

i soldi portano a Roma



un cantiere dell'Expo di Milano FOTO INFOFOTO

INCHIESTA EXPO

Paris parla e tira in ballo il commissario Sala

Angelo Paris, il capo ufficio contratti di Expo arrestato nell'inchiesta sulla «cricca degli appalti», tira in ballo il commissario dell'Esposizione Universale Giuseppe Sala, non coinvolto nelle indagini. Lo fa nel suo interrogatorio di garanzia davanti al gip Fabio Antezza, che ha firmato gli arresti dello scorso 12 maggio. Paris ha raccontato al giudice di avere parlato col commissario Sala del complicato iter per l'appalto sulla Piastra per Expo e delle «pressioni» subite dall'allora dg di Infrastrutture Lombarde Rognoni, poi arrestato, per fare vincere la gara al raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla Mantovani. «Io ne ho parlato con il dottor Sala - si

legge nel verbale agli atti dell'inchiesta - gli ho anche consigliato di andare in procura a denunciare al dottor Robledo (capo del pool reati contro la pubblica amministrazione, ndr), lui mi ha detto che dovevo essere io a denunciare al dottor Robledo». «Le pressioni del dottor Rognoni - continua Paris - sono state sull'appalto per la piastra, diceva che questa ditta (Mantovani, ndr) non avrebbe potuto rispettare i parametri». «Io ho riferito - continua - nel maggio 2013 al dottor Sala che mi ha detto che io dovevo seguire le iniziative del dottor Rognoni perché io non ero un manager construction, se non lo avessi fatto mi sarei dovuto dimettere».

I soldi ci sono ma non li spendono. I soldi ci sono ma se li rubano. I soldi ci sono - anche molti - ma le opere no, per motivi vari. E il Paese occidentale che avrebbe maggiore bisogno di infrastrutture (l'Italia) e che è ultimo per investimenti pubblici (sempre l'Italia), resta al palo. Ma solo il paese: intorno a queste opere c'è chi invece accumula, cresce, vive. All'origine c'è la divisione fra spesa corrente e quella in conto capitale: anche in tempi di crisi, bisognerebbe salvaguardare la seconda, che rappresenta una grande leva economica. È più facile bloccare un investimento che intervenire pesantemente nella macchina corrente dello Stato. I dati: nonostante una rincorsa a rivendicare i tagli agli sprechi, a essere falcitati dal 2009 al 2013 sono gli investimenti, tagliati del 34%, mentre la spesa corrente primaria è cresciuta dell'1,7%. Il governo Renzi ha deciso di invertire questa tendenza (incidendo sulla spesa corrente e rilanciando lo sblocca-Italia), ma la base di partenza è questa: dieci anni di arretramento sull'asse della crescita: dal 2004 al 2013 i dati Eurostat raccontano che la Francia ha speso in investimenti 606,9 miliardi, la Germania 383, il Regno Unito 367,9, la Spagna 336,1, l'Italia 335,2. Nel 2004 l'Italia era seconda dietro la Francia, adesso è ultima.

Come riportato dal Sole 24ore, fra i problemi non c'è solo la corruzione o la miseria. È un sistema di patologie varie, dove la burocrazia fa la sua parte, costringendo i protagonisti a lottare, più che a fare: «Centoventi modifiche al codice degli appalti negli ultimi tre anni senza un disegno organico, sistemi di deroghe per dare certezza ai tempi di opere che - secondo l'Ance - impiegano mediamente più di dieci anni per arrivare al traguardo. Varianti in corso d'opera che - secondo l'Autorità di vigilanza sugli appalti - portano a costi aggiuntivi dell'ordine del 27% su appalti integrati e general contractor».

La spesa per investimenti pubblici ormai marginalizzata - «scesa dal 3,1% del Pil del 1991 al 2,4% del 2001 all'1,7%

Tav, stadi, strade: i cantieri infiniti preda dei pescecani

IL DOSSIER

ROMA

Italia ultima per investimenti sulle infrastrutture. Quando ci sono i soldi, le spese aumentano per lentezze e burocrazia: l'Alta velocità è costata 62 milioni al km

di oggi destinato a calare fino all'1,4% del 2017» - mentre il sistema delle opere pubbliche spreca soldi senza produrre risultati visibili per i cittadini che vedono il mondo degli appalti come qualcosa di separato e autoreferenziale. Il caso dell'Alta velocità fra Torino e Lione rientra fra quelli in cui questa distanza fra progetto e popolazione è più marcata. Intanto, va precisato che Oltralpe sono allo stesso punto: anche se la volontà politica è più condivisa, il tunnel (dalla parte francese è il triplo più lungo) non è ancora cominciato. E come succede nel versante italiano con il cantiere di Chiomonte, esistono «discenderie» più che vere gallerie. I costi a carico dell'Italia, per la parte di collegamento fino a Torino, secondo il dossier presentato all'Unione Europea nel 2010, per il nuovo e per ora definitivo

LE MOSSE DEI PM VENETI		
Inchieste della Procura di Venezia su fatti del 2005-2010		
data arresti	accusa	arrestati
FEBBRAIO 2011	appalti truccati in Provincia Venezia	Vertici settore edilizia Provincia (5 arresti)
GENNAIO 2012	mazzette per lavori sull'A4 Padova-Venezia (170.000 euro)	Lino Brentan a.d Pd-Ve (poi condannato a 4 anni)
FEBBRAIO 2013	fondi neri società Mantovani (10 milioni euro)	Piergiorgio Baita a.d Mantovani e altri 4, più 20 indagati
LUGLIO 2013	fatture false Consorzio Venezia Nuova (6 milioni)	Giovanni Mazzacurati pres. Consorzio e altri 13, più 100 indagati
4 GIUGNO 2014	tangenti ai politici per Mose e altre opere pubbliche (almeno 25 milioni)	35 persone tra cui il sindaco di Venezia e 2 richieste per parlamentari; 100 indagati



Meneguzzo che voleva diventare il «Cuccia del Nord est»

MILANO

Nel parlare dell'inchiesta che ha travolto Venezia, ovviamente, si sprecano le similitudini di ambito lagunare. E nel tracciare il personaggio di Roberto Meneguzzo, una delle 35 persone arrestate per le tangenti che avrebbero accompagnato la costruzione del Mose, l'immagine più appropriata è quella del pesce in grado di dettare legge nel proprio stagno, ma in difficoltà nel nuotare in mare aperto. Vicepresidente e amministratore delegato di Palladio Finanziaria, nel mondo della finanza si è sempre venduto (ed è stato anche ritenuto) come il fondatore della Mediobanca del Nord Est. L'uomo chiave da cui passare, in teoria, per far funzionare un affare nel Triveneto.

Per qualche tempo la cosa ha anche funzionato. Da quando, alla fine degli anni Ottanta, il vero Enrico Cuccia comprò le attività di leasing di Palladio, per Meneguzzo si sono aperte le porte della finanza che conta, quella che lo portò ad essere consulente delle principali dinastie industriali venete, con importanti ruoli nei riassetti del gruppo Riello e della Safilo, a vantare azionisti illustri (tra i soci attuali ci sono Veneto Banca, Banco Popolare, Mps e Intesa Sanpaolo), e ad acquisire una quota del 3,25% nel salotto buono nazionale per eccellenza, le Generali, con una partecipazione diretta dell'1,1% attraverso Ferak ed una indiretta del 2,15%.

Ma i sogni di grandezza del finanziere vicentino hanno iniziato a naufragare quando ha voluto tentare il passo più lungo della gamba per affermarsi davanti a tutta la nazione e conquistare Fondiaria Sai dando mano forte al fondo Sator di Matteo Arpe. L'operazione fallì, la società dei Ligresti finì al gruppo Unipol, e con il tentativo Meneguzzo si inimicò pure la Mediobanca di Alberto Nagel, grande sponsor dell'ingresso in scena di Unipol. Eccoci, dunque, alla sua ingloriosa fine giudiziaria, protagonista degli appalti illegittimi assegnati al Consorzio Nuova Venezia, dopo essere stato già citato nell'inchiesta della procura di Milano sull'Expo nel capitolo dedicato alla Città della Salute.

Tra le intercettazioni telefoniche, ad esempio, spiccano i tentativi di Meneguzzo di ottenere una modifica al tetto del 15% al Nord dello stanziamento dei fondi Fas per avere 400 milioni di euro per il Mose attraverso una delibera Cipe, uomo di contatto tra Giovanni Mazzacurati, l'ingegnere del Consorzio Nuova Venezia considerato il padre del sistema di contenimento dell'acqua alta, e il Marco Milanese, fiduciario dell'ex ministro Giulio Tremonti. E secondo le rilevazioni degli inquirenti, il «proficuo interessamento per lo sblocco dei finanziamenti del Mose» del finanziere vicentino e del faccendiere vicino all'allora titolare del Tesoro costò molto caro all'impresa, con una tangente complessiva pari a 500mila euro.

progetto, sono di 35 miliardi di euro. Le spese della Roma-Firenze sono cresciute di 6,8 volte rispetto ai preventivi, quelle della Firenze-Bologna di 4 volte, quelle per la Milano-Torino di 5,6 volte. Dati ufficiali sui quali la stessa magistratura sta cercando risposte: la proporzione applicata alla Torino-Lione porterebbe i costi a livello insostenibile per qualsiasi Stato. E su questi soldi ci sono gli appetiti criminali. L'Unione Europea non lo può dire ufficialmente, ma lo lascia capire quando c'informa dei costi «al chilometro» del Tav: in Italia, le varie tratte (Napoli-Roma, Firenze Bologna, Milano-Torino...e ramificazioni varie) sono costate circa 62 milioni di euro al chilometro. Un costo senza senso, contro gli appena 10,2 milioni di euro al chilometro della Parigi-Lione, i 9,8 milioni di euro della Madrid-Siviglia e i 9,3 milioni di euro della Tokyo-Osaka. La conclusione non è univoca, ma si può azzardare: i costi sono maggiori perché servono troppi anni a concluderle, e perché c'è il pizzo per il malaffare.

Un pezzo di questa mega-infrastruttura che ha permesso di viaggiare più velocemente e in sicurezza su tutta la dorsale (con fermata a Napoli, sotto è il caos...) è fermo da 18 mesi: è il passante di Firenze, la galleria sotterranea che deve liberare la città dal traffico Tav. Tutto sequestrato dalla magistratura, compreso la trivellatrice: le accuse sono quelle simili, in questi casi: associazione a delinquere, truffa, corruzione e smaltimento abusivo dei rifiuti.

In questi anni, ogni grande evento ha pagato il conto. I mondiali di nuoto di Roma 2009, spolpati dalla cricca, con l'infrastruttura più importante, lo

stadio del nuoto di Calatrava, tutt'ora incompiuta e abbandonata a Tor Vergata, dopo essere costato 260 milioni di euro (pubblici). E il G8 organizzato a L'Aquila, sull'onda emotiva del terremoto, ma inizialmente previsto sull'isola della Maddalena: quattrocento milioni di euro di denaro pubblico impiegati per 27mila metri quadrati di edifici, 90mila metri di aree a terra e 110mila di mare. Per niente. E ogni anno, la Regione Sardegna paga 500mila euro di Imu per strutture architettoniche di avanguardia in cui, in 4 anni e mezzo, non ha messo piede anima viva.

Davanti a questi sprechi, la reazione è la paralisi, è l'eccesso burocratico che complica i lavori. E quando partono, è la corsa all'ultimo bottino. In Italia sono 372 le opere pubbliche già progettate e mai cominciate. La parte maggiore è quella che concerne la messa in sicurezza del territorio, dove i fondi sono diminuiti del 70% in questi ultimi 5 anni, e quando i soldi ci sono (2,1 miliardi stanziati) sono fermi, e con essi oltre mille cantieri già previsti, e mai avviati. Per la mancanza di certezza sull'erogazione di questi soldi e per la difficoltà a fare riferimento a un'unica cabina di regia, quella che invece Renzi vuole fortemente introdurre, e che risponda direttamente a Palazzo Chigi.

Chissà se avremo prima questo punto di riferimento per questa materia così decisiva per il presente e il futuro di un Paese, o i nastri da tagliare per una delle decine e decine di infrastrutture viarie cominciate e lasciate a galleggiare nel mare magnum dove sguazzano i pescecani. Come fra Salerno e Reggio Calabria, i 450 chilometri inaugurati 50 anni fa, e non ancora terminati.