

Anas senza soldi, cantieri a rischio chiusura

Di Pietro: per strade e ferrovie servono 12 miliardi Sindacati in allarme: in gioco il futuro di 150mila lavoratori

di Laura Matteucci / Milano

STOP AI LAVORI Dopo i ripetuti allarmi dei giorni scorsi, è ufficiale. L'Anas vuole chiudere già a luglio i circa 300 cantieri disseminati sulle strade d'Italia, strozzati dai tagli dell'ultima Finanziaria di Tremonti, a conferma della demagogica attenzione con cui Ber-

lusconi ha sempre guardato alle grandi opere. Per evitare lo stop ai lavori servirebbero almeno 2 miliardi di euro entro luglio, e solo per le spese più immediate. Il ministro per lo Sviluppo economico Pierluigi Bersani getta acqua sul fuoco, e parla della necessità di «riselazionare le priorità e vedere quello che si può fare e quello che non si può».

Mentre il senatore Ds Paolo Bruttini vede nell'allarme lanciato dall'Anas sulle risorse «un elemento di strumentalità evidenti», il ministro per lo Sviluppo economico Pierluigi Bersani getta acqua sul fuoco, e parla della necessità di «riselazionare le priorità e vedere quello che si può fare e quello che non si può».

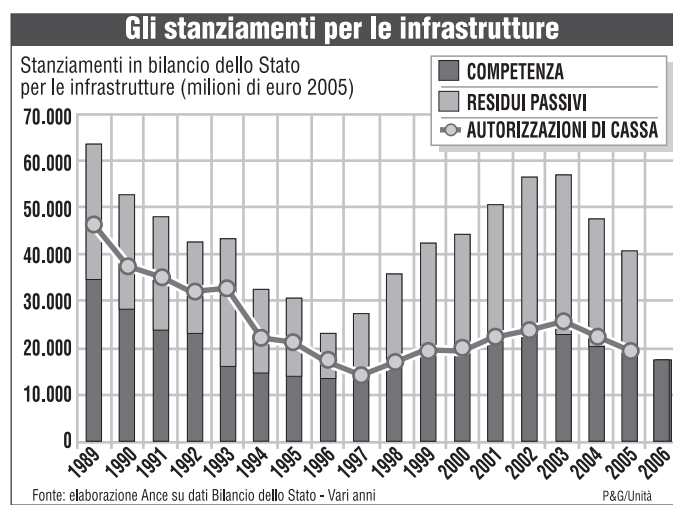
È stato lo stesso consiglio di amministrazione dell'Anas a dare mandato al presidente Vincenzo Pozzi «di avviare le procedure per la sospensione dei cantieri», «in attesa di un auspicabile e urgente provvedimento normativo che consenta all'Anas un innalzamento del tetto di spesa». Perché? «Le responsabilità sono do-

vute al mancato trasferimento dei fondi promessi», spiega chiaramente l'Anas.

La partita coinvolge circa 150mila lavoratori, e i sindacati sono già sul piede di guerra. «Se nei prossimi giorni non arriverà un segnale dal governo siamo pronti allo sciopero», dichiara Mauro Macchiesi, segretario nazionale Fillea Cgil, che stigmatizza il mancato incontro, pur richiesto dai sindacati, con il ministro di competenza Antonio Di Pietro. «La stessa situazione - continua Macchiesi - vale per l'alta velocità. I cantieri della Milano Genova dovevano partire due anni fa. Abbiamo già 7mila lavoratori in mobilità, ora avremo altri 800 licenziamenti».

Perché identico è il problema per le Ferrovie. L'allarme l'ha lanciato il ministro Di Pietro. Tra treni e strade servono circa 12 miliardi di euro «per le sole spese di cassa» di quest'anno, rispettivamente 6,6 miliardi per le Ferrovie e 5 miliardi per l'Anas (2 immediatamente). «Il ministro dell'Economia sta cercando di trovare le risorse con la manovra - spiega Di Pietro - Aspettiamo che possano arrivare i soldi per non bloccare i cantieri».

Secondo Di Pietro, le Ferrovie hanno bisogno di 2,1 miliardi per l'alta velocità, 3 per la rete convenzionale, 0,9 per i contratti di



programma e «0,618 solo per gli interessi Ispa».

La decisione di chiudere suscita perplessità e polemiche anche oltre i sindacati, come si è visto. L'Ulivo, commissione Lavori pubblici del Senato, sottolinea che «sarebbe importante affrontare l'emergenza con responsabilità, invece di drammatizzare».

Per Legambiente l'ultimatum dell'Anas è «indecente». «In questi anni - dichiara Roberto Della Seta, presidente nazionale di Legambiente - ha approvato progetti faraonici e inutili come la Orte-Venezia, dimostrato inefficienza nella gestione dei cantieri di manutenzione come quelli sulla Salerno-Reggio Calabria», e non ha controllato i concessionari autostradali.

L'Anas si difende, sostenendo che «il fatto è che mancano i soldi di promessi per opere in pieno svolgimento», come si legge in una nota. A seguire, l'organismo ricorda come le questioni finanziarie «siano state sollevate più volte dallo stesso Anas fin dal

gennaio 2005». «Allarmi ripetuti mese per mese - è la conclusione - in atti pubblici e in comunicazioni scritte e verbali al governo dell'epoca».

AUTOSTRADABERTIS

Martedì vertice decisivo per la fusione

La fusione tra Autostrade ed Abertis «sarà efficace solo in quanto ci sarà una autorizzazione. Senza autorizzazione sarà un atto interno, di parte, che non potrà incidere sulla convenzione». A pochi giorni dal vertice decisivo tra le due società - in programma per martedì a Roma - il ministro Antonio Di Pietro ricorda il parere del Consiglio di Stato che riconosce, ai ministeri delle Infrastrutture ed dell'Economia un potere di autorizzazione rispetto all'operazione. «Ora ci sono tutti i parametri per prendere una decisione coerente e corretta - dice - Come avevo sempre detto sulla necessità di tutelare gli interessi pubblici, il Consiglio di Stato ci ha dato ragione». «Non è che non vogliamo dare l'autorizzazione», aggiunge Di Pietro, ma Autostrade ed Abertis «devono sapere che devono trovare prima un accordo che si integri in un quinto atto aggiuntivo alla Convenzione» con l'Anas, «per stabilire le regole del gioco, a garanzia degli investimenti, della manutenzione, degli interessi dei cittadini». Il 30 giugno, data delle assemblee dei soci per l'ultimo via libera all'operazione, insomma, le due società potranno decidere se fare o no la fusione, ma è chiaro che l'operazione avrà efficacia in quanto ci sarà prima o dopo una autorizzazione».



Il presidente dell'Anas, Vincenzo Pozzi Foto di Ciro Fusco/Ansa

VINCENZO POZZI

L'ingegnere lasciato a secco dalle promesse di Berlusconi

di Maria Zegarelli / Roma

L'ingegnere Vincenzo Pozzi ne ha fatte di strade nella sua vita. Ha praticamente sempre progettato e costruito autostrade, ponti e tunnel. Era inevitabile, dunque, incontrare l'ex ministro Pietro Lunardi, stesso mestiere, stessa passione per i buchi nelle colline. Ed è stato l'ex ministro ingegnere a volerlo alla presidenza dell'Anas. Amici di vecchia data, hanno sfidato il parere contrario dell'allora opposizione, oggi

maggioranza, che al momento del voto uscì dall'Aula. Troppi intrecci con il ministro, con le sue società, conflitto d'interessi, denunciava il centro sinistra. Lunardi assicurava: «Pozzi sarà nominato». E così è stato. Leccese, 57 anni, ha esordito nel 1976 a Roma, lavorando come progettista e direttore dei lavori per un importante studio di progettazione. Sempre al massimo della velocità: ha lavorato per la Cassa del Mezzogiorno, diretto i lavori della «Variante SS389 Patada-Battuso». Ampliato la Roma-Napoli e coordinato i lavori per i raccordi della Valle d'Aosta e del Monte Bianco. Società autostrade, la Rocksoil di Lunardi, amministratore delegato della Rav spa (che riceveva commesse Anas) e poi, commissario straordinario, nel 2001 dell'Anas, presidente dal febbraio 2002. Praticamente tutto. 6.400 persone alle sue dipendenze, 46.200 chilometri di strade da gestire sul territorio italiano, un'azienda a pezzi con i conti in rosso. Il lavoro la sua grande passione, come il mare e la vela, gli spaghetti con le vongole, che ama cucinare per sé e i suoi ospiti. Neanche sette mesi dopo il suo insediamento, l'«ingegnere» come si fa chiamare, sottolineava il suo primo successo: «In Anas sta tornando la vo-

glia del fare». La sua cura: maggiore responsabilizzazione dei singoli professionisti. Altri sette mesi e la cronaca offre un panorama non proprio corrispondente: la procura di Milano fa una mega retata che porta in carcere 31 persone tra funzionari Anas e imprenditori, accusati di aver comprato e venduto appalti per milioni di euro. Pozzi decreta immediatamente il commissariamento del compartimento Anas di Milano. Ha dovuto fronteggiare diversi scandali l'ingegnere, compreso quello delle parcelle d'oro su cui intervenne la Corte dei Conti in maniera decisa. Il gigante Anas sembra un mostro dai mille tentacoli malati. Dall'operazione «porte aperte» a quella del Codice etico «finalizzato a garantire la massima correttezza nell'assegnazione degli appalti», le ha provate tutte. Giornatace, prima la procura, poi i soldi. Quel governo e quel ministro amici gli hanno dato quel giocattolo enorme senza le batterie per farlo partire. Durante la scorsa legislatura, con discrezione, ma decisione, ha inviato lettere su lettere per dire che se non fossero arrivati i fondi i cantieri avrebbero fatto una fine. Berlusconi aveva previsto tutto: finanziamenti necessari ad arrivare a fine legislatura, poi il bubbone sarebbe scoppiato in mano al nuovo governo. E al presidente dell'Anas.

Dalle Fondazioni impegno per il Sud

Si è concluso a Bolzano il congresso dell'Acri. «Rafforzare l'autonomia»

di / Milano

RICHIESTE Impegno per il Sud, maggiore comunicazione a supporto delle attività istituzionali, attesa per l'opportunità che arriverà dallo statuto europeo delle

Fondazioni entro il 2007. Sono questi alcuni dei temi principali contenuti nella mozione finale del ventesimo congresso dell'Acri, che si è chiuso a Bolzano. A caratterizzare l'epilogo, il lungo

e caloroso applauso formulato dai rappresentanti degli enti di origine bancaria a Giuseppe Guzzetti, l'uomo che ha guidato e vinto la battaglia contro la riforma Tremonti ed ha aperto la strada all'ingresso delle Fondazioni nella Cassa Depositi e Prestiti trasformata in Spa.

Al termine dei due giorni di congresso sono state ribadite le richieste più urgenti per l'Acri, vale a dire l'abolizione del tetto di voto al 30% nelle banche conferitarie e la fine della vigilanza del Tesoro. Il documento finale esorta an-

che ad un impegno «convinto ed unanime per l'attuazione del Protocollo d'intesa e per il sostegno attivo e costruttivo alla costituzione della "Fondazione per il Sud"».

Nella volontà, ribadita più volte da Guzzetti, di trovare una legittimazione del ruolo delle Fondazioni nella società civile piuttosto che «nelle sentenze illuminatiste dei giudici costituzionali», l'Acri si impegna a «favorire il ricorso a centri indipendenti per la valutazione ed il monitoraggio degli interventi istituzionali degli enti, da svolgere secondo criteri da definire sulla base di un attivo coinvolgimento delle associate».

In sostanza, per respingere una volta per tutte le accuse di autoreferenzialità e per misurare in concreto e in modo indipendente l'azione delle associazioni nel sociale, si vuole «rendere sempre più omogenei e confrontabili, anche con riferimento ad altri investitori istituzionali, i risultati riguardanti la gestione del patrimonio».

L'Acri ha anche ribadito che «un'ulteriore opportunità per lo sviluppo dell'attività delle Fondazioni potrà derivare dalla annunciata definizione a livello comunitario, entro il 2007, di uno statuto europeo delle Fondazioni».

ELETTRONICA

Getronics ceduta a Eunics

Nonostante la sospensiva decisa a metà settimana da azienda, governo e sindacati, Eutelia ha acquisito all'alba di ieri le attività operative di Getronics. L'operazione è stata effettuata da Eunics, partecipata al 35% da Eutelia e al 65% da Finanziaria Italiana, la holding che è il maggior azionista del gruppo aretino con il 34%. L'acquisizione è avvenuta al prezzo simbolico di un euro.

«La vendita delle attività italiane a Eunics costituisce una inaccettabile forzatura» - ha commentato il leader della Fiom, Gianni Rinaldini. Che ha chiesto l'intervento delle istituzioni politiche.

BREVI

Porsche Punta a superare il 25% del capitale di Volkswagen

Porsche intende rilevare un altro 3,9% del capitale di Volkswagen - primo gruppo automobilistico europeo, su cui la casa sportiva di Stoccarda, già primo azionista, oltrepasserebbe così la soglia del 25%, assicurandosi il potere di veto. Lo ha comunicato Porsche, precisando di aver inoltrato alle autorità federali tedesche la richiesta per salire di quota.

Macchine agricole Bilancio positivo nel 2005 grazie alle esportazioni

Sono le esportazioni in Usa, Turchia ed Europa centro-orientale a trainare l'industria italiana delle macchine agricole. Complessivamente, le esportazioni italiane crescono del 5% in peso e del 7% circa in valore (3,8 miliardi di euro). I dati indicano nel 2005 incrementi delle esportazioni

di trattatrici pari al 3,7% negli Usa, che arrivano a coprire il 15% del totale dell'export italiano, ed incrementi pari al 17% nei paesi Peco e al 79% in Turchia. In aumento anche le altre tipologie di macchine agricole: +14% nei paesi Peco e +13% in Turchia. Questo risultato compensa la crisi di vendite (-6,9% nel 2005) avutasi nei paesi dell'Europa occidentale, che comunque restano nettamente l'area di maggior assorbimento delle nostre esportazioni (49% del totale trattatrici, 43,6% del totale delle altre tipologie).

Unieco Qualifica di General contractor e fatturato salito del 15%

Il gruppo cooperativo Unieco di Reggio Emilia nel 2005 ha realizzato un fatturato consolidato di 510 milioni di euro, in aumento del 15% sul 2004 (chiuso a 445 milioni). Unieco ha appena ottenuto la qualifica di General Contractor per opere fino a 700 milioni in Italia e l'attestato di massima affidabilità finanziaria dalla società di rating Dun & Braadstreet. La capogruppo ha realizzato un fatturato di 408 milioni con una redditività netta del 9%, in aumento rispetto al 5% del 2004.

Argomenti Umani

mensile di politica e cultura

SI È RINNOVATA

Direttore: Andrea Margheri - Direttore responsabile: Giorgio Franchi - Coordinatore: Enzo Roggi
Comitato di direzione: Luigi Agostini, Silvano Andriani, Iginio Ariemma, Vittoria Franco, Roberto Gualtieri, Fabio Nicolucci, Paolo Quinto, Andrea Ranieri, Alfredo Reichlin, Giorgio Ruffolo, Giancarlo Schirru, Riccardo Terzi

