

L'INCHIESTA



Roma, scandalo Metro C  
Con il sistema Incalza  
1 miliardo di aumenti

CARLO BONINI E FABIO TONACCI

ALLE PAGINE 16 E 17

CARLO BONINI  
FABIO TONACCI

# Il sistema Incalza e la Metro C ricatti, sprechi e ritardi costano un miliardo in più

È l'incompiuta di Roma: un ministero e due amministrazioni coinvolte 12 stazioni e 17 chilometri in meno. Nessuna certezza sulla fine dei lavori

ROMA. Chi è responsabile di una delle più macroscopiche dissipazioni di denaro pubblico del dopoguerra? Come è stato possibile che, nell'inerzia del ministero delle **Infrastrutture**, del Cipe, di due diverse amministrazioni comunali, la linea C della metropolitana di Roma sia oggi, a 14 anni dal suo inserimento nell'elenco delle opere strategiche della "Legge Obiettivo", un'Incompiuta per la quale si è passati da 2,7 a 3,7 miliardi di saldo? Quale gioco di prestigio ha reso possibile pagare tra il 30 e il 60 per cento in più la realizzazione di un progetto che ha visto restringersi le dimensioni iniziali (da 42 stazioni per 42 chilometri di tracciato alle attuali 30 per 25,6 chilometri)?

Due inchieste della magistratura penale (Roma e Firenze), una contabile (Corte dei Conti) e una amministrativa (l'istruttoria dell'Autorità nazionale anticorruzione per la quale è attesa una delibera prima dell'estate) promettono un

imminente *redd rationem* giudiziario. Ma le risposte a quelle domande sono già in chiaro. Rintracciabili in una spaventosa mole di carte che è andata silenziosamente impilandosi per tre lustri nei gabinetti di ministeri, Comune e società partecipate, e ora finalmente intelligibile alla luce di quel *format* che abbiamo imparato a conoscere come "Sistema Incalza".

## IL "BUG" NELL'APPALTO

Sappiamo ormai che, nel Sistema Incalza, la Legge Obiettivo contiene una falla, un *bug*, che rende la cifra di aggiudicazione della Grande Opera da parte del *General Contractor* poco più che una convenzione, un numero a nove zeri scritto a matita, perché rinegoziabile in corso d'opera e a mano libera. È sufficiente infatti che controllato e controllore coincidano (il *General Contractor* sceglie e nomina la direzione dei lavori, che dovrebbe garantire tempi e corretta esecuzione dell'opera) e che le clausole del contratto di appalto consentano un sufficiente grado di discrezionalità nella loro interpretazione tale da rendere possibile un contenzioso (normalmente un arbitrato) in cui riven-

dicare oneri aggiuntivi (e dunque miglioramento del prezzo).

Ebbene, la metro C è una scientifica applicazione del Sistema. 20 dicembre 2004: il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica, ndr), con delibera, approva il progetto preliminare e, il 28 febbraio 2006, il consorzio di imprese che ne sarà *General Contractor* sotto il nome di "Metro C" (Astaldi, Viani, Consorzio Cooperative Costruzioni, Ansaldo) si aggiudica la gara per 2,7 miliardi con un ribasso del 14 per cento, accollandosi l'onere di anticipare un quinto del costo. Tra i direttori dei lavori scelti figura, guarda caso, anche Stefano Perotti, finito in carcere con Incalza. Non passano neppure 8 mesi e il contratto viene rinegoziato.

Contro la logica — che vorrebbe che i cantieri si aprano nella tratta centrale della città, da San Pietro a San Giovanni, sprovvista di servizio — si decide che la prima parte della linea a dover entrare in funzione sarà quella periferica, già servita dalla ferrovia di superficie. È il primo regalo al *General Contractor* che si vede anche abbattere la percentuale di anticipo dovuto dal 20 al 2 per cento. Ma non basta.

Nelle clausole del contratto ce n'è una sufficientemente vaga nella sua formulazione da consentire interpretazioni opposte. E riguarda un punto cruciale dell'appalto, la leva che consente di esploderne i costi: le indagini archeologiche, senza le quali solo uno scriteriato può pensare di scavare un tunnel in un'area che abbraccia i Fori Romani, il Colosseo, Piazza Venezia, Largo Argentina. Il cuore del patrimonio archeologico della città. Il più importante del mondo.

Ebbene, a chi tocca fare quelle indagini? Il Ministero delle **Infrastrutture**, il Comune di Roma, la sua società partecipata "Roma Metropolitana" (una pletorica struttura da 80 persone e 13 milioni di euro di stipendi l'anno che ha il solo scopo di controllare lo svolgimento dell'opera) nell'approvare il progetto definitivo della linea ignorano o fingono di ignorare una nota di 53 pagine del Ministero dei Beni culturali con cui, già nel 2003 (tre anni prima dell'affidamento della gara), si segnala che «nessuna campagna di scavo è stata fatta per verificare la situazione archeologica delle tratte T1-T2-T3-T6/C1 (quelle centrali, ndr)». Metro C, da parte

sua, finge di ignorare che, stando al contratto firmato, rientra tra i suoi doveri farle.

## ARBITRATI E CONTENZIOSI

Del resto, la colpevole disattenzione al-

l'aspetto archeologico non è un inciampo. È prevista dal canovaccio del "Sistema Incalza". Strumentale a creare le condizioni di un contenzioso che deve trasformarsi in "ricatto". E infatti, nell'ottobre 2007, a neppure un anno dalla stipula del contratto i costruttori trascinano il Comune in un primo arbitrato in cui chiedono una maggiorazione dei costi. La questione sembra chiudersi nel 2008, con una prima transazione in cui il consorzio di imprese rinuncia a 210 milioni di euro, ma ottiene lo slittamento della consegna della prima parte dell'opera dal 2011 alla fine del 2013. In realtà, è una cortina di fumo. Infatti, la transazione non "copre" la parte più consistente delle richieste di Metro C, che nel 2010 vengono ricalcolate in 1,4 miliardi di euro.

## L'INTERVENTO DI INCALZA

Nel 2012, ecco allora l'intervento di Incalza (**Infrastrutture**) e del Cipe. Vengono riconosciuti al *General Contractor* 253 milioni di euro aggiuntivi rispetto alla cifra per cui hanno vinto il bando di gara e

l'ennesimo differimento della consegna a fine del 2014. Ma in cambio di cosa? Della rinuncia a tutte le pretese del consorzio di imprese? No. «Di una rinuncia solo parziale». E infatti, a novembre 2012, Metro C apre un nuovo arbitrato. Questa volta, chiede 153 milioni di euro che si sommano ad altri 252 per «interventive varianti in corso d'opera» (45, dall'inizio dei lavori). I Radicali, nella loro denuncia che ha fatto aprire l'inchiesta della procura di Roma, lo definiscono «rapporto insano», per cui «nessuna delle tre amministrazioni coinvolte, Comune, Regione e Stato, sente la necessità di accertare se le rivendicazioni dei costruttori siano fondate».

## L'ULTIMA STANGATA

A settembre 2013, la nuova giunta Marino, attraverso Roma Metropolitana, firma un «atto attuativo» che vuole e vorrebbe essere la pietra tombale su un gioco al rialzo che va avanti da troppi anni. Il *General Contractor* rinuncia al miliardo e 400 che ha chiesto. Ma porta a casa un ul-

teriore slittamento della tempistica, l'accollo a carico del committente delle penali per "ritardata consegna dovuta alle varianti", i 253 milioni riconosciuti dal Cipe, e altri 60 in applicazione del primo lodo vinto con il Comune. L'assessore alla mobilità Guido Improta (oggi indagato a Roma) invoca la condizione di "necessità", diciamo pure di ricatto, in cui la Giunta è venuta a trovarsi («cantieri fermi e 1 miliardo e mezzo da pagare»). Il ministero delle Infrastrutture, il suo ministro di allora (Lupi) e il suo Grande Mandarin (Incalza), stanno a guardare. A oggi meno della metà della linea è stata completata, per il tratto dei Fori Imperiali se ne riparla nel 2020, per quello da Piazza Venezia a Piazzale Clodio siamo ancora al progetto.

Secondo alcuni analisti, alla fine la linea C costerà allo Stato quasi 6 miliardi. Fino ad un anno fa esisteva anche un commissario straordinario per l'opera, Maria Fernanda Stagno D'Alcontres. Interpellata su quanto accaduto, risponde così: «Della Metro C non so nulla e non voglio sapere nulla».

Già due indagini penali e una amministrativa per un progetto rinegoziato, tra gare e favori, troppe volte

Cantieri fermi, slittamenti nella consegna dei lavori e un "Commissario straordinario" che dice: "Non ne so nulla"

## I PERSONAGGI



**INCALZA**  
 Ercole Incalza, ex capo della Struttura di Missione per le Grandi Opere, è stato arrestato per l'inchiesta di Firenze



**PEROTTI**  
 Dal 16 marzo è in carcere pure Stefano Perotti, direttore dei lavori anche della Metro C e socio di Incalza



**IMPROTA**  
 Guido Improta, assessore alla Mobilità, è indagato (truffa e abuso d'ufficio) per la Metro C

## I NUMERI

**45**

**LE VARIANTI APPROVATE**  
 Le varianti al progetto iniziale della Metro C di Roma approvate durante questi anni in corso d'opera

**2,7 mld**

**PER VINCERE LA GARA**  
 La cifra con cui il consorzio di imprese (Astaldi spa è la mandataria) ha vinto la gara (ribasso: 14%)

**3,7 mld**

**FINANZIAMENTI PUBBLICI**  
 La cifra stanziata finora dal Cipe e dagli enti locali (la base d'asta del bando di gara era 3,04 mld)

**5,7 mld**

**PER COMPLETARLA**  
 La stima, secondo gli analisti, di quanto serve per completare il tracciato della Metro C di Roma



## LA CONSEGNA

Roma, uno dei cantieri per i lavori della Metro C: dopo 14 anni ancora non c'è una data per la consegna

## La timeline dei soldi

<p><b>2001</b> progetto inserito dal governo nell'elenco delle opere strategiche della "Legge Obiettivo"</p>	<p><b>2002</b> accordo tra ministero, Regione e Comune: la commessa sarà affidata a general contractor</p>	<p><b>2004</b> progetto preliminare (3,04 miliardi di euro) approvato dal Cipe</p>	<p><b>2006</b> appalto vinto da raggruppamento temporaneo di imprese (Astaldi spa, Vianini Lavori, Consorzio Cooperative Costruzioni e Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari)</p>
--	--	--	--

## 2007

primo arbitrato chiesto da Metro C (consorzio dei costruttori): 210 milioni in più



<p><b>2008</b> consegna dei lavori spostata dal 2011 a fine 2013, Metro C rinuncia a parte delle pretese</p>	<p><b>2010</b> Metro C chiede ulteriore rimodulazione dei termini del contratto, 1,39 miliardi in più</p>	<p><b>2011</b> Roma Metropolitane si accorda con Metro C sulla cifra di 253 milioni</p>	<p><b>2012</b> Metro C chiede secondo arbitrato e pagamento ulteriore di circa 400 milioni</p>	<p><b>2013</b> "atto attuativo": Roma metropolitane si impegna a pagare, la consegna dei lavori slitta al 30 giugno 2015 per la tratta da Pantano a San Giovanni</p>
--	---	---	--	--

