

il settimanale de **il Giornale****CONTROCORRENTE**

POLITICA - PERSONE - IDEE - CULTURA

**LA PAROLA DELLA SETTIMANA: FAMIGLIA**«Tutte le famiglie felici si assomigliano fra loro  
Ogni famiglia infelice è infelice a modo suo»  
Lev Tolstoj

a pagina 20

**L'INCHIESTA****I cantieri eterni  
costano 5 miliardi  
Potevamo pagarci  
le tasse sulla casa***Una nostra inchiesta rivela quanti soldi sono stati buttati per le quasi 900 opere incompiute. Tutte a carico dei contribuenti*di **Angelo Allegri**

La madre di tutte le incompiute italiane è l'idrovia Padova-Venezia, un canale navigabile destinato a collegare la laguna veneta alla zona industriale di Padova. Il progetto e i primi stanziamenti sono del lontano 1963 e fa quasi tenerezza ricordare che a suo tempo Stato, i Comuni e le Province interessate misero sul tavolo quasi otto miliardi (di lire, naturalmente), con il fermo impegno di finire tutto entro i primi anni Settanta. Invece siamo ancora qui a parlarne: dopo molte traversie i lavori cessarono nel 1985, su 27 chilometri previsti ne sono stati realizzati 11, ci sono ponti e chiuse ma ad un certo punto il tracciato finisce nel nulla. D'estate il canale è buono per gite in motoscafo e per prendere il sole, di notte le rive sono frequentate da prostitute e clienti. La possibilità di usufruire di fondi europei ha di recente riaperto la partita: l'anno scorso si è svolta la gara per una nuova «progettazione preliminare» (preliminare! Dopo 50 anni). Poi di nuovo il progetto sembra essersi inabissato tra convegni di studio, raccolte di firme contro o a favore. Quanto è costato agli italiani il sogno di un Canale di Suez lagunare? Come minimo centinaia di milioni di euro, anche se, visto il tempo trascorso, nessuno si azzarda a fare conteggi precisi. L'unica cosa sicura è che per completarlo, secondo la Regione Veneto, di milioni ne servirebbero ancora 500 o giù di lì.

La storia dell'Idrovia è una delle 868 raccontate dall'Anagrafe delle opere incompiute, la fotografia ufficiale di un'Italia in stato confusionale, che spende soldi per progetti faraonici, salvo poi dimenticarseli per strada, o decidere che tutto sommato non le servono più. Introdotta da una legge del 2011, ma diventata operativa dopo più di due anni, l'Anagrafe ha avuto una partenza lenta. Regioni e Province autonome hanno l'obbligo di comunicare ogni 12 mesi al ministero delle Infrastrutture l'elenco e i dati delle opere iniziate e non terminate. All'obbligo non si (...)

segue a pagina 14

I DATI INEDITI

# Dove sono e quanto costano le opere incompiute

## Vi sveliamo tutti i numeri

segue da pagina 13

(...) accompagna però una sanzione. E quindi ognuno comunica un po' quello che vuole. L'anno scorso i cantieri «eterni» censiti erano 692, nel 2015 sono già diventati quasi 200 in più. Il «merito», se così si può dire, è da attribuire in larga parte alla Regione Sicilia, che l'anno scorso denunciava 65 opere non terminate e quest'anno è già arrivata a quota 215 (un'incompiuta su quattro del totale nazionale). Una maggiore attenzione a cui peraltro sfuggono ancora capolavori di insipienza tecnico-amministrativa diventati casi di scuola. Nell'elenco siciliano non sono per esempio citati la città morta di Giarre, in provincia di Catania (una decina le incompiute, compreso l'ormai celebre stadio per il Polo), oppure la diga di Blufi, in provincia di Palermo: doveva fornire acqua a tutta la Sicilia centro-occidentale, i lavori sono iniziati più di 30 anni fa, e dopo essere costata qualche centinaio di milioni di euro è oggi abbandonata a se stessa.

### LA CLASSIFICA

La prima opera ad essere incompiuta è dunque l'Anagrafe. Eppure, con i suoi limiti e le sue dimenticanze, consente per la prima volta di dare un valore, approssimato e prudenziale, alle risorse che gli italiani stanno buttando in cantieri aperti e mai chiusi. Per limitarsi alle 868 opere citate nell'elenco del ministero delle Infrastrutture, si arriva alla cifra di quasi 5 miliardi di euro: miliardi sottratti ad altri usi, e più o meno pari a una volta e mezzo l'importo delle tasse sulla prima casa. In testa alla classifica per valore delle incompiute ci sono opere di cui le cronache si sono occupate spesso. Al primo posto l'ormai mitica Città dello Sport di Tor Vergata a Roma (costo 608 milioni). Iniziata nel 2005 doveva essere pronta per i mondiali di nuoto del 2009. Il progetto non badava a spese: due palazzetti dello sport, due laghi artificiali, piscine all'aperto, piste di atletica e altri impianti. A dominare il tutto una torre di 90 metri destinata a ospitare in tutta modestia il Rettorato dell'Università di Tor Vergata. Affidata all'architetto Santiago Calatrava la città della è oggi abbandonata, anche se la candidatura romana alle Olimpiadi ripropone il problema del completamento. Con un dettaglio: per finire il tutto servirebbero, secondo alcune stime, altri 500 milioni.

*Spulciando fra le carte del ministero abbiamo calcolato le cifre del grande scandalo: 868 lavori mai finiti e una spesa di 5 miliardi*

Un affare da 260 milioni è invece il rudere della diga di Gimigliano sul fiume Melito, in provincia di Catanzaro. Il via libera della Cassa per il Mezzogiorno è del 1982. Da allora sono succeduti stop ai lavori e ricorsi giudiziari. L'ultima scadenza era prevista per il 2015. Come ovvio non è stata rispettata. A seguire ci sono i 165 milioni buttati per la ferrovia Ferrandina-Matera, unico capoluogo italiano senza collegamento con la rete nazionale: sono finiti i soldi anche perché si è scoperto che il percorso scelto correva su terreni geologicamente instabili. Poi c'è la variante lastricata d'oro della strada regionale toscana 429 tra Empoli e Castelfiorentino (17 chilometri già costati 97 milioni) e il Palazzo del Cinema del Lido di Venezia: chissà perché, era stato finanziato con i soldi delle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia, nel 2011. Poi il rubinetto dei soldi si è chiuso e per di più si è scoperto che il terreno su cui si stava scavando era pieno di amianto. Risultato: tutto fermo e 84 milioni sacrificati sull'altare dell'improvvisazione.

### SE CONTA SOLO IL BELLO

«Ogni caso è diverso ma la ragione di fondo che blocca i lavori è spesso identica», spiega **Andrea Mascolini, direttore dell'Oice, l'associazione delle società di ingegneria aderenti a Confindustria**. «L'approccio è puramente architettonico. Si guarda al bel progetto, non si fanno i rilievi per valutare la fattibilità, non si valutano adeguatamente i tempi, i costi e i necessari finanziamenti». La paralisi riguar-

da le grandi opere ma anche quelle piccole. Se si guarda alla lista delle già citate 215 incompiute siciliane si nota che la gran parte sono interventi da pochi milioni, concessi a pioggia su tutto il territorio, soldi sparsi qua e là senza il minimo sforzo di individuare delle priorità. «Sì, perché oltre alla distinzione tra opere compiute e incompiute ce n'è un'altra ancora più importante, quella tra opere utili e inutili», spiega Leopoldo Freyrie, presidente del Consiglio nazionale degli architetti. E non è un caso che nelle intenzioni, ribadite di recente dal ministro alle Infrastrutture Graziano Del Rio, all'istituzione dell'Anagrafe debba fare seguito l'istituzione di una task force che scelga e segua passo dopo passo le opere meritevoli di completamento, e lasci al definitivo oblio le altre.

### NUOVI APPALTI

Nel prossimo futuro la rivoluzione potrebbe arrivare dalla riforma degli appalti, il cui via libera è in calendario per la prima parte del 2016. Quali le novità in grado di cambiare le regole del gioco? Cadrà il principio dell'offerta al massimo ribasso (i lavori sono assegnati a chi chiede meno soldi) che spiega oggi l'immediata richiesta di varianti con relative variazioni di prezzo. In futuro a vincere sarà «l'offerta economicamente più vantaggiosa», che sarà valutata tenendo conto del rapporto qualità-prezzo. I progetti, poi, dovranno essere completati, occuparsi, cioè, anche degli aspetti esecutivi. Infine cadrà la norma che garantisce ai dipendenti pubblici il 2% del valore dell'opera se contribuiscono a progettare. Una disposizione che si proponeva di favorire il risparmio sulle consulenze, ma è diventata fonte di abusi e approssimazione.

La speranza è che l'Italia diventi come un'enorme Zurigo: l'anno scorso è stato completato il passante ferroviario della città svizzera: ci sono voluti 7 anni di lavoro (non un giorno in più del previsto) e 2 miliardi di franchi. Non uno in più di quanto messo in preventivo.

Angelo Allegri

215

È il numero delle opere incompiute denunciato dalla Regione Sicilia. La cifra è pari a circa un quarto del totale nazionale

## LE TOP FIVE

1.

Città dello Sport  
Tor Vergata (Roma)



2.

Diga di Gimigliano  
(Catanzaro)



3.

Ferrovia  
Ferrandina-Matera



4.

Strada regionale 429  
Empoli-Castelfiorentino



5.

Palazzo del Cinema  
Lido di Venezia



Le incompiute più costose secondo l'Anagrafe del ministero delle Infrastrutture. La cifra indicata è relativa alle somme già impegnate.



La costruzione della Città dello Sport è stata avviata nel 2005. Il complesso, che si trova nell'area dell'Università di Roma Tor Vergata è stato progettato dall'architetto Santiago Calatrava e doveva ospitare i campionati mondiali di nuoto del 2009. Per completarlo, oltre ai soldi già impegnati, ci vorrebbero, secondo alcune stime, altri 500 milioni.

608

milioni di euro



Il progetto della diga di Gimigliano sul fiume Melito, ai piedi della Sila, fu approvato dalla cassa per il Mezzogiorno nel 1982. Doveva essere una delle opere più imponenti di tutta l'Italia meridionale. Da allora si sono succeduti blocchi dei lavori e ricorsi giudiziari. L'ultima scadenza era prevista per il 2015. Come ovvio non è stata rispettata.

260

milioni di euro



La Ferrovia Ferrandina-Matera avrebbe dovuto collegare la città lucana con la rete nazionale. I lavori sono iniziati nel 1986 ma i 30 chilometri previsti non sono mai stati realizzati. La stazione di Matera è ormai un rudere abbandonato. A condizionare l'opera la mancanza di soldi e imprevisti problemi di stabilità geologica del percorso scelto.

165

milioni di euro



In tutto sono 17 chilometri ma la costruzione della strada regionale 429 tra Empoli e Castelfiorentino si trascina da anni. Tra i problemi: bonifiche di residuati bellici, infiltrazioni idrauliche, liti con le imprese impegnate nei lavori. La Regione Toscana ora ha nominato un commissario che ha promesso il completamento entro il 2017.

97

milioni di euro



Il bando per costruire il nuovo palazzo del cinema al Lido di Venezia è del 2004. La posa della prima pietra del 2008. Non ci sono soldi ma vengono utilizzati fondi per i festeggiamenti dei 150 anni dell'Unità d'Italia. Poi si scopre che nel terreno dove si stanno scavando le fondamenta c'è dell'amianto. La necessità della bonifica blocca tutto.

84

milioni di euro

# L'autodromo non c'è ma lo paghiamo da 23 anni

IL CASO SARDEGNA

La struttura è ad Arborea, in provincia di Oristano  
A pochi chilometri un maneggio in costruzione dal 2001



La Penisola?  
Ultima in Europa

Le opere pubbliche non partono e quando partono non si riesce a completarle. Il risultato è che la Penisola è tra i fanalini di coda in Europa quanto a dotazioni infrastrutturali. Ben 15 regioni italiane si collocano oltre il centesimo posto nella classifica della dotazione di infrastrutture delle 270 regioni europee. La prima è la Lombardia (al posto numero 44) in zona retrocessione Calabria (duecentoundicesimo posto) e Sardegna (ultima in Italia e al gradino numero 240 in Europa). I dati sono stati diffusi nei giorni scorsi dall'ufficio studi di Confcommercio. Che aggiunge un dato in più: non solo la spesa pubblica dedicata a questo settore è poco produttiva, ma è anche bassa in termini assoluti, sempre se la si considera in un'ottica continentale. Gli investimenti si attestano al 2% del Pil contro il 2,3% della media dell'area euro. La brutta figura vale per le infrastrutture fisiche (strade, ferrovie, porti), ma anche per quelle digitali. Qui l'Italia occupa il gradino numero 25 nella classifica dell'Europa a 28. Dietro di noi solo Grecia, Bulgaria e Romania. Il giudizio è quello del cosiddetto Desi (Digital Economy and Society Index) con cui la Ue misura il livello di digitalizzazione degli Stati membri.

Monza e il suo Gran Premio hanno di che preoccuparsi. La minaccia (sportiva) arriva dalla Sardegna: in provincia di Oristano, e precisamente ad Arborea, località Tumboi, sta per nascere un autodromo comunale con grandi ambizioni. Il parto, a dire la verità, è di quelli laboriosi. Il primo ok ai lavori, con il vialibera del Comitato tecnico regionale, risale al 1992 (esattamente 23 anni fa) e quanto alle caratteristiche della nuova pista ancora non si riesce a capire molto: nella zona indicata dai progetti per il momento ci sono solo una discarica a cielo aperto e uno smilzo nastro d'asfalto che ospita gare di kart.

Ma se il punto d'arrivo è ancora incerto, sicuro è il punto di partenza: il finanziamento pubblico. Perché da anni è il contribuente a finanziare la costruzione dell'autodromo di Arborea e l'opera figura tra le incompiute segnalate dalla Regione Sardegna all'Anagrafe del ministero delle Infrastrutture. La somma impegnata non è di quelle particolarmente rilevanti (16 milioni di euro) e ancora più ridotta è quella effettivamente uscita dalle casse regionali. Ma proprio per la sua, relativa, esiguità rende bene l'idea di una spesa pubblica che in Italia si disperde in mille rivoli e che si traduce in opere che spesso non vengono completate e di cui comunque appare assai dubbia l'utilità.

Da questo punto di vista la Regione Sardegna è un caso di scuola: al ministero delle Infrastrutture ha denunciato una sessantina di opere incompiute per un valore inferiore ai 200 milioni di euro. Nulla di cui vantarsi, ma neppure nulla di drammatico. Specie se lo si mette a confronto con i cantieri aperti di altre aree. È nel dettaglio, però, che l'osservazione si fa interessante.

Basta prendere l'esempio del Parco Regionale di Monte Arci, splendida riserva naturale nella zona di Oristano. A gestirlo è un consorzio di una decina di comuni dell'area, tra cui Morgongiori, dove il parco ha sede. Nel 2001 comune e consorzio decisero di dare vita a un «Centro ippoclimatico attrezzato», in pratica un maneggio adatto ai portatori di handicap, avviando l'iter per l'appalto dei lavori del primo lotto (1,5 miliardi di lire di allora). Dopo 14 anni il centro è ancora in costruzione, e nessun cavallo ci ha

mai messo uno zoccolo. Nel frattempo le somme impegnate sono salite a 6 milioni e secondo i calcoli della Regione per completare il complesso ce ne vorranno ancora 2,6. Come è stato possibile? E soprattutto: è economicamente sostenibile per un Paese trascinare per tre lustri la costruzione di simili opere pubbliche?

Renzo Ibba, sindaco di Morgongiori e presidente del Consorzio del Parco di Monte Arci non ci sta a prendersi le colpe e racconta una storia simile a tante altre: «Il primo lotto è stato completato regolarmente, poi dopo il bando per il secondo l'impresa incaricata dei lavori è fallita bloccando tutto. Nel frattempo i costi sono lievitati e adesso non ci sono più i soldi». Completa il quadro del Parco una seconda opera incompiuta: mancano 700 mila euro per finire la sede. «Siamo anche andati di fronte al Tar per far valere le nostre ragioni. Un paio d'anni fa la Regione ci aveva messo nella lista delle opere subito cantierabili. Poi è cambiata la giunta e quella nuova ha cambiato idea negandoci i finanziamenti». Resta il problema dell'utilità della spesa: una sala convegni (è uno dei locali da ultimare) serve davvero al Consorzio del Parco? Lo stesso dubbio viene scorrendo in dettaglio altri cantieri dei paraggi, aperti negli anni e mai chiusi. Nel comune di Baresa, sempre in provincia di Oristano, è ancora incompiuto il punto di ristoro per il «Centro visite alati e ungulati» (nell'area ci sono specie pregiate come il Muflone o il cervo sardo). Il primo bando risale al 2008. Per completare i lavori servono 200 mila euro (sui 300 mila impegnati). Riusciremo mai a vedere finita quest'opera, che, pure, non assomiglia alla Piramide di Cheope? E che dire di altre incompiute? C'è l'ex Teatro San Martino di Oristano (i lavori sono all'86%, basta un ultimo sforzo), l'anfiteatro nell'ex cava di San Gavino a Ozieri (siamo a metà strada, a un costo di 1,2 milioni) l'Auditorium polifunzionale del comune di Villasor (se tutto va bene costerà più di un milione). Infine c'è un altro teatro, quello di Suelli: gli abitanti sono mille, incrociando le dita l'opera costerà poco più di 1,3 milioni. Quando, un giorno, sarà finita.

AA

16 milioni

È il costo preventivato dell'autodromo di Arborea, secondo i documenti della Regione Sardegna. Il primo via libera ai lavori risale addirittura al 1993

6 milioni

È il costo complessivo del Centro ippoclimatico del Monte Arci. Il primo finanziamento pubblico è del 2001. Il complesso non è mai stato finito. Per il completamento mancano ancora 2,6 milioni

200 milioni

Valore complessivo delle opere incompiute della Regione Sardegna. In tutto i progetti di investimento avviati e mai portati a termine sono circa una sessantina

