

# Gli sprechi dell'Olimpiade

**Nel mirino dei magistrati le spese dell'Agenzia Torino 2006, braccio operativo del Toroc, per il personale, le consulenze esterne, le collaborazioni. Rilevata «l'assenza di controlli interni» e «la mancanza del budget». Il costo del noleggio delle auto si è quintuplicato.**

di Alessandro Colombo



**Tutti i cittadini torinesi, anche quelli nati nel 2008, pagheranno sino al 2030, i debiti lasciati dai Giochi invernali in Piemonte**

«**A** l di là degli aspetti formali relativi all'attuazione delle previsioni normative, in ragione di quanto evidenziato acquistano maggior rilievo le perplessità mosse con riferimento ai profili gestionali riguardanti il personale, il reclutamento di collaborazioni e l'affidamento di incarichi esterni». Così scrive la Corte dei Conti del Piemonte nelle conclusioni del referto prodotto al termine dell'indagine relativa all'attività di gestione dell'Agenzia Torino 2006, ovvero il braccio operativo del Toroc (il Comitato organizzatore delle Olimpiadi invernali "Torino 2006") che svolgeva funzione di stazione appaltante per le opere olimpiche. Nel mirino dei giudici contabili vi sarebbero, in altre parole, le spese che, sulla base dell'analisi svolta, hanno pesato per il 50% dei costi di produzione dell'ente, ossia quelle relative a stipendi, collaborazioni e consulenze. Facciamo un passo indietro.

L'Agenzia Torino 2006 viene istituita con la legge 285 del 9 ottobre 2000, una creazione del governo D'Alema, dei parlamentari piemontesi, Merlo e Massa, del centrosinistra, e di Martinat, del centrodestra. La legge 285/00, che regola il ruolo del Comitato organizzatore, il Toroc, riconoscendogli il compito di definire e supervisionare il piano degli interventi, affida all'Agenzia la funzione di stazione appaltante per le opere olimpiche, affiancata per alcuni lavori da

Anas, Sitaf e Ativa. L'Agenzia è un ente pubblico, e già qui troviamo un'anomalia. Essa è infatti subordinata al Toroc, che a dispetto del termine Comitato, è una fondazione di diritto privato, a sua volta subordinata al Cio, il Comitato olimpico internazionale, proprietario delle Olimpiadi. Dunque abbiamo un ente pubblico, che spende soldi pubblici, controllato da due enti privati. Il perché della costituzione di un Comitato organizzatore privato, lo spiegano Stefano Bertone e Luca Degiorgis ne *"Il Libro nero delle olimpiadi di Torino 2006"*: «Un ente privato in primo luogo non è tenuto a evitare situazioni di incompatibilità e conflitto di interessi dei suoi membri, e in secondo luogo non è neppure costretto a contrattare con terzi secondo le procedure imposte alla pubblica amministrazione. Dunque, possono sedere al suo interno soggetti che hanno oggettivi interessi alle modalità di creazione del piano degli interventi o del "Programma olimpico", essendo poi l'Agenzia Torino 2006 ad affidare le gare. E sotto il secondo profilo, si possono evitare le costose, lunghe e scomode procedure della Merloni-ter, nonché le strettoie previste dalla normativa europea in materia di appalti pubblici, potendosi contrattare direttamente con le società che si preferiscono». Sotto il controllo Toroc, l'Agenzia Torino 2006 spenderà oltre 2 miliardi di euro.

Torniamo ai giorni nostri. La legge 285/00 prevedeva, all'articolo 2, che il successivo controllo sull'attività dell'Agenzia sarebbe stato espletato dalla Corte dei Conti. Cosa che la Corte ha fatto, conducendo un'indagine che ha portato alla redazione del referto, depositato il 29 ottobre dell'anno scorso. Come già anticipato, in esso i giudici muovono alcuni rilievi riguardanti in particolare le spese per il personale e i servizi.

Nel documento si legge che su 40 dipendenti complessivi dell'Agenzia, 19 erano dirigenti (quasi il 50% dell'organico), 6 i quadri e 15 gli impiegati. La spesa sostenuta per gli stipendi dei dirigenti è stata, tra il 2001 e il 2006, di ben oltre 10 milioni di euro. In sede di istruttoria, l'Agenzia si è giustificata sostenendo che l'intenzione era quella di fornirsi di una struttura altamente specializzata. Una strategia che si lega coerentemente con il ricorso quasi esclusivo, fra gli strumenti di reclutamento messi a disposizione della legge, di contratti privati a tempo determinato. Una scelta certamente più onerosa per l'Agenzia, rispetto ad esempio alla più economica convenzione con la pubblica amministrazione. Non dimentichiamo che buona parte dei dipendenti proveniva dall'amministrazione pubblica: 12 unità, di cui 7 dirigenti, 3 quadri e 2 impiegati. Di questi, 6 provenienti dalla Regione ▶



Viabilità tipo gimkana sull'autostrada Torino-Milano a causa dei cantieri

completamente i conti, oppure l'azienda è costretta ad abbattere i costi da qualche parte – osserva polemicamente Pibiri – Altrimenti, è impossibile realizzare certi lavori con materiali di qualità, strumenti adatti e lavoro sicuro e pagato regolarmente».

In altri casi, dietro a questi ribassi impossibili si nascondono costi molto più elevati per gli enti pubblici e la collettività. Infatti attraverso le revisioni in corso d'opera e modifiche ai progetti, le imprese riescono a riportare i costi ai livelli della base d'asta di partenza. In altri casi ancora le aziende che si aggiudicano gli appalti hanno un capitale sociale di poche migliaia di euro: «E questo vuol dire che servono da "scatole cinesi": si aggiudicano l'opera e poi si rivolgono a lavoratori esterni oppure direttamente a ditte in subappalto, che sono più difficili da controllare».

### Lavorare a tutti i costi

Sono tanti i meccanismi con cui le ditte edili reclutano lavoratori e aggirano norme contributive e salariali. I casi più eclatanti sono quelli del lavoro nero tout court, dove al lavoratore non viene fatto firmare alcun contratto e il caporalato. Ma esistono tante altre zone scure, grigie e torbide.

In primis, non applicare il contratto degli edili. Data la particolare tipologia di lavoro, la categoria è tutelata da un contratto molto attento alle norme sulla sicurezza, che richiede ai datori di lavoro diversi impegni economici, tra i quali fornire i caschetti, le scarpe antinfortunistiche, i guanti, ecc... Alcune

imprese by-passano questi impegni applicando i contratti di altre categorie di lavoratori: a chi fornisce i materiali quello del commercio, a chi segue particolari lavorazioni sui metalli, quello dei metalmeccanici.

In molti casi, poi, vengono fatte firmare assunzioni part-time, concordando così paghe e tasse ridotte rispetto ad un orario di lavoro a tempo pieno. Tanto, chi va a controllare a che ora iniziano e a che ora finiscono di lavorare le persone nei cantieri?

Un altro modo è quello di aprire sportelli per cercare personale all'estero, dove il costo del lavoro è minore. Ad esempio, si offre ad un muratore romeno una paga di 500 euro al mese più vitto e alloggio per venire a lavorare in Italia. Rispetto alle paghe locali, è un'ottima proposta, peccato che gli stipendi italiani siano molto più alti rispetto ai 3-4 euro l'ora così stabiliti. Ai lavoratori che accettano viene poi spesso ritirato il passaporto, per evitare che scappino, e lì si stipa a vivere in container al margine dei cantieri, costringendoli a turni di 10-12 ore. Quando il lavoro finisce, nessuno si occuperà più di loro. Ancora, può essere richiesto un "pizzo" in cambio del lavoro: ti assumo, ma dalla tua busta paga togli 200-300 euro da lasciare a chi il lavoro te l'ha trovato. Esistono poi forme di reclutamento sul filo della legalità. Un caso tipico è quello del gruppo di lavoratori che si muove compatto di appalto in appalto. Non è una vera e propria ditta, piuttosto una "squadra". Viene assunta dall'impresa capofila del progetto ma si sposta in

modo autonomo, con i propri materiali e i propri strumenti, concordando ritmi, tempi, quantità di lavoro e paghe.

### Il caso dell'autostrada Torino-Milano

L'autostrada Torino-Milano è un viaggio della speranza alla modica cifra di 8 euro. Non sono pochi i punti in cui si è costretti a marciare in una corsia della carreggiata opposta, con i veicoli che vengono dalla direzione contraria e ti sfrecciano accanto che sembra di poterli toccare con un dito. Di notte poi, quando il traffico diminuisce, l'autostrada diventa un budello largo come una qualunque strada provinciale, e a indicare restringimenti e deviazioni ci sono operai che agitano le loro bandiere segnaletiche a un passo dai camion in marcia.

Condizioni di lavoro, queste, che hanno preoccupato in più casi i sindacati. «Sulle procedure di assunzione da parte delle imprese edili che gestiscono direttamente i lavori non abbiamo riscontrato grosse irregolarità – spiega Dario Boni, della segreteria della Fillea-Cgil – Sono più facili da controllare». I problemi semmai riguardano le aziende e le cooperative che si occupano della segnaletica. Queste, lavorano in appalto per la società autostrade, applicano il contratto del commercio, e non dovrebbero svolgere lavori di tipo edilizio. Cosa che, invece, puntualmente capita: «In alcuni casi questi lavoratori si occupavano della posa di pesanti pezzi di cemento: senza misure di sicurezza, e con paghe che sono 3-4 volte più basse rispetto a quanto previsto per gli edili». ■

Nel  
per  
inte

«A  
acquist  
mosse  
riguard  
di coll  
incaric  
dei Con  
del re  
dell'inc  
gestior  
ovvero  
Comita  
inverna  
funzion  
opere o  
contabil  
spese ch  
hanno p  
produzi  
a stipen  
Facciam  
L'Agenzi  
la legge  
creazion  
parlame  
del cent  
centrode  
il ruolo  
Toroc, r  
definire  
intervent  
di stazio  
olimpich