

Gabriele Buia (Ance): serve un piano di manutenzione del territorio e delle infrastrutture ITALIA VELOCE (CON DUBBI)

Duecento miliardi dal Mit per 130 nuovi cantieri

DI ROBERTO CARCANO

Un'Italia iperconnessa. È questo l'obiettivo del piano d'investimenti messo a punto durante l'estate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e denominato Italia Veloce. Il progetto individua 130 opere e programmi di intervento prioritari in diversi settori - ferrovie, strade e autostrade, porti, aeroporti, infrastrutture idriche e trasporto locale - prevedendo un investimento complessivo di 200 miliardi di euro. Sulle reali prospettive e le eventuali criticità di questo piano *Milano Finanza* ha chiesto il parere di **Gabriele Buia**, presidente di *Ance*, l'associazione nazionale degli imprenditori edili.

Domanda. Qual è il suo giudizio sulle concrete possibilità di attuazione di Italia Veloce, e quali sono a suo avviso gli elementi di maggiore criticità?

Risposta. Trovo positivo che il governo abbia aggiornato la programmazione strategica in tema di infrastrutture indicando chiaramente obiettivi e priorità, ma programmare non basta. Occorre fare in modo che i programmi e le risorse si traducano in cantieri. Siamo stanchi degli annunci e dei buoni propositi che poi naufragano in un mare di decreti attuativi, procedure, rimpalli di pareri e competenze. Non possiamo più permettercelo. Dobbiamo introdurre meccanismi strutturali di accelerazione della spesa, rafforzare la capacità amministrativa e tagliare con l'accetta i tempi morti della burocrazia. Non è accettabile che nel nostro Paese ci vogliano ancora 16 anni per realizzare un'opera

strategica e quattro o cinque per i più semplici interventi di manutenzione. Con queste premesse come pensiamo che il programma possa essere realizzato in tempi ragionevoli?

D. Ben 36 interventi del piano verranno affidati a commissari. Quali sono i criteri con cui sono stati scelti e quali i vantaggi che il commissariamento può garantire?

R. I criteri per la scelta dei commissari sono stati definiti per legge, in particolare con il decreto sbloccacantieri e poi con il dl semplificazioni. Si tratta, per non scendere in eccessivi tecnicismi, del commissario modello Genova, la cui funzione è focalizzata essenzialmente sulla velocizzazione dei tempi della gara e sulla fase del contratto. In questo modo, però, si deroga a tutte le leggi ordinarie e si istituzionalizza la straordinarietà. Occorre invece agire sulle procedure a monte della gara, tutelando la trasparenza e la regolarità del settore delle opere pubbliche. È infatti prima della gara che si annidano le maggiori inefficienze e si accumulano ritardi. Da un campione selezionato di 230 grandi opere emerge, infatti, che quasi il 70% delle cause di blocco si concentra nella fase che precede la gara: quella selva di autorizzazioni, pareri, passaggi decisionali che rallentano all'infinito ogni intervento.

D. Sotto il profilo dell'urgenza, qual è la scala di priorità?

R. È prioritario sbloccare e accelerare gli investimenti già in corso e puntare sui piani e gli interventi di manutenzione e di messa in sicurezza dei territori. Come abbiamo evidenziato più volte al Governo e al Presidente

del Consiglio sono già disponibili 39 miliardi di euro per i cantieri e 2,8 miliardi per la progettazione, stanziati con le ultime leggi di bilancio, che potrebbero essere usati subito. Non c'è più tempo da perdere.

D. Per quanto riguarda i finanziamenti, crede che sarà necessario ricorrere al Recovery fund o ci sono altre strade percorribili?

R. Sembra paradossale, ma quello dei finanziamenti non è il primo dei problemi. Abbiamo ingenti risorse già stanziate nelle precedenti leggi di bilancio che non sono state utilizzate. Con il Recovery fund abbiamo un'occasione straordinaria per intervenire sulle nostre città, ma dobbiamo evitare di perderci in mille rivoli e mille programmi che rischiano solo di rendere impossibile la spesa. Puntiamo su progetti concreti pensati soprattutto per le generazioni future, le più penalizzate da questa pesantissima crisi. Non facciamo che questo sia l'ennesimo treno che ci lasciamo sfuggire.

D. Infine: c'è un vulnus «storico» in Italia relativo alle infrastrutture, quello della carenza di manutenzione. Come pensa che si potrebbe intervenire per migliorare questo aspetto?

R. Siamo uno dei Paesi al mondo con il territorio più fragile, che paga un prezzo enorme a causa dell'incuria



Peso: 51%

e del degrado. Eppure un euro speso in prevenzione può farne risparmiare quattro nel riparare i danni subiti. Per questo ribadisco che è necessario intervenire con un grande piano di manutenzione del territorio e delle infrastrutture. Un Piano Italia costituito da interventi diffusi, orientato alla sostenibilità, che comprenda interventi per l'attenuazione dei rischi naturali, idrogeologico e sismico, e interventi nelle infrastrutture sociali, necessarie per gestire la crescente domanda di servizi come la sanità, l'istruzione,

l'edilizia abitativa e la mobilità. Senza dimenticare le reti di collegamento, ferroviarie e stradali, indispensabili per rilanciare la competitività e ridurre il divario tra le diverse aree del Paese. (riproduzione riservata)



Gabriele Buia



Peso:51%