

TRE DOMANDE agli organizzatori, agli intervenuti e ai partecipanti all'incontro pubblico

Per un Patto sulle Infrastrutture in Toscana

Progetti, impegni, investimenti

Firenze, 30 giugno 2008, Teatro dell'Affratellamento

PRIMA DOMANDA

Voi pensate che si possa stipulare un "Patto sulle Infrastrutture in Toscana" senza tener conto dei risultati dell'**Indagine relativa agli interventi gestiti da TAV S.p.A.** pubblicati nella **Risoluzione dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture del 19 dicembre 2007**?

Testualmente: "Notevoli incrementi di costo e del tempo di realizzazione"; "convenzioni tra TAV e G.C. stipulate senza riferimento ad un'adeguata progettazione, neanche di massima, ma sulla base di un importo presunto dell'opera; anche nei casi in cui la progettazione esecutiva ha successivamente ridefinito un importo dell'opera considerevolmente maggiore di quello presunto (nel caso della Bologna-Firenze tale passaggio ha comportato un costo quasi triplicato) e, quindi, un'opera sostanzialmente diversa, TAV non si è mai avvalsa della facoltà di recesso"; progetti esecutivi che "hanno spesso mostrato un livello carente di approfondimento"; "progetti di massima consegnati, tra l'altro, successivamente alla sottoscrizione della convenzione" che "non assicuravano la fattibilità dell'opera"; convenzioni che "non hanno posto a carico del G.C. alcun rischio effettivo"; un General Contractor che "nel sistema TAV ha potuto, pertanto, certamente anteporre l'esigenza di pervenire ad un contratto (atto integrativo) più remunerativo, a quella di una tempestiva conclusione dell'iter progettuale-approvativo, in quanto non responsabile per il protrarsi dei termini, se non per mera inadempienza nella redazione della progettazione esecutiva"; interventi che "hanno subito notevoli incrementi di costo e del tempo di esecuzione, sia per effetto di un gran numero di perizie di variante, sia per riserve avanzate dal G.C.", il che "contraddice la definizione di "Prezzo Forfetario", convenuto con l'Atto Integrativo alla Convenzione, ove si stabilisce che esso è fissato tenuto "conto delle eccezionali caratteristiche e novità dell'opera da realizzarsi, nonché della rilevanza dei rischi"; l'avvenuta costituzione, nell'esecuzione delle opere, di "una sorta di struttura piramidale articolata ed allungata: TAV - G.C. - Imprese conferitarie - Imprese terze o Subappaltatori - eventuali sub-subappaltatori; con la conseguenza che su gran parte delle sub-tratte più soggetti hanno potuto trarre un utile ed, in particolare, il G.C. ha potuto lucrare un extra-profitto, sfruttando la sua posizione strategica di intermediario"; "la necessità di introdurre varianti ed il conseguente iter istruttorio" che "hanno anche determinato, come riscontrato nella tratta BO-FI, consistenti riserve del G.C., che ha principalmente lamentato il ritardo nello smobilizzo del cantiere in attesa della contrattualizzazione delle varianti ed i conseguenti maggiori oneri"; "la distorta applicazione dell'accordo conciliativo" che "ha costituito occasione ricorrente per l'esercizio dello ius variandi, incidendo su tutti i fronti essenziali della prestazione del G.C. (lavori, importi, termini di esecuzione); per tale via gli accordi raggiunti hanno assunto la veste di un istituto ibrido mediante il quale veniva da una parte composto il "contenzioso" legato a vicende varie e riconducibili all'anomalo andamento dell'esecuzione dei lavori determinato da fatti quasi mai imputabili al Consorzio e, dall'altra, formalizzate nuove obbligazioni contrattuali relative a ulteriori lavori da eseguirsi in variante"; "gravi infrazioni ai principi della libera concorrenza e della non discriminazione, previsti dall'art.2 del Codice per effetto degli atti successivi alle Convenzioni originarie del 1991; in particolare, si osserva, per la tratta Bologna o Firenze, come l'Atto Integrativo del 7.5.1996 abbia di fatto affidato al G.C. un'opera sostanzialmente diversa da quella a base della prima convenzione, per un importo pressoché triplicato rispetto a quello originario", e per effetto "del mancato appalto, da parte delle imprese conferitarie, della quota del 40% dei lavori ad esse assegnate, in violazione dell'art. 3.2 della convenzione base"; "gravi infrazioni al principio della economicità del sistema di realizzazione"; "una infrazione al principio di cui all'art. 2 del Codice dell'efficacia del sistema di realizzazione"; e addirittura: "rilevanti richieste risarcitorie in relazione al procedimento presso il Tribunale Penale di Firenze" da parte del General Contractor!

SECONDA DOMANDA

Come è opportuno interpretare – alla luce dei dati forniti dall'indagine dell'Autorità per la vigilanza – la dichiarazione del ministro delle Infrastrutture on. Altero Matteoli - lo scorso 25 giugno, dal palco dell'assemblea di Confindustria Firenze - secondo il quale l'**Alta velocità "oltretutto si paga da sola"**?

TERZA DOMANDA

Come può l'assessore al Territorio e alle Infrastrutture della Regione Toscana titolare "Treni e infrastrutture per i servizi la miglior difesa è riprogrammare" l'editoriale della sua ultima newsletter, la n. 6 del 22 giugno 2008, quando gli stessi uffici della Regione sono costretti ad ammettere che **non esiste un solo documento tecnico d'insieme sul Nodo fiorentino? Come si fa a proporre di "riprogrammare" quando – dichiaratamente - non si è in grado neppure di "programmare"**?

Testualmente: "Si ritiene necessario evidenziare l'estrema complessità della definizione di un "documento tecnico unico" sull'assetto complessivo delle infrastrutture e del servizio di trasporto ad esse legato per il Nodo fiorentino, sia per la molteplicità degli Enti ed Uffici a vario titolo e competenza coinvolti per le infrastrutture ed il servizio di trasporto, sia per la continua evoluzione dello scenario di riferimento, in gran parte legato anche alla disponibilità finanziaria per la realizzazione degli interventi; un tale documento, attualmente non disponibile, rischierebbe di essere comunque incompleto e non aggiornato" (nota a Idra del dirigente della Regione Toscana responsabile dell'Area di Coordinamento Pianificazione Territoriale e Politiche Abitative", 21 settembre 2006; lo stesso dirigente ha confermato l'attualità dei contenuti di questa nota in occasione del recente incontro con l'Associazione Idra in Regione Toscana il 13 giugno 2008).

Associazione di volontariato Idra

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale
Tel. 055.233.76.65 - idrafir@tin.it - <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>

sip Via V. Emanuele 135 – FI