L'“Esperimento Genova”

Le reali emergenze, le opere, i risultati, i progetti; i tre commissari; le criticità; le procure e i giudici

(Dott. Andrea Moizo)

La parola “modello” ha un’accezione generalmente positiva. E così è stato propagandato il ‘modello Genova’, tanto da farne il calco su cui disegnare almeno tre decreti semplificazioni e, da ultimo, persino la riforma del Codice dei lavori pubblici.

In realtà, però, l’unico aspetto di successo – che ha coinvolto quattro governi conquistando alla fine l’intero corpo parlamentare – è stato quello propagandistico-politico di chi la leggenda del modello Genova l’ha inventata e alimentata. Una disamina appena appena attenta e onesta – una cronaca, se non una storiografia, puntuale – mostra infatti che il ‘modello Genova’ non ha nulla a che fare con quanto ci è stato raccontato universalmente per cinque anni e rappresenta un metodo di realizzare opere pubbliche incapace di centrare persino il risultato che invece gli viene generalmente riconosciuto, oltre a rappresentare per molti altri versi un sistema antitetico all’interesse pubblico.

Il nuovo viadotto ricostruito al posto del Morandi, infatti, è l’unica opera che ha rispettato i tempi previsti fra le oltre 30 cui il modello è stato applicato direttamente. Ma, oltre ad essere caratterizzata da particolare ‘facilità’ progettuale (le caratteristiche tecniche sono identiche a quelle del precedente viadotto e per evitare inghippi autorizzatori si è persino evitato di aggiustare, come il buon senso avrebbe suggerito, il raggio di curva dell’opera sul lato di ponente, che costringe a imporre limiti di velocità inaccettabili su un’autostrada moderna) è anche l’unica in cui, per ragioni non ovvie ma comprensibili, si è potuto fare strame di ogni qualsivoglia regola di concorrenza e trasparenza.

Ogni lavoro (demolizione, ricostruzione, direzione lavori, etc.) è stato appaltato senza gara e non sappiamo quanti soldi è costato più del più economico progetto analogo prestazionalmente, ma neppure abbiamo un’idea contabile complessiva di massima. Le spese della struttura commissariale, infatti, non corrisponde a quanto Aspi ha dichiarato di avere speso per opera e ristori vari (il gap è nell’ordine dei 200 milioni!) nell’accordo di programma firmato nell’ottobre 2021 da Regione, Comune, Autorità portuale e Ministero delle Infrastrutture.

Se non altro, come detto, l’opera è stata però realizzata nei due anni inizialmente preventivati e il fatto che a pagare sia stata Aspi ha fatto dimenticare il resto. Persino, complice una stampa a dir poco supina, lo scandalo della ‘recompra’ a caro prezzo da parte dello Stato della maggioranza della

baracca, sicché i ristori per i danni della tragica gestione Benetton abbiamo finito in realtà per ripagarceli da soli, peraltro rinunciando agli sconti tariffari a fronte di altre nuove opere di quantomeno dubbia utilità quali il tunnel subportuale di Genova o quello della Fontanabuona.

Ma se ampliamo lo sguardo al piano straordinario delle opere portuali, quelle che il decreto Genova eponimo del modello consente ad Autorità portuale di realizzare con le stesse deroghe consentite a Bucci, il bilancio è drammatico. Nessuna delle circa 30 opere vendute come necessarie alla ripresa del porto di Genova dall'inesistente (come da rilievo della Corte dei Conti) danno inferito dal crollo del Morandi è stata realizzata entro il termine previsto del gennaio 2022!

L'elenco s'è gonfiato a dismisura, accogliendo al suo interno interventi che mai e poi mai avrebbero i requisiti emergenziali che giustificarono quelle deroghe (su tutti proprio il succitato tunnel subportuale), e il modello Genova s'è rivelato per quel che è nella sua natura derogatoria omnicomprensiva, una cornice di illegalità per piegare tutti gli interessi in ballo nella realizzazione di opere pubbliche (finanza pubblica, trasparenza, ambiente, concorrenza, etc) a quello dei costruttori.

Il modello Genova è una storia, lunga 4 anni e mezzo e ancora aperta, di strumenti urbanistici ignorati, gare bypassate con interpretazioni normative spregiudicate, incarichi distribuiti fra intrecci e conflitti d'ogni genere, imprese giunte seconde in un appalto premiate in quello successivo, altre ingrassate di lavori, progettisti pubblici passati a privati appaltatori prima delle procedure d'aggiudicazione, funzioni di controllo reciproco accorpate in un'unica figura, dirigenti ministeriali deputati a verifiche progettuali beneficiati di incarichi a cinque zeri, commissioni di gara defenestrate a valutazione effettuata, pioggia di subappalti, certificati di regolare esecuzione lavori che cambiano data ex post. Con un accumulo indicibile di ritardi e rincari, fra progetti sbagliati e varianti milionarie varate un mese dopo la firma del contratto d'appalto. Gli articoli che allego sono una selezione dei pezzi più agghiaccianti di questa galleria.

Insomma, più che un modello, un negativo. Pressoché l'esatto opposto di quel che è l'interesse comune nella realizzazione di opere infrastrutturali a carico della collettività. Ma divenuto, grazie ad un'abile azione propagandistica e ad un colpevole asservimento dei media, il simbolo di un successo totalmente inventato, ma capace però di garantire a chi l'ha cavalcato un ritorno politico senza precedenti.