

22 Mar 2019

Tav Brescia-Padova, Bianchi (Ad Pizzarotti): «Il Mit blocca l'opera, chiederemo i danni»

Alessandro Arona

«Espropri mai approvati, siamo in ritardo di sette mesi e i costi salgono». Ma Toninelli: «L'opera si farà, efficiente e sostenibile»

L'alta capacità Brescia-Verona, il 1° lotto costruttivo Brescia Est-Verona (1.892 milioni di euro di costo totale, di cui 1.645 milioni di contratto tra Rfi e Cepav Due firmato il 6 giugno scorso), è in ritardo di sette mesi sulla tabella di marcia perché Rfi non ha approvato nel settembre scorso, come previsto, il piano degli espropri, firma che avrebbe consentito alle imprese di accedere alle aree per avviare le lavorazioni preliminari: allestimento dei cantieri, bonifica da ordigni bellici, indagini archeologiche, monitoraggi ambientali, spostamento dei pubblici servizi interferenti.

Tutto questo non è dunque avvenuto, e se anche il progetto esecutivo sarà come previsto pronto tra aprile e maggio (in base al cronoprogramma contrattuale), i lavori non potranno partire subito, come era previsto.

Questo è quanto raccontato a «Edilizia e Territorio» da Corrado Bianchi, amministratore delegato di Pizzarotti Spa, socio al 27,27% di Cepav Due (gli altri sono Saipem 59,09% e Gruppo Icm Maltauro 13,64%, mentre il 12% di Condotte è al momento "congelato" e sparti pro quota negli altri tre consorziati).

Rfi e Cepav Due non smentiranno questa ricostruzione, anche se Rfi fa sapere che «la progettazione esecutiva dell'opera procede come da cronoprogramma», come d'altra parte racconta anche Bianchi.

Il punto è un altro. La Tav Brescia-Verona non sarà bloccata dall'analisi costi-benefici del Mit, ma sarà chiesta una "project review" (come ad esempio per la tangenziale di Bologna). Ecco le parole del Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli alcuni giorni fa all'«Arena di Verona»: «Con l'analisi costi-benefici, che è praticamente pronta e che non ha causato un solo giorno di interruzione della procedura, la Brescia-Verona sarà resa efficiente e sostenibile, nel pieno rispetto dei soldi dei cittadini e dell'interesse pubblico». Il Mit sta dunque lavorando a una project review dell'opera per ridurne i costi e forse l'impatto ambientale. «In questa situazione - spiega un tecnico esperto di ferrovie che non vuole essere citato - è logico che Rfi non possa dare il via libera agli espropri. Una modifica anche marginale al tracciato cambia le aree di sedime interessate, e comunque comporta una modifica al progetto, che richiederà tempo per essere fatta».

Le imprese interessate, dunque, segnalano che questo stop agli espropri e tanto più le eventuali modifiche progettuali comporteranno tempi e costi aggiuntivi che imporranno una revisione del progetto (appena firmato).

Fonti di Cepav Due - scrive l'«Arena di Verona» - spiegano che i lavori non potranno partire prima della primavera del 2020.

Ecco l'intervista a Corrado Bianchi, Ad di Pizzarotti.

«Dopo la firma del contratto da parte di Cepav Due, il 6 giugno scorso, avvenuta a valle di un

lungo iter approvativo del Progetto che ha coinvolto tutti gli Organi preposti, sono passate come sempre alcune settimane per la presentazione della documentazione preliminare prevista, tra cui le fideiussioni, le polizze assicurative, il Programma Lavori aggiornato alla data di stipula del contratto, le nomine di alcune figure chiave di progettazione e coordinamento della Sicurezza, il contratto è diventato quindi efficace dai primi di luglio. Da quella data è cominciato a decorrere il termine contrattuale di 82 mesi per realizzare l'opera».

«Dopodiché – prosegue Bianchi - la prima cosa da fare era accedere alle aree, per potere realizzare le attività preliminari (allestimento dei cantieri, bonifica da ordigni bellici, indagini archeologiche, monitoraggi ambientali, spostamento dei pubblici servizi interferenti con la futura linea ferroviaria) in parallelo alla progettazione esecutiva dell'opera, che avrebbe impegnato i progettisti di Cepav (come da contratto) per alcuni mesi».

«Ebbene – arriva al dunque l'AD di Pizzarotti – Cepav Due ha predisposto tutta la documentazione per il piano di occupazioni di urgenza ed espropri, il tutto è stato consegnato al committente l'8 agosto. RFI doveva emettere i decreti per gli espropri, normalmente i tempi per questi decreti sono contenuti in 30 giorni, non ci sono mai slittamenti, al limite se ci sono dubbi o problemi si risolvono velocemente. Invece, ad oggi, a quasi otto mesi dalla consegna della documentazione, RFI non ha ancora firmato i decreti ».

«RFI non ci ha notificato nulla, né ha spiegato il perché della mancata emissione. Abbiamo inviato una lettera formale, appena palesato il problema e successivi solleciti, ma non ci hanno risposto. Informalmente però sappiamo che questo stop è dovuto all'analisi costi-benefici in corso al ministero delle Infrastrutture».

A che punto è, nel frattempo, la progettazione esecutiva?

«Circa il 50% del progetto è stato consegnato, contiamo di finire tutto a fine maggio/inizio giugno. Se avessimo avuto accesso alle aree da settembre, come da programma, a maggio saremmo in grado di avviare i primi lavori. Ma così non sarà, perché abbiamo perso sette mesi (ad oggi), nei quali spendiamo soldi per organizzazione e personale senza però poter realizzare le attività preliminare di cui ho detto prima, propedeutiche all'avvio dei lavori».

Ma non avete avuto accesso ad alcune aree?

«Siamo riusciti a fare accordi bonari con alcuni proprietari per un accesso provvisorio, ma sono poche aree, il 15-20% del totale, e comunque sparse a macchia di leopardo, non si riesce a fare nulla di sistematico e di funzionale al programma di esecuzione dell'opera».

«E' nostra intenzione – aggiunge – rivalerci sul committente sui tempi persi. Abbiamo già formalizzato questa intenzione con una lettera a RFI, nella quale annunciamo la necessità di stipulare un atto aggiuntivo al contratto per definire i maggiori costi e maggiori tempi dovuti a questi ritardi, non dipendenti da noi»