

«Bando pronto per la Maddalena» Questione di giorni: Ltf e il neo direttore Rettighieri accendono i motori

di MASSIMILIANO BORGIA

LTF scalda i motori. L'Europa chiede di iniziare entro giugno e con la fine dell'iter burocratico di approvazione del tunnel geognostico la società ha pronto il primo "bando" per il cantiere della Maddalena. «E' una questione di giorni - spiega Marco Rettighieri, fresco della nomina a direttore generale di Ltf - Sta per partire la pubblicazione (sulla Gazzetta ufficiale europea, ndr) del bando per l'accordo quadro per cercare le ditte disposte a partecipare ai lavori di ingegneria civile per preparare il cantiere di scavo».

Tra un paio di mesi Ltf esaminerà le offerte pervenute sulla base di una richiesta di disponibilità a realizzare opere che sarà generica per assicurare maggiore flessibilità. Successivamente le ditte verranno raggruppate in elenchi specifici a seconda delle loro specializzazioni. Da questi elenchi verranno poi prese quelle ritenute conformi alle specifiche emesse e invitate a partecipare ai singoli bandi di gara. Sono tutti quei cantieri che dovrebbero preparare quello di scavo del tunnel (preparare la viabilità, il sito di deposito, il versante) o accompagnarli (manutenzioni, trasporti, forniture di servizi in corso d'opera) o chiuderlo (ripristini ambientali). Per tutti queste "piccole" opere sono disponibili 10 milioni di euro all'interno dello stanziamento di 143 milioni approvato dal Cipe con la delibera pubblicata sulla Gazzetta ufficiale il 16 aprile. «Sono soldi che abbiamo già in cassa - ci tiene a precisare Rettighieri - Le ditte, che sceglieremo in base alle gare dell'accordo quadro, saranno pagate



Marco Rettighieri, neo direttore di Ltf

direttamente da Ltf. Non si tratta di subappalti. E noi paghiamo tutti secondo i tempi stabiliti: massimo 60 giorni. Su questo nessuno si deve preoccupare».

L'avviso, però, come si è visto, sarà "europeo". Ma la garanzia che i lavori andranno alle ditte della provincia di Torino, se non addirittura a ditte della valle di Susa, sta negli importi e nella scarsa convenienza per ditte che arrivano da lontano a seguire lavorazioni dove non hanno mezzi, personale a portata di mano. «Sarà così anche per i lavori della Torino-Lione, a cominciare dal tunnel di base. E' normale che le grandi ditte si affidino a operatori locali per molti servizi e molte lavorazioni. Questo avviene sempre. Ma, in più, per il tunnel della Maddalena e per i cantieri nel resto della valle abbiamo previsto anche questo

scorporo delle opere minori da affidare in modo separato rispetto all'appalto principale. E non ho certo bisogno di suggerire alle ditte, che queste cose le sanno bene, che è meglio prepararsi a lavorare insieme, in associazioni d'impresa».

Tra scavo del cunicolo e opere minori Ltf stima in circa 200 persone gli addetti al cantiere della Maddalena. Mentre per tunnel di base, stazione di Susa e tunnel dell'Orsiera la stima parla di migliaia di addetti. Ma per la Maddalena ci sono anche le altre operazioni, quelle previste da 131 prescrizioni imposte dalla Valutazione d'impatto ambientale.

Il tempo di affidamento di ciascun lavoro, cioè il tempo che occorre per organizzare ogni singola gara tra le ditte scelte attraverso l'accordo quadro, sarà di circa due mesi. In ogni caso l'ordine politico è dimostrare all'Unione europea che il cantiere della Maddalena sta effettivamente iniziando. «Non basterà fare vedere un cartello di cantiere - dice il direttore generale - dovremo dimostrare che saranno iniziati molti dei lavori

preparatori».

Anche se lo scavo del tunnel non avverrà prima di un anno, ci sarà bisogno fin d'ora della disponibilità dei terreni. Si avvicina così anche la spedizione dei decreti di Rfi per l'occupazione temporanea delle proprietà. E si parla di 7 ettari, si cui almeno uno e mezzo già acquisiti dai No Tav. «Per ora abbiamo ricevuto l'indicazione di muoverci con l'occupazione temporanea. Se poi, con l'approvazione del progetto esecutivo del tunnel di base il cunicolo esplorativo dovesse diventare un'uscita di servizio, trasformeremo l'occupazione temporanea in esproprio. Per ora, il progetto parla solo di cunicolo esplorativo, quindi di una necessità "temporanea" dell'occupazione dei terreni».

Per scavare il tunnel geognostico resta in piedi il contratto con l'Ati guidata dalla cooperativa Cmc di Ravenna, quella che vinse l'appalto nel 2005 per scavare il tunnel di Venaus. «Non è necessario rifare l'appalto. Abbiamo il conforto dei migliori pareri legali su questo. Si tratta di un contratto che è ancora in essere, che è stato sospeso per accordo tra i contraenti ma che ora può riprendere nella sua validità. Come era previsto, abbiamo paga-

to a Cmc quello che gli spettava, prima della sospensione: e, poi, la "talpa" Robbins da 6,20 metri già fatta costruire, è la stessa che serve per questo scavo».

La talpa arriverà, tra un anno e mezzo, nel vallone Clarea senza bisogno di particolari sistemi di trasporto e senza che sia necessario realizzare prima lo svincolo sull'autostrada. «Intanto si inizia con 100 metri di scavo tradizionale, cioè con perforatrici ed escavatori, visto che l'utilizzo dell'esplosivo non è previsto se non in via eccezionale, nel caso che in certi punti non se ne possa fare a meno. La talpa sarà montata dentro l'imbocco del tunnel e arriverà in pezzi trasportabili su normali camion».

Ci siamo, quindi. Ma il rischio che si faccia vedere all'Europa una falsa partenza è forte. Così come è ancora più forte che la storia del cantiere della Maddalena non finisca nei cinque anni dichiarati. Le ditte possono fallire, ci possono essere sospensioni giudiziarie, imprevisti tecnici, contenziosi. Rettighieri, dopo gli anni già trascorsi a Ltf come direttore costruzioni, arriva da tre anni di Direzione investimenti di Rfi. Sta seguendo opere ferroviarie importanti e ha

nel suo curriculum grandi opere di ogni genere, comprese raffinerie e porti in medio oriente.

Rettighieri, poi, sa anche che il pericolo maggiore per uno nella sua posizione è incappare in un'inchiesta giudiziaria per una storia di appalti. Proprio come è successo al suo predecessore per l'appalto di Venaus. «Nel settore delle costruzioni bisogna sapere scegliere bene chi lavora e saper coordinare bene tutti gli appaltatori. Il problema è che l'appalto ad offerta maggiormente vantaggiosa si presta troppo alla discrezionalità. Solo l'appalto al massimo ribasso è la procedura che ti garantisce di più. E non è poi così deleteria. Basta saper scegliere bene le condizioni di gara e quelle contrattuali. Poi, per i lavori è bene sapere che il committente garantisce sempre per i pagamenti anche se l'appaltatore fallisce e che la ditta deve dimostrare di essere a posto con i contributi e con i pagamenti dei fornitori per poter essere a sua volta pagata. Insomma le garanzie ci sono. Infine si deve sapere coordinare bene tutti gli aspetti legati alla sicurezza. Io so solo che stiamo facendo a Roma la nuova stazione Tiburtina, un grande cantiere da centinaia di milioni che coinvolge circa 3 milioni di cittadini. Ebbene, in quello come in altri cantieri ferroviari importanti che sto seguendo, i tempi sono rispettati, non ci sono intoppi, nonostante le visite continue di ogni soggetto addetto alla vigilanza, e Rfi sta pagando con assoluta regolarità senza che ci sia un aumento dei costi. A Chiomonte e per il tunnel di base abbiamo intenzione di fare esattamente allo stesso modo».