



Il dossier

Grandi opere incompiute, perché finisce sempre così

di MARZIO FATUCCHI

Il giorno dopo l'esplosione dell'inchiesta sulla Tav a Firenze è scontro sul futuro delle grandi opere e sulle soluzioni dell'intreccio tra crisi, leggi inadeguate, scarsi controlli preventivi e illegalità. Il presidente della Provincia Andrea Barducci si schiera con il governatore Enrico Rossi: «Le responsabilità dei singoli non possono inficiare la validità» di un'opera che «resta di vitale importanza per tutto il sistema della mobilità». I No Tav chiedono invece le dimissioni di Rossi: «La politica ha fallito», ora fermate i tunnel, noi i problemi di quella grande opera «l'avevamo sollevati da tempo».

Sesto

**Maxiposter
di Gianassi
Anti Peretola**

A PAGINA 12

GRANDI OPERE, GRANDI INCOMPIUTE (COME EVITARE LO SCANDALO FINALE)

Solo colpa dei corrotti? Un docente, un avvocato e un ingegnere: no, anche delle norme

SEGUE DALLA PRIMA

Diamo per scontato che le grandi infrastrutture in Italia siano davvero «condivise» e «partecipate». Non è così, ce ne sono 331 bloccate per l'opposizione degli attori del territorio. Ma anche se fossero condivise, resterebbe il problema di vederle realizzare in legalità, sicurezza, trasparenza.

Il caso Firenze. Due grandi interventi che dovevano cambiare la città (Castello e l'Alta velocità) rischiano di trasformarsi in terreni per erbacce a causa dei dubbi della magistratura. Altri hanno rischiato, come la tramvia. Altri hanno visto così raddoppiati, come il Teatro dell'Opera.

Le cause. I grandi appalti muovono risorse ingenti. Ed alcune ditte cercano di usare merce scadente, risparmiare sui compensi ed i contributi ai lavoratori e con queste risorse (strappate alla collettività) magari «ungere» il decisore pubblico, amministrativo o politico che sia. C'è una via d'uscita? «No. In Italia è impossibile» sentenza Ivan Cicconi. Autore de «La storia del futuro di tangentopoli», ex capo segreteria del ministero ai lavori pubblici, ingegnere ed ex dirigente privato. «Le grandi opere — spiega — oggi sono in Italia la protesi dell'incapacità di guardare al futuro, Tav di Firenze compresa. Non c'è nessuno studio sulla priorità rispetto ad altre opere e sull'utilità effettiva»

Le norme. Il secondo motivo del pessimismo di Cicconi è che «in Italia abbiamo introdotto istituti contrattuali anomali rispetto alle direttive europee, che privatizzano

le relazioni economiche». Due esempi: il «general contractor che una volta fatta la gara segue le regole del diritto privato», quindi meno controlli. E la presenza di «società pubbliche di diritto privato, per esempio Italferr, con un sistema di nomine politiche: dove è finita presidente l'ex presidente della regione Umbria Lorenzetti, che con Italferr ci entrava come i cavoli a merenda».

La criminalità. L'Italia è un paese con un alto tasso di criminalità e corruzione (6gesima nel mondo, pari a Ghana e Macedonia). I controlli non dovrebbe essere preventivi? «Lo sanno gli studenti al primo anno di Legge: la magistratura dovrebbe intervenire solo nei casi patologici. Se è l'unica a intervenire per sanare i problemi, il sistema non regge» commenta Duccio Traina. Avvocato, tra i massimi amministrativisti italiani, è convinto sia necessario cancellare il «lassismo nei confronti delle imprese. Con strumenti incentivanti, come premi se acceleri la data di consegna dell'opera».

I ribassi. Spesso gli appalti sono vinti al massimo ribasso. Come evitare che questo sia lo strumento per far vincere chi non rispetta costi del lavoro, materiali e tecnologie? «Attraverso il controllo delle anomalie — risponde Traina — La norma c'è. Se il ribasso è notevole rispetto alla media delle offerte il controllo è automatico ed obbligatorio. Ma si può comunque fare anche facoltativamente». Solo che si entra nel campo discrezionale: «L'amministrazione può decidere come vuole a meno che le giustificazioni date dalle ditte non siano senza senso». L'alternativa sarebbe «l'offerta economicamente vantaggiosa. Piace ai sindacati: oltre al prezzo, si tiene conto

di fattori organizzativi, ambientali, di progetto. Valori però non «matematici» e quindi discrezionali, con possibile alterazione della concorrenza» e possibili ricorsi al Tar: cioè altri rinvii. «Le imprese — conclude Traina — sono più attrezzate, dal punto di vista tecnico, delle pubbliche amministrazioni. E, come succede negli ultimi anni in modo selvaggio, gli appalti vedono grandi ribassi: c'è grande competizione, per la crisi, nell'edilizia».

Appalti Docg. Criminalità, profitti scorretti, normative non adeguate. C'è chi però cerca un modello diverso. «Occorre un patto civico tra istituzioni, sindacati e banche che le imprese in appalto e subappalto devono sottoscrivere. Riguarda la tracciabilità delle forniture, dei trasporti, dei flussi finanziari e la responsabilità sociale» chiede Alessandro De Lisi, direttore del Progetto San Francesco, «think tank» anti criminalità della Cisl. Quindi, per le aziende «patenti a punti e white list» aggiunge, pretendendo «certificato di qualità professionale, regolarità contributiva e certificazione antimafia dell'impresa e delle filiere a aggiunge De Lisi a anche per commercialisti, notai, avvocati, fornitori ed

trasportatori dell'impresa che concorre». Perché l'impresa può essere formalmente pulita, ma «se il commercialista o i trasportatori sono in odor di ndrangheta, è evidente non cambia nulla». Utopia? «No — ribatte De Lisi — Pensate allo scandalo del metanolo: i produttori sani capirono che il loro futuro passava dai controlli, e nacquerò le Docg». Quella prevenzione che manca oggi.

Marzio Fatucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

