un'occasione imperdibile, sostengono i costruttori, a patto di riuscire a spenderli.

PIERLUIGI DALLAPINA

■ «In media, servono 15 anni per realizzare opere superiori ai 100 milioni di euro. Quando cambiano i ministri quello nuovo rifà la programmazione delle opere e nel coacervo di norme i funzionari pubblici lasciano decidere i giudici». Gabriele Buia, presidente dell'Associazione nazionale costruttori edili non fa sconti, «è una bolgia di competenze», e in più teme che la cronica lentezza del sistema Paese possa far perdere l'occasione del Recovery plan.

L'Europa ha messo a disposizione dell'Italia 209 miliardi di euro. Questi soldi serviranno a rimettere in moto le infrastrutture e l'economia?

Se usassimo i soldi del Recovery plan seguendo i tempi attuali della burocrazia riusciremmo ad usare solo il 48% dei fondi messi a disposizione. Per il mondo delle costruzioni parliamo di 114 miliardi di euro, ma le procedure burocratiche impedirebbero di sfruttare il 52% di questa somma. I 209 miliardi complessivi erano arrivati a 223, ma il nuovo Governo li ha riportati a 209, togliendo 14 miliardi di opere, perché sapeva che non sarebbe riuscito a realizzarle rispettando i tempi.

I fondi europei hanno una data di scadenza?

Tutti i progetti presentati dovranno essere ultimati e rendicontati entro il 2026. Ricordo però che le prime dieci opere del Recovery plan de-

rivano dalla Legge obiettivo datata 2001. Questo dà il metro di misura della lentezza della nostra burocrazia. Ci sono infrastrutture indispensabili per il territorio, come la Campogalliano-Sassuolo o l'autostrada Cispadana, tanto per restare in Emilia Roma-

gna, che da oltre 15 anni aspettano l'avvio dei lavori. Casi del genere sono sparsi in tutta Italia, purtroppo. Anas, impiega in media 5 anni per avere le autorizzazioni necessarie per bandire una gara d'appalto.

In che modo la burocrazia blocca i cantieri?

È una bolgia di competenze. Negli ultimi otto anni sono stati riprogrammati i fondi cinque volte e, ad ogni nuovo ministro, dall'elenco venivano aggiunte o tolte opere. La pubblica amministrazione,



APPELLO AL GOVERNO Gabriele Buia, presidente Ance, propone di fissare tempi certi per l'avvio dei cantieri.

che è stata depotenziata, sulla testa ha la spada di Damocle del danno erariale e dell'abuso d'ufficio. Il risultato è che i funzionari, di fronte al coacervo di norme, adottano il blocco della firma, preferendo lasciar decidere i giudici. Al ministero delle Infrastrut-

ture ci sono più avvocati che ingegneri. E poi servono i pareri dei ministri dell'Ambiente e dei Beni culturali, che a volte sono contrastanti. Intanto gli anni passano. Come se non bastasse va coinvolto anche il Cipe.

Quanto pesano i ritardi sulle imprese?

A causa delle lungaggini della burocrazia ci sono imprese che falliscono nonostante siano riuscite ad ottenere l'aggiudicazione dei lavori. Il 70% delle cause che allungano i tempi dei lavori sono riconducibili a iter burocratici a monte della gara d'appalto. Per opere sotto il milione di euro, il tempo medio di attuazione, cioè dal progetto all'esecuzione, è di quattro anni. Inoltre, un'impresa che si è aggiudicata un appalto dieci anni fa, ora non potrà certo eseguire i lavori rispettando i prezzi fatti all'epoca.

Quali soluzioni proponete alla politica per superare la zavorra della cattiva burocrazia?

Il governo Draghi farebbe un grande servizio alla collettività se semplificasse le procedure, imponendo tempi precisi per i cantieri e la pratica del silenzio assenso. In 120 giorni si decide tutto. Quando poi un'opera è di interesse pubblico, una volta concertata va avanti senza nessuna interruzione. Nei territori senza infrastrutture le imprese non si insediano, ma senza imprese non c'è lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Cantieri Quelle due autostrade ancora ostaggio della burocrazia

■ I progetti sono stati approvati e gli appalti sono stati aggiudicati, ma i lavori non sono mai iniziati. Le autostrade Campogalliano-Sassuolo e Cispadana sono l'esempio lampante di quanto la burocrazia possa

bloccare i cantieri. Nel primo caso l'inizio dei lavori non è ancora realtà dopo 20 anni da quando l'opera è stata giudicata strategica dalla Legge obiettivo (era il 2001), mentre nel secondo gli anni d'attesa sono 15:

era il 2006 quando la Regione approvò lo studio di fattibilità. Nel frattempo, le imprese che devono costruirle - in entrambi i casi è coinvolta la Pizzarotti - attendono un via libera che non arriva mai.

### Nuova autostrada Campogalliano-Sassuolo

21/12/2001 Primo programma infrastrutture strategiche (legge obiettivo): viene individuata come prioritaria l'autostrada Campogalliano-Sassuolo

18/03/2005: è approvato il progetto preliminare

22/07/2010: è approvato il progetto definitivo

03/12/2010: è pubblicato il bando di gara per la scelta del concessionario

02/04/2014: è dichiarata aggiudicataria della gara l'ATI Autobrennero (Autostrada Brennero 51%, Impresa Pizzarotti 31,29%, Coopsette 14,48% e altri 3,23%)

04/12/2014: è sottoscritta la convenzione tra il Mit e il concessionario che prevede l'entrata in esercizio della nuova autostrada il 1° gennaio 2017

21/06/2018: è registrata alla Corte dei



Conti la convenzione tra ministero e concessionario (da questa data il contratto ha effettivamente inizio).

Ad oggi, Marzo 2021 (circa 20 anni dopo), i lavori non hanno ancora avuto inizio (anche per problemi Covid).

Ad oggi la concessionaria sta negoziando con il ministero il riequilibrio della concessione.

### Autostrada Cispadana

2006 La Regione Emilia-Romagna elabora lo studio di fattibilità

25/01/2010: aggiudicazione definitiva della «Concessione per la realizzazione e gestione dell'Autostrada regionale Cispadana» a favore dell'ATI Autostrada del Brennero (Autostrada Brennero 51%, Impresa Pizzarotti 19,30%, Coopsette 19,30% e altri 10,4%)

25/11/2010: sottoscrizione della convenzione tra la Regione e la concessionaria (anno previsto di completamento dell'opera: 2015)

19/12/2011: la giunta regionale, con delibera n°1867/2011, ha approvato il progetto preliminare

20/12/2012: avvio della conferenza dei servizi sul progetto definitivo indetta dal presidente della Regione Emilia

Romagna

25/07/2017: il ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare emette, di concerto con il ministero dei Beni culturali e del turismo, il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto definitivo dell'Autostrada regionale Cispadana. Il decreto di Valutazione impatto ambientale n.190 del 25/07/2017 è risultato essere favorevole con prescrizioni

Ad oggi Marzo 2021 (circa 15 anni dopo), i lavori non hanno ancora avuto inizio (anche per problemi Covid).

Ad oggi la concessionaria sta negoziando con la Regione Emilia Romagna un atto aggiuntivo che riequilibri la concessione.

## Navetta «Ponte ancora chiuso a un anno e mezzo dal varo»

Il Comitato alluvionati chiede l'apertura «Mettere fine a una situazione paradossale»

■ Il collaudo è stato completato, ma il ponte ciclopodone continua a restare chiuso. «Dopo un anno e mezzo dal varo il nuovo ponte non è ancora fruibile dalla cittadinanza e vorremmo delle delucidazioni per la mancata inaugurazione». A scrivere è il Comitato alluvionati in rap-

presentanza dei cittadini dei quartieri Molinetto e Montanara per sapere dagli «enti preposti, che sono stati già più volte interpellati in tal senso, quali sono i tempi per l'apertura definitiva del ponte della Navetta».

Sul tema era intervenuto anche l'assessore ai Lavori pub-



ALLUVIONE Il vecchio ponte è crollato nel 2014.

blici, Michele Alinovi, che aveva sollecitato il provveditorato interregionale per le opere pubbliche a velocizzare i tempi di apertura. L'assessore proponeva il taglio del nastro entro Pasqua.

«In tutti questi mesi in cui l'area è stata abbandonata a se stessa l'accesso è stato possibile per estranei e non addetti ai lavori. Il passaggio sopra e sotto il ponte stesso non era in alcun modo monitorato, le transenne che delimitano il cantiere non hanno impedito l'accesso di fatto alla percorribilità di un ponte che ad oggi risulta «inagibile» - avverte il comitato -. Non vorremmo che la situazione possa costituire nuovamente, in

caso non si arrivasse ad una conclusione tempestiva dei lavori, un pericolo nell'area limitrofa per persone e cose. Ci teniamo a ricordare che il pontino è sempre stato un importante collegamento tra i due quartieri ed è destabilizzante per tutti vedere un'opera incompiuta ed inutilizzabile».

Il comitato afferma che il ponte della Navetta «doveva essere il simbolo della ricostruzione post-alluvione» e per questo auspica che la riapertura, da realizzare la prima possibile, possa «mettere definitivamente la parola fine ad una situazione paradossale».

r.c.

© RIPRODUZIONE RISERVATA