

ALTA VELOCITA', COSTI NON GIUSTIFICATI"

Infrastrutture. L'accusa dell'Autorità sui contratti: rapporti sbilanciati a favore delle imprese «Alta v 1 i « e oc ta costi non giustificati» Valéria Uva ROMA L'Altavelocità ha subito incrementi di prezzo non giustificati dovuti a carenze di progetto, alle opere compensative chieste, ma anche a un'impostazione dei rapporti tra imprese costruttrici (general contractor) e Ferrovie (Tav in particolare) sbilanciata a favore delle imprese. L'atto di accusa stavolta viene dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici.

L'organismo ha appena depositato le conclusioni della sua «Indagine sugli interventi gestiti da Tav spa», il frutto di una documentata istruttoria sull'andamento dei lavori per l'Alta velocità e in particolare sulle tratte più avanzate, la Roma-Napoli e la Bologna-Firenze.

Il documento aggiunge cifre e dettagliate motivazioni alle analisi che negli anni hanno tentato di individuare le cause della incredibile lievitazione dei prezzi delle tratte: la Roma-Napoli è passata dagli iniziali 2.095 milioni ai 4.463 dell'ultima previsione (ottobre 2007). Ancora più forte il divario sulla Bologna-Firenze.

Come nota la stessa Autorità, il prezzo forfettario fissato nella prima convenzione del 15 ottobre 1991 era di 1.053 milioni; oggi se ne prevedono 4.189 (peraltro non aggiornati, si veda la tabella). Più riserve per altri 700 milioni.

L'Autorità ripercorre a ritroso i passaggi che hanno portato a questi aumenti e individua diversi punti deboli dell'operazione.

In primo luogo «le convenzioni tra Tav e general contractor - si legge nella risoluzione - sono state stipulate senza riferimento ad un'adeguata progettazione, neanche di massima».

Con il risultato che nel passaggio alla progettazione esecutiva i costi sono schizzati. Ma quel che è più grave - rileva l'Authority guidata da Luigi Giampaolino - è che pur avendo configurato «un'opera sostanzialmente diversa, Tav non si è mai avvalsa della facoltà di recesso». Insomma la società delle Ferrovie non ha mai esercitato un suo legittimo diritto, previsto negli accordi tra le parti. Ma l'Autorità insiste anche sul fatto che proprio questi accordi (le convenzioni) sono stati congegnati con uno squilibrio a favore dei general contractor:

in particolare - si legge ancora - «le convenzioni non hanno posto a carico del general contractor alcun rischio effettivo».

Invece, avrebbero dovuto accollare alle imprese «qualsiasi conseguenza legata a circostanze che si sarebbero potute verificare in corso d'opera: imprevisti geologici, geotecnici idrogeologici». In altre parole, il meccanismo del prezzo forfettario che avrebbe dovuto mettere al riparo dagli aumenti, ammettendo solo limitati scostamenti, non ha funzionato e si è invece fatto largo uso di altre clausole che ammettevano varianti a carico di Tav per «compravate esigenze tecniche» o «cause di forza maggiore».

Infine l'Autorità muove alle imprese l'accusa di aver tratto profitti eccezionali dalla lunga catena di appaltatori e sub-appaltatori messa in piedi e cita il caso delle opere civili della Roma-Napoli nella quale all'impresa esecutrice «sono stati corrisposti circa 10 miliardi di lire/Km, contro un corrispettivo - spiega il documento - al general contractor di 22 milioni di euro/Km».

Naturalmente l'impennata di prezzi e tempi non può essere imputata solo ai costruttori. Molto hanno inciso anche le «modifiche nel tracciato a causa di ritrovamenti archeologici», le compensazioni chieste dai Comuni attraversati dai binari e la trasformazione del progetto da linea di Alta velocità (passeggeri) a linea di Alta velocità/capacità (passeggeri e merci).

Nulla poi dice il documento sul fronte caldo della revoca dei contratti alle imprese sulle tre linee Av non ancora avviate, sul quale è in corso una dura battaglia giudiziaria.

Ora general contractor e Ferrovie hanno 30 giorni di tempo per presentare le proprie osservazioni ed è facile intuire che contesteranno molte delle conclusioni a cui è arrivata l'Autorità sui contratti pubblici.

La Tav Bologna-Firenze ha superato i 4 miliardi Atto Accordo bon. Addendum atto Convenzione integrativo Accordo transattivo integrativo Stato al 15/10/1991 7/5/1996 2012/1999 1/12/2000 23/2/2007 31/7/2007 Motivazione Redazione Inserimento Definizione Varianti: sic. Varianti incremento programma tratto a sud riserve (148,7 galleria (169,6) ordinate e esecutivo progr. a fronte evarie(851,9) inserimento 71+500 2060) in contabilità Prezzo 1.053,57, 2.044,65*] 2.999,65** 3.148,35** 4.170,28**, 4.189,20** in miliardi di euro Tus Da stabilire Nov. 2002 22/12/2006 30/6/2009 30/6/2009 30/6/2009 in atto integrativo Nota: (*) Non è compreso il tratto a sud della progr. 71+500; (**) Valuta al 31/3/1996 [.]