

Prodi: «La nostra Tav costa il triplo di quella francese. Perché?»

Spesi 88 miliardi. Il premier: «Indagheremo» Gli «strani risparmi» dell'ex ministro Lunardi

di Maria Zegarelli / Roma

L'OSSESSIONE DI PRODI: i costi della Tav, l'alta velocità. In Italia un chilometro costa 32 milioni di euro, in Francia 10. «Ho detto a Di Pietro di farmi sapere perché», dice il premier. E a che punto sono le indagini dell'ex pm oggi ministro per le Infrastruttu-

re? «Non mi faccia parlare di questo, io apro una finestra al giorno e oggi questa è chiusa». Certo, se ci si affaccia il panorama è desolante, come ha ben mostrato la «iena» Alessandro Sortino che insieme alla collega Francesca Biagiotti ha svolto un'inchiesta sul tema andata in onda l'altro ieri sera. Non un scoop, e questo è l'aspetto «più inquietante» - come spiega Sortino -, ma fatti noti. Soprattutto all'ex ministro delle Grandi Opere Pietro Lunardi ingegnere e progettista di una parte della Tav. Dalla

relazione Aspen del 2 marzo 2006, infatti, come ha illustrato da Rainer Maserà, presidente di Rete Ferroviaria italiana, risulta che il costo per chilometro in Spagna è di 9 milioni di euro, in Francia di 10 in Italia di 32. Per le «linee in corso di realizzazione e progettazione - si legge nella relazione - si parla di costo al chilometro di 13 milioni di euro per la Francia, 15 per la Spagna e 45 per l'Italia». Vale la pena annotare che Pietro Lunardi, che progettò con la sua Rocksoil 72 chilometri di Tav, ha spiegato davanti alla telecamera che in Italia l'alta velocità si costruisce in calcestruzzo semplice e non «armato» per risparmiare sui costi. Risparmio si fa per dire, visto che la galleria del Mugello, la Firenze-Prato, è stata fatta saltare con le mine, dopo l'inaugurazione perché si è allagata, c'è

stato un «ammaloramento» (era costruita in calcestruzzo semplice su un terreno di sabbia e argilla) ed ora si sta rifacendo da capo. «Un errore costruttivo» liquida Lunardi. «Un errore progettuale» dicono nel cantiere. «C'è da scandalizzarsi», commenta il premier pensando a Francia e Spagna che fanno le stesse cose spendendo molto di meno. Prodi ha promesso a Sortino di rendere noti i risultati dell'inchiesta non appena il ministro glieli trasmetterà. La situazione per ora è questa: in Francia le linee realizzate sono sei (1548 km), in Spagna due (1.030 km), idem in Italia (323 km). Restano da realizzare in Francia 990 km; in Spagna 1.490; in Italia 647. Ogni chilometro a peso d'oro. Il costo iniziale previsto per la realizzazione dei collegamenti ferroviari era di 9.203 milioni di euro, stima del lontano 1991. Ad oggi se ne sono spesi 38.500 («come due manovre» osserva la «iena»), con un incremento del 416%. La spesa finale dovrebbe essere di 66 miliardi di euro. Ma ci sono i costi aggiuntivi: sulla base dei dati ufficiali di Tav, Rfi e Fs, la spesa per la realizzazione dei «nodi ferroviari» è lievitata da 1064 milioni di euro a 8700; il materiale rotabile da 2454 a 8500; quello per le infrastrutture da 614 a 3100. Il costo del progetto presentato il 7 agosto 1991,

In Italia un chilometro di ferrovia costa trentadue milioni di euro in Francia dieci



Lavori per il treno ad alta velocità a Bologna. Foto Ansa

comprendivo di tratte, nodi, materiale rotabile infrastrutture era di 14,53 milioni di euro. Diventati 88.150 milioni: un aumento del 623%. «Bisogna capire perché è successo, quali sono i motivi» dice il premier. Secondo il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, è «il sistema di appalti» che non va perché i costi «sfuggono», si disperdono. Prc, Pdc e Verdi - ma anche molti parlamentari Ds e Dl approvano l'idea - hanno chiesto una commissione d'inchiesta parlamentare.

Di Pietro cambia strada: «Val Sangone, si può fare»

Torino-Lione, il ministro possibilista sul percorso alternativo. La Regione: mai

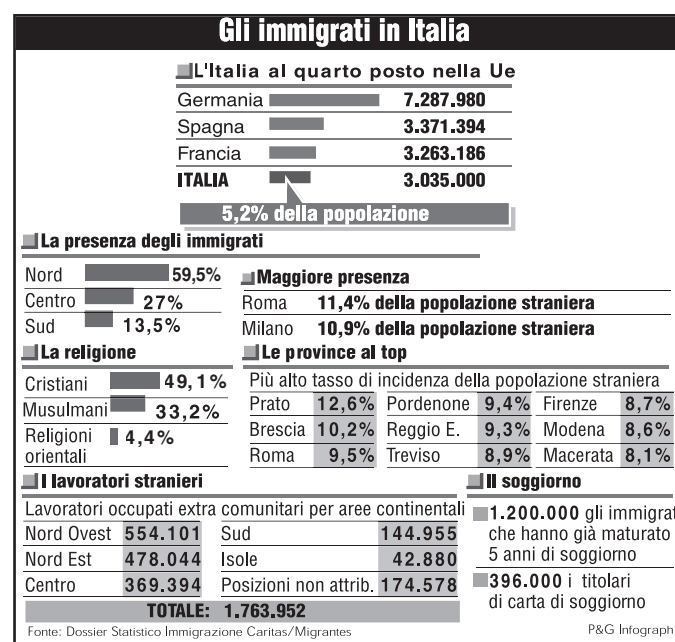
di Tonino Cassarà / Torino

L'eventuale passaggio del Tav in Val Sangone «è una delle ipotesi che si sta affacciando all'orizzonte». Lo ha detto ieri a Bologna il ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, a margine dell'inaugurazione del Salone internazionale dell'industrializzazione edilizia, riferendosi ad un eventuale cambio di tragitto della Torino-Lione. «Abbiamo preso atto - ha continuato Di Pietro - delle perplessità della popolazione della Val Susa insieme alla quale dobbiamo trovare una soluzione ma abbiamo capito che da alcuni soggetti è venuto un "virus", quello della contrapposizione fine a se stessa. Una cosa è la giusta preoccupazione degli abitanti, altra cosa è il comportamento di alcuni profittatori che cercano di carpire la buona fede della popolazione per tornaconti di tipo politico personale». Immediata la risposta dei sindaci della Val Susa: «La partecipazione delle istituzioni e dei cittadini valsusini è sempre stata cosciente e responsabile. Ma, se proprio si vuole cercare la profittazione politica, allora la si può trovare nella sortita del forzitolotta Napoli che in quanto a etica politica ha ancora molto da imparare». Le parole sono di Nilo Durbiano, sindaco di Venas, il comune da dove dovrebbe partire il tunnel di 57 Km che congiungerebbe il versante italiano delle Alpi, con quello francese, e la sortita sarebbe quella di aver tirato fuori un vecchio progetto di riserva fatto dalla provincia di Torino secondo il quale, una parte del percorso

del Tav, dopo aver attraversato la Bassa Val Susa, risale la Val Sangone per poi tornare in Val Susa prima di entrare in Francia. «L'onorevole Napoli - dice Alberto Perino, leader del movimento No-Tav - più che ergersi a paladino dei sindaci della Val Sangone nel tentativo di metterci gli uni contro gli altri, dovrebbe studiare la geografia, allora scoprirebbe che quella valle non confina con la Francia». Che l'ipotesi della Val Sangone sia ancora tutta da verificare è emerso chiaramente nell'incontro di lunedì scorso fra gli amministratori delle due valli, l'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Barioli e il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano. Infatti, Virano ha sottolineato che il primo nodo da sciogliere è quello del polo logistico di Orbassano, «senza certezze su questo punto è impossibile discutere». E per Barioli, «il tracciato Val Sangone è un'ipotesi che oggi non ha ancora gambe per camminare. E poi, deve essere chiaro che la regione non darà mai il via libera ad un progetto che escluda il polo di Orbassano dal percorso». Solo dopo aver risolto il problema dell'intercambio, ha sottolineato Virano, «sarà possibile discutere di percorsi alternativi e di ogni altra soluzione. Inclusa l'opzione zero. L'incontro di lunedì, e quello in programma insieme al presidente del Consiglio Prodi, il prossimo 9 novembre, dimostrano però che i sindaci sono ritornati protagonisti del dialogo e che sta andando avanti la ragionevolezza».

Caritas: tre milioni di immigrati, «senza di loro sarebbe un disastro»

L'Italia diventa il quarto Stato in Europa per numero di stranieri ospitati. Prodi: «Devono diventare i cittadini di domani»



di Roma

AUMENTO COSTANTE

Tre milioni e trentacinque mila. Tanti erano gli stranieri immigrati regolari nel nostro paese alla fine del 2005. Uno ogni 19 cittadini italiani, ossia il 5,2% della popolazione. È quanto emerge dal «Rapporto Immigrazione Caritas Migrantes 2006» presentato ieri. Un rapporto che evidenzia un dato a suo modo storico: il numero degli immigrati regolari in Italia, in pratica, ha di fatto pareggiato il numero degli italiani che hanno lasciato il nostro paese per emigrare all'estero. E adesso, secondo la Caritas che ha elaborato i dati forniti dal Viminale, l'Italia è entrata di diritto nel «club» dei paesi che rappresentano grandi mete dell'immigrazione: ossia la Germania (7.287.980), Spagna (3.371.394), Francia (3.263.186) e Gran Breta-

gna (2.857.000). **300 MILA ALL'ANNO** «L'aumento degli immigrati in Italia nel 2005 - si legge nel rapporto - è dovuto sia ai nuovi arrivi (187.000) che alle nascite di figli di cittadini stranieri (52.000). Nel prossimo futuro deve essere messo in conto un aumento ancor più rilevante, come hanno dimostrato le 485.000 domande di assunzione presentate nel marzo scorso per fruire delle quote stabilite dal Decreto Flussi (170.000), quindi quasi tre volte inferiori alle necessità». Calcoli che portano gli esperti a sostenere che, se il trend dovesse essere confermato, entro dieci anni il numero degli immigrati regolari in Italia sarà in pratica raddoppiato anche in considerazione del fatto che sono circa 300mila unità l'anno le nuove entrate. Per questo gli immigrati, spiega il dossier - «diventeranno sempre più l'unico fattore di crescita demografica in grado di rimediare al prevalere dei decessi sulle nascite». **CHI SONO?** Secondo la Caritas, di dieci stranieri che entrano regolarmente nel nostro paese 5 sono



LA TAGLIA 500 euro ai vigili che catturano clandestini

ADRO, IL PAESE IN PROVINCIA di Brescia dove la tranquillità regna solitamente sovrana, tra le colline e i vigneti di Franciacorta, nelle ultime ore ha dovuto fare i conti con una celebrità non richiesta: la taglia sull'immigrato. Un «bonus» di 500 euro ai vigili urbani per ogni clandestino portato in Questura per violazione della legge Bossi-Fini. A deciderlo il

sindaco di Adro, Oscar Lancini, a capo - ovviamente - di una giunta leghista. La scelta ha scatenato la reazione della Cgil, che l'ha definito «un incentivo alla caccia all'extracomunitario». Incurante, il sindaco leghista raddoppia: un bonus dello stesso importo verrà dato ai vigili per ogni spacciatore arrestato.

europei, 2 africani, 2 asiatici e 1 americano. «I soggiornanti dei paesi dell'Est Europa sono circa 1 milione - scrive il rapporto - i principali gruppi sono, tra gli extracomunitari, quello albanese e ucraino; tra i comunitari, quello polacco; tra gli Stati che si accingono ad entrare nella UE, quello romeno (che è in assoluto il più numeroso). Tra i continenti, per l'Africa il primo gruppo è quello marocchino, per l'Asia il cinese e il filippino». Praticamente pari è il rapporto fra uomini e donne (i primi sono leggermente di più). Il 70% di loro, rispetto al 47,5% degli italiani, rientra nella fascia d'età fra i 15 e i 44

anni. 586mila, invece, sono i minori ed in oltre la metà dei casi (56%) si tratta di ragazzi nati in Italia. Otto immigrati su dieci, secondo il rapporto Caritas Migrantes, dice che dal momento dell'arrivo nel nostro paese ha migliorato il proprio stile di vita, ma purtroppo frequenti sono ancora i casi di razzismo. E non è strano se si pensa che, secondo il rapporto, il 40% degli italiani ritiene che gli immigrati siano maggiormente coinvolti in attività criminali. «Senza immigrati l'Italia sarebbe un disastro» ha però commentato Franco Pittau, coordinatore del dossier. **CITTADINI DOMANI** «Se voglio-

DATI COLDIRETTI

Braccia dell'est: l'agricoltura va avanti grazie a loro

Immigrati occupati	124.532
Lavoratori settore	1.060.000
Rapporto immigrati totale	13%
A tempo indeterminato	84,38%
Dell'Est Europa	62%

di Roma

Salgono a quasi 125mila gli immigrati occupati regolarmente in agricoltura dove rappresentano il 13% del totale dei lavoratori e contribuiscono in modo strutturale e determinante all'economia agricola del Paese. È quanto afferma la Coldiretti, che ha collaborato alla redazione del sedicesimo «Rapporto Caritas Migrantes». «Del totale dei 124.532 lavoratori immigrati - precisa l'organizzazione - 84.384 (86%) sono a tempo indeterminato mentre 17.540 (14%) a tempo determinato. Circa un quarto dei lavoratori immigrati (24%) proviene da Paesi neocomunitari, verso i quali si è verificato l'allargamento dell'Unione con la giusta decisione di apertura delle frontiere, mentre un ulteriore 38% riguarda altri Paesi dell'Est Euro-

pa». A trasferirsi in Italia per lavorare in agricoltura, sostiene la Coldiretti, sono principalmente nell'ordine i polacchi (14%), rumeni (14%), albanesi e indiani (7%). Ma la presenza degli stranieri regolari in Italia è vitale per l'intero mercato del lavoro: nel 2005, infatti, 727.582 nuovi assunti su un totale di 4.559.952 erano immigrati, mentre sono 130.969 i cittadini stranieri titolari d'azienda, il 38% in più rispetto al giugno 2005. Secondo l'Inps, però, nonostante siano mediamente più acculturati degli italiani gli immigrati vengono pagati in media la metà, anche a causa del loro discontinuo impiego. Dati che dimostrano come ormai l'immigrazione rappresenti un fenomeno stabile per l'Italia, ieri luogo di partenza per gli emigrati oggi meta di arrivo per i nuovi ingressi. «La sfida che abbiamo davanti è l'integrazione - ha commentato il sottosegretario all'Interno con delega all'immigrazione Marcella Lucidi - Questo è già un passo avanti rispetto al passato, perché significa che non guardiamo più all'immigrazione come ad un fenomeno emergenziale ma strutturale».

I braccianti vengono da Polonia e Romania Sono titolari di aziende acculturati ma guadagnano la metà degli italiani

ma.so