

# Ferrovie. Il richiamo del Garante

## Appalti, anomalie per l'Alta velocità

Valeria Uva

Solo sulla tratta Milano-Bologna dell'Alta velocità c'è un contenzioso ancora aperto da 2.325 milioni. Sulla tratta Novara-Milano le richieste dei general contractor ammontano a 583 milioni di euro. In tutto tre miliardi in più: questo è il conto, inesauribile e inarrestabile, per realizzare l'Alta velocità ferroviaria.

A ricordarlo ieri è arrivata l'ennesima strigliata a Rfi, Tave general contractor esecutori da parte dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, che dopo l'ultimo atto d'accusa del 2010 ha diffuso una delibera in cui risponde, punto per punto alle osservazioni dei protagonisti (ritenute «in parte fondate»), i quali a loro volta si sono difesi dalle accuse mosse con la precedente delibera, datata 2010.

Per l'Authority ora guidata dal reggente Sergio Santoro è il quarto intervento sui lavori dell'Alta velocità/capacità: il primo, nel 2007, aveva già evidenziato l'anomalia di affidamenti fatti a partire dal 1991 senza gara e trascinati da allora senza che mai ci sia stato un vero confronto concorrenziale.

Stavolta l'attenzione dell'Autorità si è concentrata su tre aspetti: la scarsa concorrenza anche a valle, ovvero il mancato affidamento a terzi di parte dei lavori dei general contractor (Fiat, Cepav Uno e Cepav due), le riserve e le varianti dovute a progetti non definiti e gli enormi contenziosi. Due aspetti questi ultimi, fra loro legati.

Ed è proprio per via dei contenziosi (che nascono da riserve, contestazioni e varianti dei costruttori) che l'Alta velocità rischia di costare all'Italia veramente cara. A preoccupare l'Autorità non sono tanto le cifre già pagate (75 milioni per la sub-tratta Torino-Novara) quanto quelli ancora da chiudere, che appunto sommati superano i tre miliardi di euro.

Su questo punto Tave e Rfi si sono difese spiegando che «gli incrementi sono principalmente ascrivibili a complessità dell'opera, durata dei procedimenti autorizzativi, richieste di autorità ed enti, interferenze e riserve dei contraenti generali» come si legge nella delibera. Ma è proprio per via di queste lungaggini che l'Authority torna a sottolineare la necessità di avere, prima di arrivare al cantiere, progetti definiti fino al livello dell'esecutivo: «È evidente l'esigenza - si legge nella delibera - di un maggiore approfondimento progettuale dei progetti ap-

### IRREGOLARITÀ

I nodi rilevati: contenzioso con i general contractor salito a tre miliardi e nessun lavoro affidato a terzi attraverso gare

paltati e dell'acquisizione di pareri di autorità ed enti competenti» che però vanno coinvolti prima dell'ultimo sì. Per esempio, ricorda il relatore della delibera, Andrea Camanzi, le richieste di modifiche per i nodi ferroviari di Bologna e Firenze fatte da Vigili del Fuoco e Comune non sono state avanzate «in sede di conferenza dei servizi».

Altro capitolo: la concorrenza. Finora su nessuna tratta affidata a general contractor sono stati girati lavori a terzi con gara. Ora l'Autorità invita ad aprire questo mercato rispettando gli impegni presi anche in sede Ue di affidare il cosiddetto «asse orizzontale» (Genova-Milano-Padova-Venezia) almeno per il 60% all'esterno con gara e promette di vigilare. Intanto proprio questa settimana è stata pubblicata la prima di queste gare da parte bandita da Cepav due: un lotto della Treviglio Brescia da 56 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

