

DISSERVIZI PUBBLICI

Grandi Opere: la "maxi-tangente" di cui nessuno parla

ECONOMIA

21_03_2015

**Francesco
Ramella**



Immaginiamo che tutto si risolva in un nulla di fatto. Che l'ennesima bufera giudiziaria sulle Grandi Opere si concluda con l'accertamento che non vi sono responsabilità penali dei soggetti coinvolti. Che non sono state pagate tangenti e che tutto l'iter

amministrativo sia stato perfettamente regolare. Dovremmo tirare un sospiro di sollievo e concludere che: "tutto va ben, madama la marchesa"? No. La corruzione, ove accertata, rappresenterebbe la classica punta dell'iceberg.

Quello che non si vede, che non dà scandalo e, anzi, riscuote un consenso molto ampio, ha una rilevanza ben maggiore. Stando **a quanto scrive** il *Corriere della Sera*, le tangenti pagate per la realizzazione di opere per un totale di 25 miliardi di euro, ammonterebbero all'1% di tale somma, ossia 250 milioni di euro. Ora, oltre a preoccuparsi, giustamente, del "numeratore", sarebbe il caso di farsi qualche domanda in più sul "denominatore" di questo rapporto.

Facciamo l'ipotesi che tutte le opere finanziate con quei 25 miliardi fossero state realizzate a costi efficienti e apportassero benefici superiori ai costi sostenuti: potremmo concludere che il "pedaggio" pagato dalla collettività a causa della corruzione sarebbe tutto sommato modesto, quasi trascurabile. La realtà è però assai lontana da questo scenario ipotetico. Non solo, come noto, quasi tutti i maggiori investimenti infrastrutturali realizzati negli ultimi vent'anni in Italia (ma non solo) hanno visto i costi lievitare in corso d'opera ma, quando prodotte, si sono rivelate clamorosamente errate le previsioni di traffico; **scenari** del tutto privi di riscontro nella realtà vengono riproposti anche nei più recenti documenti governativi.

Quale che sia la responsabilità giudiziaria, è quindi provata "al di là di ogni ragionevole dubbio" l'incapacità o, peggio, il disinteresse da parte chi ne ha avuto la responsabilità sia tecnica che politica, a valutare correttamente l'opportunità o meno di realizzare determinati investimenti e ad assicurare un soddisfacente controllo dei costi. Che cosa sarebbe successo se gli stessi errori fossero stati compiuti da dirigenti di un'impresa privata? Posto che la stessa non fosse già fallita, vi sono pochi dubbi che la proprietà avrebbe allontanato da tempo i responsabili di tali "errori".

"Errori" dai quale derivano costi per i contribuenti che sono di gran lunga superiori a quelli delle presunte tangenti. Laddove le valutazioni economiche sono state riprodotte, adottando ipotesi realistiche, sono state stimate perdite che, ad esempio, nel caso del cosiddetto terzo valico della linea Tortona/Novi Ligure-Genova ammonterebbero a oltre 4 miliardi. Considerato che nel "Programma Infrastrutture Strategiche" sono previste infrastrutture ferroviarie per oltre 30 miliardi di euro e che, per la maggior parte di esse, sussistono condizioni del tutto analoghe a quella sopra delineata, si può ottimisticamente prevedere che, qualora realizzate, il danno arrecato alla collettività sarebbe superiore ai 20 miliardi.

Nell'immediato è quindi assai opportuno il congelamento di tutte le Grandi Opere che sembra essere stato ipotizzato dal Governo ed una revisione, sulla base della metodologia standard riconosciuta in ambito internazionale, delle analisi economiche e finanziarie condotte finora.

Nel medio termine appare invece auspicabile una **revisione complessiva** delle attuali modalità di finanziamento passando da una strategia incardinata su investimenti quasi esclusivamente pubblici e statali (oltre ad ingenti sussidi all'esercizio per i trasporti collettivi) ad una che punti maggiormente sugli investimenti stradali e sull'adozione di pedaggi / prelievi fiscali corrispondenti ai costi diretti ed esterni dei trasporti e con responsabilità di reperimento delle risorse prevalentemente a carico di enti locali e soggetti privati.

Ribellarsi alle mafie ministeriali di Paolo Togni