

Sprechi e scatole cinesi: il disastro delle Ferrovie

La trappola del modello Pomicino-Lunardi: costi saliti anche del 500%, a casa in questi anni 110mila operai



di Sandra Amurri

L'EREDITÀ del Cavaliere e del suo Ministro, l'ingegnere Lunardi, è un macigno che blocca i binari del passato - le linee tradizionali - e quelli del futuro - l'Alta Velocità (Tav). Dei 6 miliardi necessari per evitare il fallimento delle Ferrovie, più della metà, 3,5 miliardi,

servono per tenere aperti i cantieri della Tav, sciagurata conseguenza prodotta dal cosiddetto modello Tav inventato da Paolo Cirino Pomicino.

La storia Costituita il 19 luglio del '91, due settimane dopo, il 7 agosto, venne affidata alla società «La concessione di progettazione, costruzione e sfruttamento economico delle infrastrutture per il Treno ad Alta Velocità». Costo complessivo: 28 mila miliardi. Si disse: il 60% proveniente dal finanziamento privato e il restante 40% dallo Stato. Ha così inizio quella che l'ingegner Ivan Cicconi direttore di NuovaQuasco - una delle più importanti società di ricerca per la «Qualità degli appalti e la sostenibilità del costruire» - già capo della segreteria tecnica del Ministro dei Lavori Pubblici, Nerio Nesi, autore di diversi saggi come *Travolti dall'Alta Velocità* e *Le Grandi opere del Cavaliere* definisce «la più incredibile truffa virtuale ai danni dello Stato» che rivelerà l'assenza

degli investimenti privati mentre tutte le attività, non solo per la progettazione e realizzazione, ma anche per studi e ricerche, consulenze (tantissime), saranno totalmente finanziate dallo Stato o a carico dello Stato. Stato che, dal '92 al '97 ha erogato ad Fs, con le leggi Finanziarie, 12 mila miliardi.

Modello Tav e Grandi Opere Stiamo parlando dello stesso modello Tav che nel 2001 è stato assunto in norma di legge da Lunardi per la realizzazione delle «grandi opere» di Berlusconi. Legge obbiettivo che ha definito il «contraente generale» come un concessionario con la esclusione della gestione dell'opera: i contratti firmati da Tav spa consistevano nell'affidamento ai general-contractor di tutte le funzioni tipiche del concessionario, ma senza alcuna responsabilità di gestione, in barba alla

Fs al collasso: dietro l'alta velocità «ideata» dall'ex ministro Dc e realizzata da Lunardi un mare di soldi buttati

Le Fs

«Siamo sull'orlo del fallimento»

«Non abbiamo più risorse e non possiamo andare avanti a indebitarci»: è l'allarme lanciato martedì in Parlamento dall'amministratore delegato di Fs Mauro Moretti. Le perdite attese per il 2006 superano 1,7 miliardi di euro.

direttiva europea con un evidente vantaggio dei soggetti economici retribuiti come appaltatori (general-contractor) ma ai quali vengono affidati tutti i compiti e poteri tipici dei concessionari senza alcun rischio sulla gestione. Tav Spa è, dunque, una scatola vuota in quanto a competenze e piena in quanto alla garanzia offerta al general-contractor di retribuire il 100% delle sue attività. Insomma, presupposti contrattuali che, non era difficile immaginare, avrebbero fatto lievitare a dismisura i costi ma non fino a quadruplicarli: per la realizzazione delle tratte fino al 2005 si è registrato un aumento del 316% ricaduto esclusivamente sullo Stato considerato che la maggioranza privata di Tav Spa non è mai esistita e il cosiddetto finanziamento privato erano e sono, esclusivamente, prestiti accesi da Tav Spa presso le banche e con totale garanzia del socio pubblico. Prestiti sui quali, dal '93, sono stati pagati dallo Stato «interessi in-



LE SCHEDE

A fine dicembre

Bianchi: giù le tariffe per le fasce deboli

Da gennaio aumenti del 3-10% per Intercity ed Eurostar. Contemporaneamente, il ministro Bianchi chiede che su alcune tratte vengano operate riduzioni per le fasce più deboli, studenti e pendolari. La decisione ultima verrà presa dal Cipe a dicembre.



stando alle cifre sorge una domanda: le Fs, dal '91 ad oggi, dove hanno preso i 47 mila miliardi di differenza tra gli 85 mila spesi e i 38 mila sopra indicati? Lo Stato, con il contratto di programma, dal '91 ha trasferito ad Fs oltre 200 mila miliardi per la gestione del servizio, per la manutenzione, per la sicurezza e per gli investimenti nelle infrastrutture tradizionali. Ma, evidentemente, un quarto di questi soldi, è stato dirottato, in maniera illegittima, per coprire i costi crescenti dell'Alta Velocità. Nel frattempo Fs ha risparmiato riducendo di 110 mila unità l'occupazio-

Il progetto «originale» costava 28mila miliardi di lire. Ora per finire il lavoro servono 90 miliardi di euro

zione, rinunciando alla necessaria manutenzione, mettendo così in pericolo la sicurezza dei viaggiatori, come purtroppo la cronaca ci ricorda.

Una catastrofe che il centro-sinistra cercò di rimettere sul binario ponendo all'amministratore delegato di Fs dell'epoca, Cimoli, non il «se» realizzare l'Alta Velocità, ma il «come», invitando l'Azienda di Stato per le ferrovie a ripristinare le regole del «libero mercato» ed il rispetto delle norme europee sui lavori pubblici. Proprio nell'ultima finanziaria del centro-sinistra, infatti, il ministro dei Trasporti Bersani fece inserire una norma nell'art. 131 che azzerrava tutti i contratti di Tav per le tratte che non erano state ancora cantierate. Invece, uno dei primi atti del Governo Berlusconi fu proprio quello di cancellare questa norma ripristinando, pari pari, i contratti del '91 con i general-contractor. Ma per cinque anni Berlusconi e il suo ministro Lunardi hanno cer-

cato di ammantare queste scelte scellerate accusando la sinistra di essere contraria al progetto dell'Alta Velocità. Questo nonostante fu proprio grazie ai ministri Bersani e Nesi che il «corridoio 5» ha mosso i passi più significativi.

Lunardi e i grandi numeri La previsione di costo per la tratta di competenza italiana della Torino-Lione, sotto la gestione Lunardi, dapprima è passata dai 1.808 milioni di euro del 2001 ai 2.278 milioni di euro del 2003. Cifra che il CIPE delibera nel dicembre 2003 approvando il progetto preliminare della tratta che attraversa il Frejus, da St. Jean de Maurienne a Bruzolo in Valsusa (costo per l'Italia, proprio di 2.278 milioni sui 6.957 complessivi previsti). Un anno dopo però Lunardi e Berlusconi sottoscrivono con i francesi un impegno pari al doppio, cioè 4456 milioni di euro. In tre anni, dunque, si è arrivati ad un costo del 150% superiore a quello di partenza, mentre la stessa architettura contrattuale è da definire e i cantieri in Italia ancora devono partire.

«L'Alta Velocità, si dice, è necessaria per collegare l'Italia all'Europa. Si sappia, comunque, che con questo progetto e con questa architettura contrattuale e finanziaria, si porterà in Europa uno Stato in bancarotta». Termina così *Travolti dall'Alta Velocità* di Cicconi, finito di stampare nel febbraio del 2006. Profetia avveratasi. Mentre adesso lo scandalo finisce dritto in Parlamento, dove proprio in questi giorni i deputati Provera, Burgio ed altri hanno chiesto l'istituzione di una Commissione d'inchiesta.

«Chi uccise mio figlio? Dovrò chiederlo ai boss»

Agli Stati generali dell'Antimafia lo sfogo di un padre: da 20 anni aspetto verità

di Marzio Tristano

COPERTO DI SANGUE massacrato dai proiettili dei killer in motocicletta Nino è morto tra le sue braccia il pomeriggio del 5 agosto del 1989, davanti la villetta di

Villagrazia di Carini: «Ho fatto in tempo solo ad appoggiare dolcemente la sua testa per terra». Stanco di aspettare una verità che non arriva su movente, mandanti e sicari Vincenzo Agostino, 67 anni, è disposto a rivolgersi alla mafia per sapere chi e perché ha assassinato suo figlio e la sua giovane moglie, Ida Castelluccio, incinta di cinque mesi: «Sono pronto a tutto - ha detto alla platea romana degli Stati generali dell'Antimafia in corso a Roma - e se lo Stato continua a non darmi risposte, sono disposto persino a chiedere aiuto alla mafia purchè». E paradossalmente, a quella richiesta c'è andato vicino, la mattina dell'11 aprile scorso, quando nell'atrio della questura il suo sguardo incrociò quello di Bernardo Provenzano, appena catturato nella maseria di Corleone. «Gli ho detto

'prima di morire ricordati di mio figlio' - rivela ora Agostino - lui mi ha guardato negli occhi senza parlare».

Un'ultima, disperata, provocazione per conoscere la verità. Dal giorno dell'omicidio Vincenzo Agostino non taglia più la barba, diventata un'icona delle manifestazioni antimafia. Chiede giustizia in ogni occasione e nel marzo scorso, a Palermo, si presentò davanti al presidente Prodi indossando un doppio cartello alla maniera dei 'sandwich man' americani. Ora dice: «Ho ricordato la storia di mio figlio al presidente Prodi. Ma ancora una volta mi sono sentito dire che si sta interessando della questione e che ha bisogno di studiare il caso. Sono vent'anni che aspetto, e questa attesa la voglio testimoniare con la mia

Nino Agostino fu ucciso con la giovane moglie incinta: mistero fittissimo su cui ora c'è il segreto di Stato

lunga barba e capelli bianchi. È passato troppo tempo, sono vecchio e malato, vogliamo avere una risposta: se ancora una volta lo Stato dovesse rispondere col silenzio siamo pronti a rivolgerci a quelle cosiddette 'persone', alla mafia, per intenderci».

Nino Agostino era un agente di polizia, ufficialmente impegnato in attività amministrative al commissariato San Lorenzo. Ma la sua morte, e quella della sua giovane moglie, uccisa a colpi di pistola da due killer in motocicletta, sono avvolte nel mistero più fitto, tanto che l'inchiesta si è dovuta arenare sugli scogli del segreto di Stato. L'ha apposto il ministero degli Interni, alla richiesta dei pubblici ministeri Nino Gozzo e Gioacchino Natoli di conoscere se il nome di un funzionario regionale, poi morto, sospettato di avere partecipato all'agguato, fosse tra gli agenti del Sids in servizio a Palermo in quel periodo. E la mafia, attraverso le parole dei pentiti, non ne sa nulla. Anzi, uno dei collaboratori di giustizia più informati sulle vicende di quel territorio, Giovan Battista Ferrante, raccontò di un'indagine interna di Cosa Nostra volta ad identificare i killer: «Dopo l'omicidio - disse Ferrante - i capi del mandamento di San

Lorenzo chiesero ai vertici di avviare un'indagine per scoprire irresponsabili. Dopo qualche tempo il suo capo mandamento gli riferì di avere appreso che l'uccisione era maturata in ambienti investigativi senza però riferirgli nulla del movente».

Dallo stesso microfono degli Stati generali ieri un'altra forte denuncia ha scosso la platea: «L'indulto - ha detto Renzo Caponetti, imprenditore e responsabile dell'Associazione antiracket di Gela - ha rimesso in libertà molti 'signori del racket' che sono tornati a vessare gli imprenditori. In molti si sono visti passare davanti gli stessi aguzzini che avevano denunciato. È stato un provvedimento che ha gettato molti cittadini nel terrore, sia per la paura di ritorsioni che per il senso di impotenza e rassegnazione dello Stato nei confronti di chi impone il racket».

Dal palco un'altra accusa: «Con l'indulto in libertà molti signori del racket, è tomato il terrore delle taglie»

FLC Federazione Lavoratori della Conoscenza CGIL

fle CGIL

Elezioni per il rinnovo delle RSU

4, 5, 6 dicembre 2006

www.flcgit.it

L'orgoglio di lavorare nella scuola pubblica

ENRICO PANINI e GUGLIELMO EPIFANI
incontrano i CANDIDATI RSU della FLC CGIL

il 20 novembre 2006 alle ore 10,00
presso la Stazione Marittima (Porto di Napoli)

Intervengono:
Franco Buccino, Segretario generale FLC Cgil Campania
Michele Gravano, Segretario generale Cgil Campania

LA FLC CGIL È LA PERSONA CHE TU SCEGLI