



RITARDOPOLI NELL'ITALIA DELLE 744 OPERE BLOCCATE

Dai trafori ferroviari alle nuove autostrade, agli interventi per rafforzare le strutture sanitarie. Lentezze e mancata efficienza che si stanno accumulando a causa della burocrazia rischiano di vanificare anche l'opportunità del Recovery Plan. «Se non razionalizziamo la macchina pubblica e non semplifichiamo la vita alle imprese, questo Paese affonda» denuncia Gabriele Buia, il presidente dei costruttori.

di Guido Fontanelli

Lun crescendo, un torrente che diventa un fiume in piena. Avevamo contattato **Gabriele Buia**, 62 anni, presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, per raccogliere un commento sulle esternazioni del premier Giuseppe Conte in tema di appalti e grandi opere. Il risultato è una denuncia sempre più dura contro un sistema di norme e di burocrazia che non solo soffoca le imprese, ma rischia di minare la parte fondamentale del Recovery Plan sulle infrastrutture. Una richiesta quasi disperata di cambiamento per snellire le procedure dei cantieri bloccati dalla burocrazia. I lavori da far partire o in ritardo sono tantissimi: basta scorrere l'elenco delle opere - di cui si dà conto nel box qui sotto - che sono state affidate dal governo a commissari straordinari proprio nel tentativo di accelerare i tempi. Ma partiamo dall'inizio: parlando al Senato, il 19 gennaio scorso, il presidente del Consiglio

ha detto che «pur in un momento così difficile» gli appalti per i grandi lavori sono aumentati dai 39,4 miliardi del 2019 ai 43,3 del 2020. In realtà non è così. «Eh no, una cosa sono i bandi, un'altra la firma degli appalti e un'altra ancora l'apertura dei cantieri» ricorda **Buia**. «Dalla pubblicazione di un bando all'avvio dei lavori passano mesi se non anni. società non ha personale sufficiente per dare seguito a tutti i bandi che ha pubblicato. Si ricorda i bandi di Invitalia per l'emergenza sanitaria?». **Ce li racconti.** Si trattava di lavori per rafforzare le strutture sanitarie di fronte all'emergenza Covid, per un valore di oltre 700 milioni. Il bando è stato pubblicato il 2 ottobre e poi non se n'è saputo più niente, ci sono imprese che ancora aspettano i progetti. **Ma il decreto Semplificazioni non prevedeva un'accelerazione dei lavori?** Il decreto prevedeva l'apertura dei cantieri per tutte le gare bandite entro il febbraio 2020, ma siamo ancora

fermi. E il problema non è solo questo.

Cioè?

Anche a monte del bando i tempi sono lunghissimi: da quando si decide di spendere un euro per un'opera a quando si fa il bando, passano anni.

È una situazione solo italiana o si riscontra anche in altri Paesi?

Solo, strettamente italiana: c'è troppa burocrazia. Da Tangentopoli in poi è stato un susseguirsi di norme che si sono moltiplicate a dismisura: dal 1994 a oggi il settore è stato interessato da 500 provvedimenti legislativi e normativi. Si è passati da otto provvedimenti l'anno negli anni Novanta ai quasi 30 nell'ultimo decennio. L'anno record è stato il



2019 con 39 interventi sul settore. E le pare normale che l'Anas debba aspettare cinque anni prima di ottenere tutte le autorizzazioni a un progetto prima di poterlo bandire? Per alcuni contratti di programma sono previsti 11 passaggi, approvativi con tempi lunghissimi: tre anni per quello Anas-Rfi. E poi nelle aziende pubbliche spesso manca il personale qualificato per gestire

questa mole di lavoro.

Quanti sono i cantieri bloccati o che non sono stati ancora aperti?

Ne abbiamo censiti 744, di cui 87 sono grandi opere.

C'è il pericolo che gli investimenti previsti dal Recovery Plan subiscano rallentamenti?

La nostra preoccupazione è proprio questa: se non ci saranno semplificazioni strutturali alle procedure di spesa, rischiamo di far fallire il piano di investimenti del Recovery Plan. Non è una questione di risorse, invece di 220 miliardi possiamo anche riceverne 400, ma se non le spendiamo non servono a niente. E se questi sono i nostri tempi, noi quei soldi non li impiegheremo mai.

Sarebbe un'enorme occasione perduta.

Ogni miliardo di investimenti nel settore delle costruzioni crea 15 mila posti di lavoro. Per ogni euro investito c'è un effetto diretto e indiretto su tutta la filiera di tre euro e mezzo. Se poi parliamo solo di grandi opere, il risultato è la crescita del Paese, lo sviluppo economico. Pensi all'importanza delle infrastrutture per il Sud, che non a caso sono previste nel Recovery Plan: avere migliori infrastrutture significa portare più aziende nel Mezzogiorno.

Come evitare il rischio di non far partire gli investimenti?

È un problema che riguarda il sistema-Paese. Non è colpa di questo governo o di quel ministro. Neppure un supereroe riuscirebbe a ridurre i tempi con un sistema normativo come il nostro. Ma le pare possibile che quando i progetti vanno al ministero dell'Ambiente per ottenere una valutazione di impatto ambientale bisogna aspettare anni? E che lo stesso dicastero abbia sette miliardi pronti da investire e non riesca a farlo perché mancano i progetti? Nel nostro settore aspettiamo ancora 35 decreti attuativi. Se non razionalizziamo la macchina pubblica e non semplifichiamo la vita alle imprese, questo Paese affonda. Oggi rischiamo di giocarci il futuro delle prossime generazioni, di lasciare in eredità ai nostri figli un debito che non potrà essere ripagato. Quindi il governo deve intervenire sulle procedure di spesa e riformarle. Le imprese che

operano con il pubblico sono estenuate, non ce la fanno più, c'è un clima di presunzione di colpevolezza automatico, immediato. Ormai c'è un rapporto tra il committente pubblico e le imprese come tra un sovrano e il suddito: tutto è dovuto. Pensi che per accelerare i tempi obbligano le imprese a preparare un'offerta in appena 10 giorni, fanno gare d'appalto per opere da centinaia di milioni dando un mese di tempo alle aziende per mettere a punto l'offerta e fare pure progetti migliorativi.

Cioè scaricano il problema dei tempi sulle imprese...

Esatto. Guardi, ci vuole un cambiamento radicale di questo Paese. Altrimenti sarà un disastro. Bisogna tagliare i rami secchi. E correre, correre, correre. ■

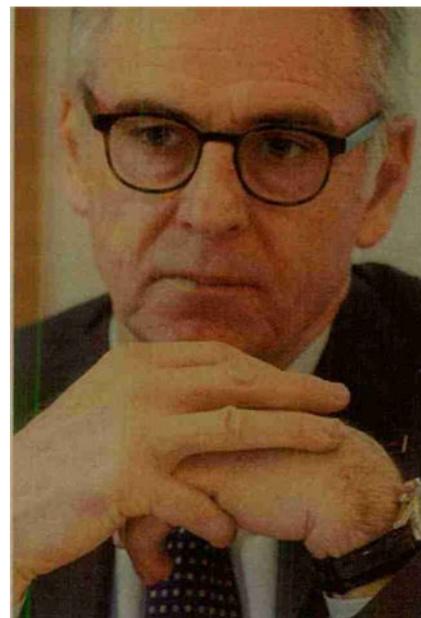
© RIPRODUZIONE RISERVATA



UN CATALOGO DI INCOMPIUTE DA BRESCIA A CATANIA

Non si riescono a spendere decine di miliardi già stanziati.

Sono 744 le opere bloccate censite dall'Ance che riunisce le imprese edili italiane. Uno stop che, secondo l'associazione, sottrae all'economia nazionale 201 miliardi di euro di potenziali ricadute e si riflette in una mancata occupazione di 890 mila persone. In particolare, i grandi progetti fermi (per un valore di oltre 100 milioni ciascuna) sarebbero 87 mentre quelli medio-piccoli ammonterebbero a 657. I lavori da cominciare o in ritardo sono tantissimi: basta scorrere l'elenco delle grandi opere affidate dal governo a 30 commissari straordinari nel tentativo di accelerare i tempi. Ci sono collegamenti stradali come la statale Ionica da riqualificare (oltre 3 miliardi) e la Grosseto-Fano (oltre 2 miliardi). La trasformazione in superstrada della statale Roma-Ascoli Piceno (1,1 miliardi) e il completamento della Ragusa-Catania, la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Trebbia, il potenziamento della Garganica. Ci sono poi i 16 cantieri da riaprire che riguardano le tratte ferroviarie come l'alta velocità tra Brescia e Padova (oltre 8,6 miliardi), la Palermo-Catania-Messina (8,7 miliardi), la Genova-Ventimiglia, la Salerno-Reggio Calabria, la chiusura dell'Anello ferroviario di Roma. Altri lavori riguardano la linea C della metropolitana di Roma e la messa in sicurezza del sistema di acquedotti che rifornisce la capitale. E poi dighe in Sardegna e in Sicilia da mettere in sicurezza mentre nel porto di Genova dovrebbe partire la costruzione della nuova diga foranea per cui ferve il dibattito pubblico. Si prevedono tempi lunghi, nonostante il commissario... (G.F.)



Gabriele Buia, 62 anni, presidente dell'Ance.

COPERTINA

Lavori nella stazione Colosseo-Fori Imperiali per l'ampliamento della linea della metropolitana C, a Roma, in costruzione dal 2007.



questa mole di lavoro.

il risultato è la crescita del Paese,

generazioni, di lasciare in eredità ai

