

LEX COMMISSARIO DELLA VENEZIA-TRIESTE. L'inchiesta partita da Firenze ed esplosa a livello nazionale pone un tema caldo: ok alle infrastrutture, ma non "gonfiare"

## «Ora verificare a fondo i costi della Tav»

Mainardi: «Confermo che indicare 65 milioni al chilometro è 2-3 volte la media dei prezzi Ue  
Serve un'Autorità che verifichi i prezzi del progetto»

Piero Erle

Di sicuro ce ne vorrà per "scremare" dentro l'attuale bufera giudiziaria scoppiata a Firenze sulle grandi opere di valenza nazionale seguite dal Ministero delle infrastrutture (vedi pag. 5) quelli che sono fatti accertati di rilevanza penale e quelli che sono fatti da sottoporre al solo giudizio della cronaca e della società. Ma di certo c'è un filo rosso che collega questa nuova inchiesta - con arresti eccellenti come quelli del super-dirigente ministeriale Ercole Incalza, o dell'ing. Stefano Perotti che risulta direttore lavori di una valanga di queste grandi opere nazionali - ad altre che hanno scosso tutta la società italiana: l'ipotesi di cui sono convinti i magistrati inquirenti è che si sia trovato il modo di gonfiare i costi delle opere pubbliche per "dirottare" sotto traccia una parte di queste risorse e farle "ritornare" a chi, per il suo ruolo di dirigente pubblico, è stato decisivo nel far avanzare l'iter che ha assegnato progettazioni e opere ad operatori privati. E allora salta alla mente il messaggio che appena poche settimane fa, proprio dal nostro giornale, aveva lanciato l'ex commissario governativo per l'Alta velocità Venezia-Trieste, Bortolo Mainardi: «Ok alla Tav, ma controllate i costi dei progetti, 65 milioni a chilometro sono troppi».

**Architetto Mainardi, cosa ha pensato alla notizia della maxi-inchiesta?**

Parlo solo su argomenti tecnici e su questa vicenda... "silentium sapientibus responsi loco est".

**Meglio il silenzio, dice. Ma lei ha conosciuto di persona l'ing. Incalza, ora al centro delle accuse: qual è il suo giudizio?**

Ho sempre saputo che l'ing. Incalza era al suo posto per la sua competenza, tra l'altro unanimemente conosciuta ed apprezzata, punto.

**Però l'inchiesta è proprio sulla gestione dei tecnici, perché politici come il ministro Lupi se ne chiamano fuori con caparbietà.**

Il ministro Lupi è appunto un politico, io faccio altro. Ricontra solo che, mentre in Europa specie in questo periodo di crisi hanno rivisto/aggiornato progetti e programmi delle politiche infrastrutturali (porti, aeroporti, autostrade, linee Tav, ecc), in Italia la politica sui trasporti è ferma al bricolage.

**Spesso oggi le ricette anti-corruzione negli enti pubblici indicano come cura la rotazione dei dirigenti, e si sottolinea che Incalza è rimasto al vertice per decenni. Che ne pensa?**

L'ipotesi di rotazione dei ruoli di dirigenti della Pubblica amministrazione, se isolata, rischia di essere solo un cura palliativa: apparentemente opportuna, ma non risolutiva ed efficace.

**Perché inefficace?**

Se uno è amorale di suo e tende a corrompere o ad essere corrotto, può essere sia un dirigente vecchio che uno nuovo: ecco perché dico che gli anni di ruolo diventano pertanto ininfluenti.

**Allora secondo lei cosa bisognerebbe fare?**

Agire prima della fase di controllo delle gare di appalto: bisogna, con la dovuta competenza, letteralmente "vivisezionare" la progettazione. È la prima fase del progetto che determina la qualità della fase finale.

**Due mesi fa lei proponeva di far scendere in campo un'Autorità.**

Penso all'Autorità anti-corruzione del presidente Raffaele Cantone, oppure a una Responsabilità "terza" rispetto ai contraenti la gara d'appalto. Un'Autorità costituita che sappia valutare le scelte di una progettazione, le qualità tecniche e soprattutto, perché questo è decisivo, controllare l'analisi dei prezzi del preventivo computo metrico.

**Spesso però alla fine si scopre che il costo di un'opera si è moltiplicato.**

È proprio questo il punto: la verifica dei prezzi va fatta prima, in maniera dettagliata, tenendo conto di tutti gli studi accompagnatori sulla situazione geologica, ambientale e tutto il resto. Verificati i prezzi, si chiude il costo complessivo del Progetto e si indice e assegna la gara d'appalto con il sistema del prezzo "chiuso a forfait".

**Però a noi spesso poi raccontano che ci sono state "esigenze**

**sopraggiunte" che hanno fatto lievitare i prezzi.**

No, è proprio quello che va escluso: i continui aumenti da progetto preliminare a definitivo, esecutivo, cantiere. Il metodo "a forfait" significa che, salvo fatti eccezionali, non ci potranno essere sorprese sul costo finale delle opere, salvo "terremoti" o cose del genere: nessun aumento dei costi.

**Conferma la sua accusa sui costi eccessivi che vengono indicati per l'Alta velocità italiana?**

«Lo scrivevo già anni fa in un mio libro che i costi per le linee Tav in Italia erano doppi rispetto alla media europea! Anzi adesso si va oltre.

**Lei ha appunto denunciato per le ultime indicazioni sulla tratta lombardo-veneta parlano di 65 milioni al chilometro.**

E se si tiene conto che la media europea è di 20-22 milioni, vede che si va oltre al doppio: è tre volte tanto.

**Quindi l'inchiesta è l'occasione per fermare tutto e verificare?**

Sì. Se è vero che la magistratura formalizzerà le sue accuse, io dico che è il momento di fare immediatamente una verifica approfondita sui costi e le cifre del progetto. È da lì che inizia tutto ed è da lì che l'iter può diventare negativo o virtuoso. ●

