

Cantieri oltre-confine. Si sta realizzando un'opera di grande tecnica grazie al lavoro e alla

Alptransit: una ferrovia «super-veloce»

Martedì 17 marzo, una manciata di minuti prima di mezzogiorno, un brillamento di 180 chilogrammi di esplosivo ha sbriciolato il primo dei quattro diaframmi della galleria di base del Monte Ceneri, nello svizzero Canton Ticino. Entro fine mese, con festeggiamenti più pacati e con minore richiamo mediatico, ne cadrà anche un secondo e così, gli scavi del tunnel ferroviario, in direzione sud, verso il nostro Paese, saranno terminati, con un anno di anticipo e con un corredo di opere di mitigazione ambientale davvero notevole. Tutto questo sta accadendo appena oltre il confine italiano, nel territorio a cavallo fra Lugano e Bellinzona. La galleria del monte Ceneri fa parte del più ampio progetto Alptransit, che comprende il traforo gemello del San Gottardo, che sarà aperto nell'autunno del 2016. In entrambi i casi si tratta di "tunnel di base": ovvero si è intervenuti tagliando letteralmente la "base" dei massicci montuosi, per ridurre drasticamente i dislivelli affrontati dai treni (si raggiungerà, al massimo, quota 500 metri), con raccordi di pianura molto ampi, per consentire, così, ai convogli di viaggiare ad alta velocità (sia per i passeggeri, sia per le merci) con punte massime che potranno raggiungere i 250 chilometri orari per i primi e i 160 per i secondi.

Un progetto, Alptransit, concepito negli anni Ottanta del secolo scorso, condiviso con la popolazione - anche attraverso il sistema dei referendum e delle consultazioni pubbliche - e avviato, nella forma esecutiva, dagli anni 2000.



Un'opera di altissima ingegneria: una volta inaugurata, la galleria ferroviaria di base del San Gottardo, 57 chilometri, sarà la più lunga al mondo.

Il Monte Ceneri si difende bene, con i suoi 15 chilometri e mezzo. Un intervento complesso, che ha visto tre punti di "attacco" alla montagna: il portale sud, in località Vezia (in corrispondenza della nuova galleria stradale di Lugano Vedeggio-Cassarate); al centro, nel comune di Sigirino (da dove si è proceduto in entrambe le direzioni, "bucando" l'80/90% del massiccio); e il portale nord a Camorino

(ambiente molto complesso per la presenza del viadotto autostradale del Monte Ceneri). Il traforo è stato realizzato solo per due chilometri con l'ausilio di una fresatrice. Per il resto si è proceduto utilizzando l'esplosivo (in totale, fino a oggi, sono state "sparate" 600 tonnellate di prodotti detonanti). Tutti gli inerti hanno trovato uso immediato. Il materiale migliore è stato frantumato e trasformato in loco, così da avere, subito, il calcestruzzo e i cementi per la copertura delle gallerie grezze. Tutto il resto è stato sistemato in modo da realizzare collinette esterne. Il cantiere in direzione nord sconta un ritardo di un anno, per alcuni imprevisti geologici incontrati durante lo scavo e per una serie di ricorsi sugli appalti relativi alla cosiddetta "tecnica ferroviaria". Gli esperti, però, entro maggio decideranno in che modo intervenire per contenere i tempi (molto probabilmente sacrificando ferie e rendendo ancora più incalzanti i ritmi di lavoro). Qualcuno ipotizza anche sia possibile dimezzare il ritardo che, qualunque sarà la sua entità, non farà comunque lievitare i costi totali di Alptransit, che superano i 13 miliardi di euro. Una volta a regime (la consegna definitiva è prevista per il 2019), il sistema Gottardo-Ceneri sarà una sorta di metropolitana nazionale nel cuore d'Europa, dove i tempi di percorrenza delle distanze lungo l'asse Chiasso-Lugano-Locarno-Bellinzona-Zurigo saranno tre volte inferiori agli attuali.

Pensare che siamo a 20 minuti di autostrada da Como, proprio nei giorni in cui, in Italia, stanno emergendo anni di soprusi e corrotte diffuse nel settore degli appalti.



FOTOSERVIZIO EFFEPI



competenza di maestranze e ingegneri italiani nel cuore d'Europa

Tutto questo colpisce ancora di più perché nei cantieri svizzeri di Alptransit la presenza italiana è fortissima, sia fra le maestranze, sia fra il personale tecnico e ingegneristico. Un particolare che emerge con chiarezza nel cantiere del Ceneri (oltre 600 fra uomini e donne al lavoro, un cantiere con standard di sicurezza superiori alla media elvetica). Il 17 marzo, alla cerimonia per la caduta del diaframma in località Vezia, le bandiere svizzere si confondevano con il nostro tricolore. Tra polvere, umidità e puzza di ammoniacca (come è routine dopo ogni "sparo"), c'era un clima di grande stima e amicizia, mentre qualcuno degli operai, fra braccia, stringeva la statua di santa Barbara (protettrice dei minatori). «È questa l'Italia migliore». Così commentava un imprenditore elvetico nel complimentarsi con un collega italiano. Tutti, responsabili del progetto, titolari delle aziende, autorità civili (quelle italiane si distinguevano per l'assenza) hanno sottolineato il grandissimo valore della collaborazione transfrontaliera. Abbiamo chiesto un parere a **Duccio Astaldi**, a nome dell'impresa romano-valtellinese Condotte-Cossi che quest'opera ha realizzato. «In questi giorni, guardando a cosa sta succedendo in Italia, non possiamo non porci qualche domanda. È bello lavorare in un cantiere dove le uniche preoccupazioni sono di tipo tecnico... eppure potrebbe essere così anche da noi. Lo vediamo qui: siamo quasi

tutti italiani e il nostro lavoro è apprezzato moltissimo». **Dispiace anche che, dopo anni di accordi e promesse, di fatto il collegamento italiano al sistema ferroviario alpino sia scomparso dal piano delle opere strategiche.** Non più tardi di quattro/cinque anni fa si parlava di prosecuzione di Alptransit sull'asse Como-Milano per i passeggeri e sul varesotto per le merci (vista già la presenza, nella zona, di punti di scambio intermodali ferro-gomma, più l'aeroporto di Malpensa). **Alberto Dal Col**, della direzione lavori del cantiere del monte Ceneri, ci ha confidato che «il nostro mandato, attualmente, si esaurisce con la consegna dei due tunnel di base. Poi certo, è evidente che questa linea ha grandi potenzialità. **È inserita all'interno del cosiddetto corridoio "Genova-Rotterdam"**. A titolo squisitamente personale posso dire che sarebbe auspicabile un suo completamento, secondo i progetti e gli studi che erano stati fatti una decina di anni fa. Ora la questione è prettamente politica: quindi occorre vedere quali decisioni saranno assunte da Berna ma anche da Roma. Laugurio - conclude Dal Col - è che migliori anche la situazione economica globale, così da reperire i crediti necessari alla realizzazione dei collegamenti sud-nord: in questo modo sarebbero ancora più evidenti i benefici che dal progetto è lecito attendersi».

ENRICA LATTANZI



SE LA CORRUZIONE "SPUZZA"...

La corruzione "spuzza": con la "esse" davanti, quasi a sottolineare il concetto, ha ripetuto il Papa a Scamipia. "Spuzza" da due punti di vista, quello spirituale e quello sociale, due facce, necessariamente connesse, della stessa medaglia. "Spuzza", come un animale morto. Anche se purtroppo la corruzione sembra viva e vegeta, a leggere le cronache: scoperta in un settore, ricompare in altro.

Per uscire papa Francesco ha ripreso la formula di san Giovanni Bosco: buoni cristiani e onesti cittadini. Perché il Papa è così: il suo messaggio è semplicissimo, dunque modernissimo.

Sembra possa andare finalmente in porto l'accidentato percorso parlamentare della cosiddetta legge "anticorruzione". È un passaggio importante, anche perché aumentare le pene e soprattutto assicurarne la certezza rappresenta uno degli ingredienti fondamentali del processo di riassetto e di rilancio della democrazia, ovvero delle "riforme" che ci stanno davanti. Ma per raggiungere questo obiettivo, occorre inserirla in un quadro. Da sola la legge non basta.

Il singolo corrotto infatti chiama una catena. Perché mafia e corruzione sono due facce della stessa medaglia, come ha detto don Ciotti all'annuale manifestazione di Libera, la Giornata della memoria e dell'impegno in ricordo delle vittime innocenti di tutte le mafie.

Se la corruzione necessariamente richiama un contesto, una catena, questa catena deve essere spezzata. Servono dunque strumenti culturali, morali, economici e istituzionali. Altrimenti, semplicemente, cucita una toppa, lo "sbrego" si ripresenta, come si è visto per i grandi lavori. Senza scomodare le mafie classiche, in tanti contesti, si pensi alle "terre di mezzo" di Roma, si costruiscono spezzoni di sistemi corruttori e dunque mafiosi, che si chiudono e si riaprono a fisarmonica. Per questo bisogna interrogarsi sul tono complessivo del sistema politico-istituzionale, mentre si parla giustamente di riforme.



Bene dunque le pene e le nuove fattispecie di reato. Bene che si approvi una legge seria, rigorosa e concreta, se possibile con un ampio consenso.

Ma questo passo deve essere accompagnato da un altrettanto serio intervento sul sistema politico amministrativo. È un sistema malato quello che deve fare ricorso ad autorità, a quelli che negli Stati Uniti si chiamano gli "zari", ovvero funzionari o magistrati dotati di poteri eccezionali, per garantire un minimo di decoroso funzionamento. Non possono essere che espedienti momentanei.

Decisivo più che mai è il nesso politica-amministrazione, ovvero sistema politico - sistema amministrativo. Nell'arco di poco più di vent'anni il vecchio quadro dell'amministrazione di carriera è stato smantellato a profitto di una "aziendalizzazione" che, combinata con la debolezza e la modestia del personale politico, in molti casi - emblematico proprio quello oggi sotto i riflettori delle grandi opere - ha aperto praterie per il malaffare. Una "spuzza" che non ci possiamo più permettere e che non sopportiamo più.

FRANCESCO BONINI

Malaffare e corruzione. Un modo di procedere che sembra inestirpabile e produce danni Un sistema che crea frustrazione fra la gente...

Il Papa a Napoli (sabato 21 marzo), don Luigi Ciotti a Bologna (sempre sabato 21) e il cardinale Bagnasco nella sua prolusione al Consiglio permanente della Cei (lunedì 23 marzo) hanno denunciato con forza la corruzione, il malaffare, il malcostume dilagante nel Paese. Abbiamo chiesto a **Gianfranco Vestri**, docente universitario di economia, di riflettere sul fenomeno.

Le denunce sono chiare: malcostume e malaffare "sembrano diventati 'regime' talmente ramificato da essere intoccabile". Visto da un economista, che costo ha la corruzione per il sistema?

"Un costo certamente molto alto, difficile da stimare. Penso e temo che sia decisamente maggiore che negli altri paesi europei".

E come si traduce questo "costo" in termini di mancati investimenti e di mancata creazione di nuovi posti di lavoro regolari?

"La cattiva esecuzione di opere pubbliche, i ritardi nella consegna di opere che poi si rivelano malfatte, le tangenti che fanno lievitare gli esborsi finali comportano un costo rilevante e dalle ricadute a volte incalcolabili".

Il 74% delle imprese laziali, per citare un caso, ritiene "normale" la corruzione negli appalti. Come reagisce secondo lei l'opinione pubblica italiana?

"Mi sembra che l'opinione pubblica sia molto smarrita. Da un lato è alle prese con numerose "grida" che denunciano dappertutto episodi di malcostume, quando ci sono e forse a volte anche quando non ci sono. Dall'altro, però, non vengono offerte soluzioni concrete, per cui si rischia un clima di diffusa frustrazione".

Il mondo politico sembra accogliere con un certo distacco gli appelli di Papa, Vescovi, sacerdoti... È sufficiente?

"Dovrebbe agire di conseguenza. Importante sarebbe prendere decisioni di lungo periodo, perché questi problemi non si risolvono dall'oggi al domani. Occorrono norme semplici e precise che producano soluzioni certe e verificabili. Temo



invece che la politica sia più sensibile all'annuncio di azioni di brevissimo periodo, che non necessariamente sono migliori, per aggredire il fenomeno della corruzione".

Che ne pensa dell'ipotesi di mettere le tangenti tra i costi aziendali quando si tratta con paesi in via di sviluppo, classificandole come "mediazioni"? Gli americani lo facevano. Così ci sarebbe un esborso alla luce del sole e un beneficiario certo.

"Il modello americano è molto diverso da quello europeo. Certo, bisogna tenere conto delle diverse condizioni che ci sono in giro per il mondo. Ma da noi se un'azione è un reato, come tale va trattata".

Nella competizione sul mercato globale ci vuole un approccio creativo e "grintoso", per acquisire commesse. Basta vedere come si muove la Cina o gli emirati arabi. Che potrebbe fare l'Italia di più?

"Il nostro Paese ha una discreta posizione nei lavori interna-

zionali. È un patrimonio che tutti ci riconoscono. Offrire buone tecnologie e buone soluzioni penso sia già una ottima base di partenza. Meglio questo di tattiche commerciali".

Che dire ai giovani, che anche a causa della corruzione rimangono fuori dal mercato del lavoro?

"Questi fatti suscitano molta sfiducia nel futuro e conseguenze molto difficili da misurare. I più bravi fuggono all'estero, gli altri assumono un atteggiamento di maggiore disponibilità a "chinarsi il capo" di fronte a situazioni che non piacciono. Si dice: è sempre così, non posso farci nulla".

Al Nord sembra più diffusa la corruzione di altissimo livello, al Sud quella di natura mafiosa. Differenze?

"Meno di quanto sembra. Purtroppo è un fenomeno nazionale che ha sfumature locali, ma che associa tutte le aree del Paese. Del resto le grandi organizzazioni mafiose da tempo si sono radicate anche al Nord".

Auspicherebbe l'arrivo di fondi esteri di venture capital e di private equity?

"Io sarei favorevole all'arrivo di imprese industriali per aumentare la capacità produttiva. Favorevole anche a fondi e finanziatori per il sostegno a start-up e ricerca e innovazione. Sono invece dubbioso se arrivano soggetti stranieri che prendono il controllo di nostre attività. Questo è più controverso, non è un "male" assoluto, ma occorre essere prudenti".

Se avesse una "ricetta" per il rilancio, quali ingredienti ci metterebbe?

"La Banca d'Italia ha detto che servono più investimenti privati e anche pubblici. Il privato non investe se non ha prospettive, il pubblico se non ci sono regole certe. Ci vuole uno sforzo di fantasia anche politica: leggi innovative, per spendere di più e meglio oggi e stare tutti meglio domani".

LUIGI CRIMELLA