

L'INTERVISTA

«Un sistema criminale reso quasi legale»

L'ex giudice Imposimato, autore 9 anni fa di un libro sul tema: «Si manipolano i lavori con rinvii e pretesti tecnici»

da Roma

● **Giudice Ferdinando Imposimato, nove anni fa uscì il suo libro-inchiesta *Corruzione ad alta velocità*. Sembra non sia cambiato niente: perché questi aumenti di prezzo nei cantieri ferroviari italiani?**

«È un fatto di carattere criminale. È ormai provato che questo è uno strumento attraverso il quale si tende a protrarre il finanziamento illecito ai partiti. Corruzione e pagamento di tangenti a imprese criminali non sono limitati all'alta velocità, si riferiscono per esempio anche alla costruzione della Salerno-Reggio Calabria. È un fenomeno che ultimamente sembra essersi sistematizzato».

In che modo?

«Si è trasformato in fenomeno tra virgolette legale: si trovano pretesti di carattere tecnico e anche amministrativo per giustificare continui rinvii e varianti in costo d'opera».

Che tipo di pretesti sono?

«Illustri esperti dell'Alta velocità mettono al servizio della corruzione le loro consulenze per poter dire che l'opera ha bisogno di varianti per essere più efficiente e più redditizia dal punto di vista dei risultati.



MAGISTRATO Ferdinando Imposimato denunciò il sistema nove anni fa

In realtà queste opere non finiscono mai e i benefici per la collettività sono quasi pari a zero. Basta prendere il treno alta velocità Roma-Napoli o Roma-Firenze per capire che il guadagno di tempo è dell'ordine di pochi minuti. Pensare di pagare migliaia di miliardi a spese dei cittadini per vantaggi irrisori che vengono pagati a costi altissimi per la collettività è un fatto inaccettabile».

Qual è la fase più delicata del cantiere?

«Gli appalti: sono gare truccate perché vincono delle imprese che hanno agganci al potere economico e politico. Prendono anticipi e subappaltano ad altre imprese che a loro volta subappaltano ad altre».



Le opere non finiscono mai e i benefici sono pari a zero

In questo modo si protrae anche il finanziamento illecito ai partiti



L'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici parla di una struttura «piramidale».

«La somma destinata per la realizzazione del lavoro, mettiamo 10 miliardi, si distribuisce tra le imprese appaltatrici che non hanno struttura lavorativa, le subappaltatrici che prendono altre somme, finché a prezzi irrisori si subappaltano i lavori a imprese finali che non hanno né i mezzi finanziari né le strutture organizzative per realizzare l'opera. L'80-90 per cento delle somme viene sperperato e distribuito in mille rivoli».

Qual è il ruolo del general contractor nelle grandi opere?

«È il soggetto che all'inizio riceve l'incarico di valutare l'opera, che dovrebbe garantirne l'esecuzione. Si prende la prima fetta dei soldi, ma in realtà non ha un solo operaio. In passato erano tre grandi enti: Eni, Iri e Fiat. Ma non garantivano nulla perché la maggior parte dei costi li garantisce il ministero del Tesoro, che è il maggiore azionista delle ferrovie. Ultimamente, nel 2008, la Corte dei conti ha rilevato come siano stati fatti progetti di lavori per i quali non c'erano i finanziamenti. Non si può pagare il progetto di un'opera che non potrà mai essere realizzata. La Corte dei conti ha bocciato progetti già approvati dal Cipe».

[Efo]