

Grandi annunci PICCOLE OPERE

DI GIANFRANCESCO TURANO

Nuntio vobis gaudium magnum. La frase è gioiosa. Aveva il difetto di essere pronunciata ogni morte di papa, ma il governo Berlusconi ha superato l'insidia. Gli annunci di nuove opere che rilanceranno l'economia e faranno dell'Italia un paese supermoderno fioccano. Solo nei primi giorni del 2010 c'è stata una ventata di inaugurazioni, con la Pedemontana lombarda e il terzo valico ferroviario dei Giovi sulla Milano-Genova. Finanziamenti a pioggia cadranno sulla Parma-Brennero, la Ragusa-Catania, l'autostrada mediopadana veneta e quella del Tirreno. Il ponte sullo Stretto è praticamente fatto e, senza l'attentato di Tartaglia, il premier avrebbe già piazzato la monocalorizzata prima di Natale. E poi termovalorizzatori, rigassificatori, centrali nucleari, nuovi aeroporti. Sui giornali e in tv è tutto un semaforo verde, un "finalmente si parte", un via libera ai finanziamenti. Soldi pubblici, si intende, anche se nel cocktail dell'annuncio il brivido dell'investimento privato è fondamentale quanto l'oliva nel Martini. Perché essere moderni significa pagare pedaggi. Poi magari succede come con l'Alta velocità, dove i privati non hanno messo un soldo, e stanno arrivando per godersi la rete bell'e fatta. O come con le concessionarie autostradali, dove ogni investimento in manutenzione finisce dritto a rimpolpare gli aumenti tariffari.

La politica dell'annuncio paga sempre. Paga a un primo livello, quello propagandistico. Ma il vero business è oltre il taglio del nastro. Un'opera annunciata, in Italia, parte da una certezza. Non si farà nei tempi stabiliti. Forse non si farà mai. Ed è appunto questo che produce, in aggiunta al consenso, reddito. L'elenco di chi ci guadagna è lungo. Le imprese, naturalmente. I loro avvocati che puntualmente fanno causa allo Stato per i motivi più incredibili. I manager, i periti, i professionisti di ogni estrazione, chiamati a valutare tempi, prezzi e inadempienze. È un sistema sostanzialmente fuori controllo, dominato da una discrezionalità opaca.

Esperti a contratto. Per ogni ramo dello scibile c'è una consulenza pagata con somme a cinque zeri più Iva. Per ogni lite c'è una transazione riservata, che finisce sepolta in qualche piega di bilancio. Perché per ogni annuncio c'è un controannuncio. Da questo punto di vista, il caso di scuola è quello del ponte fra Sicilia e Calabria. L'opera finalmente parte, ha dichiarato a fine dicembre Pietro Ciucci che guida sia la Stretto di Messina sia l'Anas. Ci sono 2,5 miliardi di euro di denaro pubblico, cioè meno della metà di quelli che servono, con zero investitori privati in vista. Fa niente. Ci sono rischi sismici, ambientali e di infiltrazioni criminali. Fa niente, purché si incominci. Ma prima di partire il ponte ha rischiato di non partire perché Romano Prodi aveva deciso che l'opera è inutile. Peccato che la gara fosse già stata fatta e che il consorzio Eurolink (Impregilo, Condotte, Sacyr, Cmc e Ishigawa Harima) pretendesse di essere risarcito per il disturbo e le spese affrontate fino al momento.

Binari inutili. Si è parlato di rimborsi da qualche decina fino a centinaia di milioni di euro, secondo le interpretazioni. Ma per il ponte la lite è stata, a sua volta, soltanto annunciata. L'esecutivo in carica ha deciso che, pagare per pagare, tanto vale costruire. Lo stesso principio è stato applicato alla ferrovia Av Milano-Genova. Qui gli avvocati erano già in campo con una richiesta di risarcimento da 1 miliardo di euro presentata dal consorzio Cociv, designato general contractor nel lontano 1991 dalle Fs di Lorenzo Necci. In circa vent'anni, il consorzio ha cambiato assetto più volte fino allo stato attuale con alla guida Impregilo, la maggiore impresa di costruzioni italiana, in società con Condotte e il gruppo Gavio. Anche qui, come per il ponte, ha giocato l'effetto annuncio-controannuncio. Prima si nel 2005, poi no nel 2006, con Pierluigi Bersani che revoca la concessione, poi di nuovo si nel 2008 con il governo di centrodestra. Fra il sì e i due no, il Cociv ha chiesto allo Stato 1 miliardo di euro. La decisione sulla lite è stata af-

fidata a un lodo arbitrale con tre tenori del giure come Guido Alpa, Pietro Trimarchi e Vincenzo Mariconda. Il contribuente potrà trovare interessante che la progettazione messa a piedilista dal Cociv sia stata finanziata per 155 miliardi di lire proprio dalle Ferrovie. La richiesta dei privati, insomma, si fondava in parte su somme già pagate dalla mano pubblica e considerate insufficienti dai privati medesimi.

Alla fine ha prevalso il volere bene e, salvo qualche isolata protesta di esagitati no-tav, l'8 febbraio 2010 il ministro dello Sviluppo Economico Claudio Scajola ha condotto in porto la sua battaglia di orgoglio ligure con l'inaugurazione dei lavori. Il terzo valico costerà, nelle previsioni, 5 miliardi. In cassa ce n'è uno e i privati latitano. D'altra parte, avere il denaro prima di incominciare è un pregiudizio che frena lo slancio creativo. Ugualmente superfluo è il parere dei tecnici delle Fs, per i quali l'opera non serve. Il criterio è quello che risulta dalle carte dell'inchiesta di Firenze sugli appalti: spartizione per zone di influenza. In questo, le procedure delle commesse pubbliche aiutano. «L'ordine di precedenza dei finanziamenti dello Stato alle grandi infrastrutture», dice Marco Ponti, docente di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano, «viene scelto in modo assolutamente discrezionale».

E vista l'importanza della Lega nel governo, il 20 gennaio le ruspe hanno acceso i motori a Cassano Magnago, nel varesotto di Umberto Bossi, per la Pedemontana lombarda. Entro febbraio sarà bandita la gara per lavori da 2,2 miliardi ma due terzi del tracciato sono ancora da affidare, mentre il resto graverà in massima parte sulla Milano-Serravalle, ossia sulla Provincia di Milano, dopo che il partner privato Atlantia-Autostrade (Benetton) si è defilato per non fare concorrenza a se stesso, il Cociv ha chiesto allo Stato 1 miliardo di euro. In autostrada la Lega è stata preceduta di un mese dagli alleati del Pdl.

A metà dicembre Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture e enfant du pays, ha inaugurato il primo lotto della Tirrenica, un altro classico degli annunci. Qui i soldi (3,6 miliardi) li metterà la Sat del gruppo Atlantia in cambio di un prolungamento della concessione fino al 2046. Vigilerà il dalemiano Antonio Bargone, nel doppio ruolo di manager della Sat e commissario governativo. ►

Isola in cenere. La leva del diritto acquisito è scattata in modo clamoroso con gli inceneritori siciliani. Ecco la storia. Nel 2002 la giunta regionale guidata da Salvatore Cuffaro decide di costruire quattro nuovi impianti per la combustione dei rifiuti. L'appalto viene messo a gara nel 2003 ed affidato ad Actelios-Falck e Waste Italia ma il progetto presenta parecchie irregolarità tanto che la Corte di giustizia europea lo boccia senza appello nel 2007. Mentre Cuffaro esce di scena dopo la condanna in primo grado nel 2008, il suo successore Raffaele Lombardo stabilisce ad aprile del 2009 che gli inceneritori non saranno costruiti. Actelios replica minacciando di chiedere alla Regione siciliana oltre 200 milioni di euro di danni per la progettazione eseguita e le spese sostenute. A rendere ufficiale la notizia è l'assessore di Lombardo Gaetano Armao, avvocato specializzato in diritto amministrativo e consulente di Actelios dal 2001 al 2008, negli anni di Cuffaro. A ottobre 2009, il colpo di scena. Lombardo decide che gli inceneritori vanno fatti e, forti del loro credito, Waste e Falck si mostrano disposte a partecipare a nuove gare. L'unico danno collaterale lo subisce la poltrona di Armao che non sopravvive ai sospetti di conflitto di interessi e al rimpasto di giunta avvenuto a dicembre del 2009.

Da Roma in giù. Anche una bocciatura definitiva può tradursi in soddisfazione economica. È successo con l'autostrada Roma-Latina o corridoio tirrenico sud. L'opera da 3 miliardi viene battezzata con la legge obiettivo del dicembre 2001, la madre di tutti gli annunci. La Regione Lazio, al tempo guidata da Francesco Storace, fonda Arcea, una società mista ed ecumenica partecipata da Autostrade, Erasmo Cinque, Mario Salabè e Ccc (Lega coop). E si incomincia a spendere, fra progettazione e le solite consulenze. Nel 2004 l'Ue apre una procedura di infrazione perché l'opera è stata affidata senza gara. E anche il progetto è giudicato insoddisfacente dalla nuova giunta di Piero Marrazzo. Arcea viene fatta fuori e sostituita da Autostrade per il Lazio, interamente pubblica (Regione e Anas). Mentre i vecchi soci privati chiedono il rimborso di 30 milioni, la nuova Roma-Latina si mette in fila al Cipe, il distributore governativo di fondi pubblici affidato al sottosegretario Nicola Cosentino. La famiglia del deputato, indagato per

concorso esterno in associazione camorristica, ha interessi imprenditoriali nella zona di Latina e questo lascia ben sperare.

A volte, come non bastasse il caos nazionale, ci si mettono i paesi confinanti. È successo a Trieste dove è in programma un rigasificatore nella baia di Muggia. Alle proteste di chi non vuole un impianto ad alto rischio così vicino a quartieri residenziali si è aggiunta la Slovenia. Il governo di Lubiana, che ha diritto di pronunciarsi su un eventuale impatto transfrontaliero, ha detto no al terminal e pochi giorni fa è trapezata la voce che la Slovenia potrebbe rivolgersi alla Corte di giustizia europea. Nel caso del tunnel ferroviario del Brennero (sei miliardi di euro più 10 miliardi per le tratte d'accesso), è stata la Corte dei conti di Vienna a porre il vero. L'opera è una joint venture internazionale paritetica come la Torino-Lione e i magistrati contabili austriaci hanno rilevato che non ci sono i soldi per realizzare l'infrastruttura.

Un'osservazione da burocrazia asburgica. Eppure sono 12 anni che l'Autobrennero, una delle concessionarie autostradali più ricche d'Italia, a controllo pubblico, mette a riserva parte degli utili per contribuire al traforo e risolvere l'emergenza ingorghi sulle strade del Trentino-Alto Adige. Finora il tesoretto è arrivato a circa 400 milioni di euro. Più o meno quanto basta a costruire uno dei nuovi aeroportini che, forse, andranno ad aggiungersi ai 37 scali già operativi in Italia.

Aeroporti fai da te. L'ultimo in ordine di annuncio è Agrigento. Ci sono 30 milioni di fondi Fas da spendere e tanto è bastato per rilanciare a ottobre dell'anno scorso un progetto già bocciato su tutta la linea dall'Enac, l'ente di controllo dell'aviazione civile guidato dall'ennese Vito Riggio. Eppure a marzo 2009, pochi mesi prima, Lombardo aveva ipotizzato una nuova aerostazione a Centuripe (Enna), un paesino distante 53 chilometri da Catania Fontanarossa. Si è parlato di una pista lunga quanto quella di Malpensa e di 300 milioni di investimento con l'intervento privato della Hainan airlines, società cinese partecipata né più e né meno che da George Soros. Grandi rivalità anche nel Lazio, dove l'aeroporto di Viterbo ha prima dovuto battere la concorrenza dello scalo di Frosinone, promesso alla Btp di Riccardo Fusi secondo le intercettazioni fiorentine, e adesso deve affrontare l'ostilità di una coppia pro-Ciampino: il sindaco di Roma Gianni Alemanno e il boss della Ryanair Michael O'Leary. Matteoli, però, ha detto che c'è una forte volontà di costruire la nuova pista. Se e quando accadrà non è chiaro e neppure impor-

tante. Basta volerlo e parlare chiaro nel microfono. Annunciate annunciate, qualcosa resterà. I debiti. ■

Spesso le sentenze obbligano a completare progetti annunciati che nel frattempo sono diventati inutili

Inaugurati più volte. Sfruttati per ottenere voti e consulenze. Pagati a caro prezzo. E mai completati: ecco l'Italia degli appalti infiniti