

Le Regioni non hanno voce in capitolo, respinta la richiesta di inalienabilità delle coste. Il Parlamento Europeo: l'Italia si indebita?

In vendita spiagge, boschi e monumenti

Via libera del Senato a Tremonti e alla Patrimonio Spa che consente di vendere i beni ambientali

Maria Annunziata Zegarelli

ROMA Il sacco è pieno. Ieri il Senato ha dato l'ok definitivo al decreto taglia-deficit (che dovrebbe servire secondo il governo a migliorare i conti pubblici di circa 730 milioni di euro in tre anni e che prevede anche la ricapitalizzazione Alitalia e il taglio dei prezzi dei farmaci) e di conseguenza alla nascita delle due società per azioni, la Patrimonio e la Infrastrutture. Che di fatto segnano una linea di confine tra il prima e il dopo.

I beni del patrimonio dello Stato saranno di competenza di una società per azioni. Compresi quelli demaniali, cioè di tutti i cittadini. Anche questi ultimi confluiranno nella Patrimonio spa e una parte di loro, la più consistente e appetitosa potrà finire, attraverso più passaggi, in mano ai privati. Si tratta di spiagge, coste, laghi, fiumi, boschi e quant'altro. La maggioranza ha liquidato il decreto 63 così come era stato licenziato dalla Camera. Ha ritirato l'emendamento presentato dal senatore di Forza Italia Carlo Vizzini, per trasformarlo in un ordine del giorno che impegna il governo soltanto a far sì «che siano comunque inalienabili i beni riconosciuti come monumenti nazionali, i beni di interesse archeologico, gli edifici destinati ad uso amministrativo dello Stato, fino a quando ne sussista l'uso...»; che il trasferimento dei beni di valore artistico, storico e paesaggistico sia effettuato di concerto con il ministro per i beni culturali; qualora i beni trasferiti rientrino nell'ambito di aree naturali protette o all'interno di aree di particolare pregio naturalistico per il loro trasferimento sarà necessario l'assenso del ministro dell'Ambiente. Cancellata l'ultima parte dell'emendamento che prevedeva l'assenso della Conferenza Stato-Regioni-enti locali prima del trasferimento definitivo dei beni e respinta la richiesta del senatore Ds Fausto Giovannelli e dei Verdi di inserire tra i beni inalienabili anche le spiagge, le coste e quant'altro appartenesse appunto al demanio. Respinta.

Vediamo quali sono i passaggi a cui potrebbero essere disposti i beni demaniali: il primo approdo è nella «patrimonio spa» che può trasferire alla Infrastrutture spa, la quale prevede la sua partecipazione in società con capitale privato (senza obbligo di essere azionista maggioritario) i quali potrebbero decidere di avvalersi dei beni più appetibili (spiagge e coste, ad esempio), per



provocare introiti. Detto in parole semplici: i cittadini potrebbero trovarsi nella situazione di dover pagare un pedaggio per avere accesso alle stesse spiagge che fino a ieri erano di tutti.

«Ciò che dispone il decreto salvadeficit - dice Fausto Giovannelli - sul demanio è una scandalosa operazione che mette sul mercato anche il diritto degli italiani ad andare al mare. Secondo il codice civile il demanio, per sua natura, non può essere alienato, commerciato, espropriato, perché non è dello Stato, ma è della collettività. In disprezzo di questo la destra ha scritto in questa legge che il demanio è patrimonio di una società per azioni, sia pur dello Stato, e ne ha quindi cambiato

la natura, stabilendo che questi beni ambientali possono essere alienati, commerciat, dati in garanzia per ottenere i fondi per le opere pubbliche o per coprire i buchi di deficit».

Incalza Paolo Brutti, ds: «I contenuti del decreto salvadeficit sono gravissimi per un duplice ordine di motivi. In particolare alla Infrastrutture spa viene concesso di realizzare non solo le infrastrutture, ma può anche mettere il proprio denaro in qualsiasi tipo di iniziativa economica. In poche parole viene reinventato l'Iri. Il meccanismo è semplice, quanto diabolico. Infrastrutture spa mette come garanzia alle proprie iniziative il patrimonio dello Stato, che gli viene trasferito dalla Patrimonio spa. Quindi, anche il de-

manio pubblico, le spiagge, i fiumi, le montagne, sono dati come garanzia dei soldi che Infrastrutture spa chiede in prestito. Nel malaugurato caso che alcune di queste operazioni dovessero andare male, il bene verrà quindi venduto per saldare i debiti. Questo provvedimento non dà garanzie. È solo un generatore di debito, uno strumento che espone il patrimonio di tutti al rischio di diventare patrimonio di pochi».

Il senatore Carlo Vizzini spiega: «Ho presentato l'ordine del giorno con l'animo di chi si sente, quando fa il legislatore, e quindi né venditore di spiagge, né venditore da spiaggia». Assicura che «lo scopo è quello di mettere a reddito il patrimonio anziché lasciarlo deperire». Ma

a crederci è solo la maggioranza. Ultima annotazione: con un'interrogazione alla Commissione Ue, l'onorevole Martin Schultz, vicepresidente del gruppo dei socialisti europei, chiede di sapere come valuta la proposta del governo italiano, di costituire le due società di cui sopra, destinate ad assorbire una parte rilevante del patrimonio dello Stato italiano. Schultz chiede anche di esaminare la compatibilità dell'iniziativa del governo italiano, con il rispetto del patto di stabilità. Il suo dubbio è che questa non sia altro che «un'operazione di finanza creativa che si tradurrebbe nei fatti in un ulteriore indebitamento pubblico di un paese il cui deficit è già tra i più elevati dell'Unione».

le domande chiave

CHE COS'È LA PATRIMONIO SPA?

La «Patrimonio dello Stato spa» è prevista dall'articolo 7 del decreto legge 63, con il compito di valorizzare, gestire ed alienare i beni patrimoniali dello Stato disponibili, indisponibili e demaniali. Le azioni di questa società possono essere trasferite «ad altre società di cui il ministro detenga direttamente l'intero capitale sociale». Il comma 10 dell'articolo prevede il trasferimento a privati dei beni così trasferiti.

CHE COS'È LA INFRASTRUTTURE SPA?

La «Infrastrutture spa» avrà sede a Roma e possibili sedi a Napoli e Milano. Il capitale iniziale è di un milione di euro. La società, attraverso finanziamenti concessi da banche e altri intermediari: a)finanzia sotto qualsiasi forma le infrastrutture e le grandi opere pubbliche; b)concede finanziamenti sotto qualsiasi forma finalizzati ad investimenti per lo sviluppo economico. Concede garanzie per le medesime finalità.

CHE RAPPORTO C'È TRA LE DUE SOCIETÀ?

La «Patrimonio dello Stato spa» può trasferire beni dello Stato, sotto forma di azioni, alla «Infrastrutture spa», la quale a sua volta, può costituire società figlie anche con privati. La «Infra-



strutture spa» può utilizzare le azioni conferite dalla prima società anche per ottenere prestiti o denaro attraverso la vendita dei beni che potrebbero esserle alienati dalla «Patrimonio spa». Potrebbe anche accadere che un immobile sede di uffici pubblici, confluito in una delle due società, debba corrispondere i canoni di mercato. Con un notevole aumento della spesa a carico dello Stato.

CHE COS'È LA FINANZA CREATIVA?

Con questo termine il ministro dell'Economia Giulio Tremonti, che valuta il patrimonio dello Stato poco meno di 500 miliardi di euro, prevede una valorizzazione dello stesso - attraverso le due società di cui sopra - pari ad un valore di mercato di 2mila miliardi di Euro. Una forma di finanza creativa è lo Swap: per esempio un debito a 10 anni può essere scambiato con un debito a 15 con interesse più alto o variabile. Operazione che può portare a una diminuzione del servizio sul debito o a una diminuzione del debito per anno migliorando la finanza pubblica. Le operazioni di «finanza creativa» che suscitano polemiche sono quelle che mettono a rischio il patrimonio oppure il futuro.

CHE COS'È LA CARTOLARIZZAZIONE?

È una delle forme di finanza creativa: se hai un flusso di reddito certo ma futuro puoi farti pagare in anticipo dalle banche (società veicolo) che emette dei titoli. Per esempio, il Te-



so si fa dare denaro fresco in cambio dei proventi futuri della Lottomatica, li spende oggi ma, ovviamente, non li avrà per le necessità future. Patrimonio certo è quello dei beni immobili di proprietà dello Stato posti a garanzia dei prestiti delle banche che consentono di far figurare come migliori i conti pubblici.

PERCHÉ IL PATRIMONIO STORICO, ARTISTICO E AMBIENTALE È A RISCHIO?

È a rischio perché essendo inserito nel patrimonio di una società commerciale vede accentuata inevitabilmente la destinazione commerciale e messa tra parentesi quando non ignorata la vocazione storica culturale e ambientale per la quale sono stati assoggettati ad una normativa particolare e ad un controllo di amministrazione ad hoc, come il ministero dei Beni culturali e il ministero dell'Ambiente, che dopo questo decreto vedono indebolita la loro capacità di indirizzare e controllo sull'uso e destinazione dei beni stessi.

ambientalisti sul piede di guerra

«Urbani si è sottomesso al blitz del Tesoro»

ROMA Sono sul piede di guerra le associazioni ambientaliste che hanno annunciato di appellarsi al presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi per non firmare il decreto taglia deficit. Al presidente della Repubblica e alla Commissione Europea. «Il ministro dei Beni e delle Atti-

culturali urbani ha perso l'ultima occasione per difendere le prerogative e le competenze del proprio dicastero: l'approvazione del Decreto 63 istituisce la "patrimonio dello Stato" e la "Infrastrutture spa", trasferendo i Beni culturali e ambientali sotto il ferreo controllo del Ministero dell'Eco-

nomia - dicono le associazioni in un comunicato congiunto -. Il ministro Urbani non si è limitato ad avallare con il suo silenzio il blitz dell'esecutivo: ha infatti contribuito a blindare un provvedimento di dubbia costituzionalità censurato dalla stessa Corte dei Conti che ha sottolineato come non sia dato riscontrare, nei paesi Occidentali, un così radicale affidamento esterno dell'intera gestione del patrimonio immobiliare e mobiliare dello Stato».

Gaetano Benedetto, del Wwf, aggiunge: «Da diversi anni, in diversi modi si tenta di introdurre in diversi

provvedimenti normativi la sdemanializzazione dei tratti costa cosiddetti "degradati". Molte di queste aree sono occupate da abusivismo edilizio su cui lo Stato colpevolmente rinuncia ad intervenire pur avendo l'obbligo di farlo. È vero che il decreto Tremonti non provoca automaticamente la sdemanializzazione dei beni nei momenti in cui questi vengono trasferiti alla Patrimonio spa, ma è altrettanto vero che crea tutti gli atti predecentificati per l'applicazione dell'articolo 829 del codice civile (peraltro esplicitamente richiamato) che prevede appunto la sdemanializzazione.

È quella di Nazzano, appaltata dalla società autostrade e progettata dall'ingegnere (ora ministro), regista l'ing. Calcerano promosso nella società «dello Stretto»

240 miliardi a chilometro per la galleria di Lunardi

Enrico Fierro

ROMA Questa è la storia tutta italiana di un ingegnere progettista che diventa ministro, di un solerte funzionario che fa una carriera fulminante e di una galleria... Sì, una piccola galleria lunga appena 330 metri, ma tutta d'oro. Pensate, ideata tre anni fa doveva costare appena 58 miliardi (lira più, lira meno), oggi, se mai sarà realizzata, lambirà i 90. Trenta miliardi in più in soli 1095 giorni, un record che - se la matematica non decide di tradirci - fa costare quel tunnel qualcosa come 240 miliardi a chilometro. Più di un traforo scavato sulla parte più ripida delle Ande o sulle Alpi. Una manna.

Ma vediamo la storia. Il primo bando di gara per l'ampliamento e la sistemazione della galleria di Nazzano lungo l'autostrada Napoli-Milano, tra lo svincolo di Orte e la diramazione Roma-Nord, porta la data del 20 marzo 1998. La spesa calcolata è di 63 miliardi di vecchie lire, 54 per progetti e lavori, 8 per «imprevisti». Il bando stabilisce anche le tecnologie da utilizzare per i lavori, visto che la zona presenta problemi di infiltrazioni idriche. Ad aggiudicarsi l'appalto è la Ferrovial Agroman Sa, che però propone un ribasso d'asta elevatissimo (il 25 per cento). Un'offerta «anomala» giustificata dall'impresa col ricorso a tecnologie diverse, certamente più economiche. L'ente appaltante, la Società Autostrade, accetta.

Ma - ribassi e nuove tecnologie a parte - l'acqua continua ad infiltrarsi in quella benedetta galleria. I lavori si fermano per tre anni, fino al 2001, quando la società Autostrade decide di incaricare la Rocksoil per verificare la possibilità di un nuovo progetto. Ecco di nuovo la società di progettazione dell'ingegner Lunardi, non ancora ministro, ma già nel cuore di Berlusconi. Dal Monte Bianco in giù non c'è lavoro di progettazione che non venga affidato alla sua società. Soprattutto quando gare e appalti vengono decisi dalla società Autostrade diretta, con pugno di ferro, dall'ingegner Giuseppe Calcerano da Giare. Ma torniamo al nuovo progetto. I cervelli della Rocksoil studiano carte, tracciati e mappe. Osservano le volte di quella indomabile galleria infiltrata d'acqua e decidono: ci vuole un nuovo progetto e una nuova gara. Che verrà puntualmente bandita il 16 luglio del 2001. E i costi volano, fino a toccare quota 84,6 miliardi di lire, destinati ad arrivare, superandoli, a 90 miliardi. Tutto bene? Non proprio, almeno per il servizio ispettivo dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici. Perché - si chiedono gli 007 mandati ad indagare sulla gara dopo un ricorso al Tribunale civile di Roma della Ferrovial esclusa dai lavori - «l'appalto è stato aggiudicato ad una impresa che aveva formulato una offerta difforme rispetto al progetto posto a base della gara»? Perché - rilevano i superispettori - se il metodo proposto si è «rivelato inadatto»,



per tornare alla tecnologia iniziale «la stazione appaltante ha iniziato a redigere una perizia di variante non approvata»? Domande da 100 milioni di dollari, alle quali la Società autostrade risponde così: «L'offerta della Ferrovial non era difforme rispetto al progetto posto a base di gara, limitandosi solamente a prevedere una diversa soluzione di scavo che non costituisce variazione al progetto approvato». Ma, rilevano sbigottiti i

controllori dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, «a fronte di un progetto che prevedeva una tecnica costruttiva prevalente ed un'altra secondaria, l'offerta dell'impresa aggiudicataria contempla solo l'adozione della tecnica secondaria». E poi: «La Commissione e la stazione appaltante (Società Autostrade, ndr) non tengono in debito conto il fatto che l'offerta contempla una variazione al progetto». Tutto ciò viola «la par con-

trasto tra le imprese partecipanti...». Voi, dicono ancora gli ispettori, avete giustificato la perizia di variante non presentata all'Anas con «impreviste ed imprevedibili sopravvenienze di natura geologica». Una semplice, normalissima falda acquifera. Una cosa da poco che era possibile individuare fin «dalle indagini previste nelle fasi progettuali». Tutto ciò era possibile se non vi fosse stata una «progettazione carente». Ora tutto il dossier è finito in una interrogazione parlamentare che Paolo Brutti, il senatore dei Ds che è la vera spina nel fianco del ministro Lunardi, si appresta a presentare. Ma chi era il regista di tutta l'operazione? L'ingegner Giuseppe Calcerano, un sempre-presente.

Lo ritroviamo alla Rav (Raccordo autostradale Valle D'Aosta), nella spa per il Traforo del Monte Bianco e in svariati consigli di amministrazione. Un vecchio amico di Lunardi: alla sua Rocksoil affidava progettazioni e incarichi. Sempre. Un'attenzione ricambiata, non c'è che dire. Appena nominato ministro, Lunardi chiama a sé il generoso ingegnere nominandolo capo della segreteria tecnica del ministero. Un ruolo di grande potere. Ma non basta. Da qualche settimana l'ingegnere siede nel consiglio di amministrazione della Società ponte sullo Stretto, quello che realizzerà l'opera pubblica del secolo. E la galleria? E' lì, ferma. E costosa: 240 miliardi a chilometro. Automobilisti e contribuenti ringraziano.