

Ora si faranno gare europee per affidare i lavori in base a un progetto esecutivo e con controllo diretto dello Stato

L'Alta Velocità senza concorrenza? Un buco da 13 miliardi

Bersani «stoppa» il general contractor dell'era Lunardi: anni di appalti senza controllo né trasparenza. Le grandi imprese protestano, ma il «rosso» è finito dritto nel debito pubblico...

di Sandra Amurri

IL PACCHETTO di liberalizzazioni varato dal Governo mette la parola fine al Modello Tav, così come era stato inventato nel '91 da Cirino Pomicino e poi codificato in norma di legge nel 2001 dal ministro Lunardi per la realizzazione delle «grandi opere» di Berlusconi.

Un «modello» che ha rivelato l'assenza di investimenti privati, mentre tutte le attività sono state totalmente finanziate o a carico dello Stato. Ora verranno ripristinati quei principi di trasparenza e di legalità nella realizzazione delle opere che per 5 anni sono stati ignorati, come segnalato per altro dall'Antitrust e dalla condanna formale della Commissione Europea - aprile 2004 - per la violazione di due articoli (43 e 49) del trattato comunitario in materia di appalti e concessioni. Era stato l'allora ministro dei Trasporti Bersani del governo Amato ad inserire, nell'ultima finanziaria del centro-sinistra, una norma che azzerava tutti i contratti di Tav per le tratte che non erano state ancora cantierate. Norma che venne cancellata da Berlusconi facendo credere che sarebbero diminuiti i tempi di realizzazione delle opere. Ma dopo 5 anni, la situazione si è rivelata identica. E Bersani, di concerto con Di Pietro, ha rimesso le cose a posto. Anche perché proprio 5 anni or sono Bersani aveva predetto: «L'idea di introdurre norme straordinarie e poco trasparenti sull'onda di messaggi demagogici porterà nella palude il sistema». Bersani era convinto che l'adozione di quel decreto, che avrebbe smontato il castello contrattuale dell'alta velocità, avrebbe fatto risparmiare allo Stato molte migliaia di miliardi. Convinzione che derivava dal fatto che - come si legge anche in *Le grandi opere del cavaliere* dell'ingegner Cicconi - un pezzo di linea ad alta velocità di 7 chilometri nel nodo di Bologna (aggiudicato con una gara europea - base d'asta di 499 mi-

Solo come anticipo per progettazione e realizzazione si è speso circa 1,5 miliardi di euro

liardi a fine '98 fissata dall'Italferr, società di Fs secondo i parametri dell'Alta Velocità in deroga ai contratti) era stata vinta da una società spagnola con un ribasso d'asta del 47%. Risultato: per 7 chilometri in galleria il prezzo finale è stato di circa 38 miliardi a chilometro. Mentre la linea Bologna-Firenze, affidata a

trattativa privata, con il modello Tav con general-contractor la Fiat, sta costando 82 miliardi a chilometro.

Giovedì scorso il Consiglio dei Ministri, dunque, ha invertito il sistema. Ora si faranno gare europee per affidare i lavori sulla base di un progetto esecutivo e con il controllo diretto del sog-

getto pubblico. Niente più «contraente generale» che era un concessionario con la esclusione della gestione dell'opera. I contratti firmati da Tav spa consistevano nell'affidamento ai general-contractors di tutte le funzioni tipiche del concessionario, ma senza alcuna responsabilità di gestione, in barba alla direttiva eu-

ropea con un evidente vantaggio dei soggetti economici retribuiti come appaltatori. Conseguenza prevedibile: un aumento enorme dei costi. Costi che hanno registrato fino al 2005, un aumento del 316% ricaduto esclusivamente sulle spalle dello Stato perché la maggioranza privata di Tav Spa non è mai esi-

ta, mentre il cosiddetto «finanziamento privato» non è mai stato altro che prestiti accessi da Tav Spa presso le banche e con totale garanzia del socio pubblico. Quando la «scatola Tav» è stata aperta, ecco la sorpresa: la quota pubblica del 40% era finita mentre il 60% dei privati non si era mai visto. La prova? Nella Finanziaria approvata qualche settimana fa al comma 966 dell'unico articolo, è previsto che i debiti accessi dal '94 al 31-12-2005 da Tav spa e da Infrastrutture spa per l'alta velocità passino nel debito pubblico: un tesoro di 12 miliardi e 950 milioni di euro (26mila miliardi di vecchie lire). Una somma che è l'equivalente dell'intero costo del progetto presentato nel '91 per tutte le tratte - comprese quelle oggi sospese - il materiale rotabile e le infrastrutture aeree. Senza considerare i soldi già spesi. E gli interessi su questo debito, che lo Stato dovrà restituire alle banche nei prossimi 15-20 anni. Ora si riparte. Ma la decisione di cancellare i contratti per le tratte di alta velocità ferme alla fase di progettazione - Milano-Verona, Genova-Milano e Verona-Padova - solleva le aspre proteste dei costruttori che la definiscono «giuridicamente e politicamente gravissima». Le opere sono in ritardo non per colpa delle imprese - spiega Mario Lupo, presidente dell'Associazione costruttori Agi - ma perché nelle scorse legislature non sono stati trovati i soldi per farle partire». Gli risponde Di Pietro: «I costi si erano decuplicati. Non bloccheremo i lavori ma ridurremo i costi di realizzazione». Ma quali sono le imprese che avevano avuto l'affidamento a trattativa privata, cioè senza alcuna gara, dei lavori per queste tratte? Un gruppo di imprese associate nel consorzio Cepav2 con capogruppo la controllata dell'Eni, Snam Progetti, per la Milano-Verona; un gruppo di imprese associate nel Consorzio Cociv con capogruppo la Impregilo, ex Fiat e Condotte, per la Genova-Milano; e un gruppo di imprese associate nel Consorzio Iricav2 con capogruppo la Iritecna, per la Verona-Padova. E quanto hanno incassato finora come anticipo per la progettazione e realizzazione senza che i cantieri siano stati aperti? In assenza di dati ufficiali, si stima circa un miliardo e 500 milioni di euro. Ora si aprirà un contenzioso e il committente Tav spa, controllata al 100% da Rfi calcolerà quanto è dovuto per l'attività di progettazione. Se l'anticipo sarà servito a coprire i costi fin qui sostenuti, bene, altrimenti le imprese dovranno restituire la quota eccedente. Forse per questo protestano?



Un cantiere per la realizzazione di un tunnel per la Tav. Foto di Giorgio Benvenuti/Ansa

Il commento

Rocco Di Blasi*

RICARICHE & CO. Il pacchetto-liberalizzazioni del governo e il cartello italiano dei «soliti noti»

Se i «succhiasangue» delle gabelle tentano la spallata

C'è uno strano Superman sulla copertina del prossimo numero de «Il salvagente», che abbiamo appena mandato in tipografia e che sarà in edicola giovedì. Non ha la faccia di Clark Kent, il mitico supereroe della nostra infanzia, ma quella (un po' più piena, in verità) del ministro Pier Luigi Bersani. Ci vogliamo, infatti, dei bei superpoteri per dare un colpo - in una volta sola - ad alcune delle lobby più potenti d'Italia. In questo paese, come ha detto Emma Bonino - oggi ministro, ma qualche anno fa Commissario europeo ai consumatori - al Corriere della Sera di venerdì, «il livello di incrostazione delle corporazioni è tale da scorgiare chiunque». E non solo di corporazioni si tratta, ma di un gigantesco trasferi-

mento «forzoso» della ricchezza dalle tasche dei cittadini a quelle molto capienti di poche, ma voraci, «sorelle».

Perché la «tassa sui cellulari», che si paga ogni volta che si fa una ricarica, in Italia esiste da anni e in Inghilterra no? Perché, quando sale il prezzo del petrolio, l'aumento arriva immediatamente alla pompa e, quando scende anche in maniera consistente sui mercati internazionali, i poveri automobilisti di casa nostra impiegano settimane a vederne - se accade - gli effetti? E perché, aumenti o diminuisca il numero e la gravità degli incidenti stradali, il costo della Rc-auto cresce come una «variabile indipendente»?

Certo, sono in tanti a strillare di fronte ai colpi del ministro Bersani, che il presidente del Consiglio Prodi ha ostentatamente affiancato nella conferenza stampa «in notturna» che ha concluso l'ultima riunione dei ministri.

E non c'è da meravigliarsi più di tanto, perché numerosi sono i difensori dello «status quo», gli approfittatori in alto e in basso del «sistema». Guadagna cifre enormi il petroliere e lascia la sua mancia al benzinaio, che s'illude di partecipare della stessa ricchezza e lo difende. Diciamoci la verità: un po' vi partecipa, se arriva a minacciare 15 giorni di serrata appena si sente sfiorato. Ma nell'istante in cui lui guadagna un euro, chi gli dà la benzina ne intasca un milione: è questo il rapporto. E tutti quelli che vanno alla pompa pagano pegno a entrambi.

L'Italia com'è oggi è un Paese a testa in giù, con il denaro che esce dalle tasche dei consumatori e finisce nelle capaci gerle di banche, assicurazioni, compagnie petrolifere, ge-

stori telefonici che hanno realizzato da noi profitti inimmaginabili in altri paesi europei. I disegnatori satirici dell'Ottocento e del primo Novecento, che sfornavano con piacere caricature dei «succhiasangue» del proletariato, se rinascessero avrebbero ben altre sanguisughe da immortalare.

È in questo Paese petrificato che vogliamo continuare a vivere? Alcuni dicono apertamente di sì. L'avvocato Guido Alpa, ad esempio, docen-

Per 1 euro intascato dal benzinaio c'è un milione guadagnato dal petroliere: in mezzo i consumatori...

te universitario e presidente del Consiglio nazionale forense, cui non è estranea la cultura dei consumatori, tanto che ha firmato anche un commentario al nuovo «Codice del consumo», si è espresso venerdi solennemente all'inaugurazione dell'anno giudiziario contro la class action: «Sono preoccupato - ha detto - dai progetti di legge che vorrebbero introdurre le azioni collettive, ovvero class actions o un modello misto, nel nostro sistema. Non è possibile effettuare un trapianto brutalmente copiato dall'esperienza statunitense». Una ventata di antiamericanismo? Insomma, quelli con la kryptonite (l'unica sostanza capace di abbattere i superpoteri di Clark Kent) sono già in agguato. E non sono pochi. Ma noi altri «cittadini semplici» siamo di più.

* direttore de «Il salvagente»

Palermo, l'acqua è «salata» davvero: ok all'appalto ai privati, costi su del 40%

I sindaci della provincia affidano i rubinetti a una cordata di imprenditori: accordo di 30 anni per quasi un miliardo e mezzo di euro. Ora per un metro cubo ci vorranno 1,30 euro

di Alessio Gervasi

La guerra dell'acqua nello Stivale comincia dalla Sicilia, regione in emergenza idrica da sempre dove l'acqua è un miraggio fatto di autobotti abusive e dighe mai collaudate con turni di erogazione di una settimana quando va bene e quasi un mese quando va male. E spesso, purtroppo, va male, come ad Agrigento, Trapani, Enna e Caltanissetta e con buona pace del dottor Felice Crosta, il fedelissimo del governatore Cuffaro che per poco meno di 1500 euro al giorno (lordi però) dirige la neonata Agenzia per i rifiuti e per le acque. Ma se il problema acqua vola al-

to sopra le teste dei politici nazionali, è più che una beffa che la privatizzazione dell'acqua del Belpaese inizi proprio dal Sud riario, dalla Palermo delle mille fontane perdute del Gattopardo. Già, perché d'ora innanzi un milione e duecentomila abitanti degli 81 comuni della provincia del capoluogo affideranno le sorti dei loro rubinetti a una cordata di privati. Migliaia di corpi che per idratarsi dovranno chiedere il permesso alla «Mediterranea acque», l'unica ditta che un anno addietro ha partecipato al bando per la gestione di quello che ormai è considerato il nuovo oro nero. Dopo giorni di passione e lotta -

non solo politica ma proprio fisica, con cariche e contusi, perché il coordinamento dei comuni contro la privatizzazione e le associazioni dei cittadini non volevano mollare la presa sul rubinetto - la conferenza dei sindaci della provincia di Palermo ha approvato un appalto trentennale per

Nella terra delle autobotti abusive e delle dighe fantasma un nuovo miracolo Sulla pelle dei cittadini

la bellezza di un miliardo e 261 milioni di euro. «La privatizzazione dell'acqua decisa dall'assemblea dei sindaci è un atto criminale, una scelta nefasta che consegnerà per i prossimi trent'anni un bene comune nelle mani di un consorzio che penserà esclusivamente a fare profitto» hanno affermato Rosario Rappa e Giusto Catania, rispettivamente segretario regionale e eurodeputato di Rifondazione Comunista. Sarà. Intanto l'appalto se l'è aggiudicato il consorzio d'impresе formato da Smat di Torino, Genova acqua, Cons Coop di Forlì e altre cinque aziende. Ma in realtà, quantomeno nel comune di Palermo, la concessione del pre-

zioso liquido rimarrà, almeno transitoriamente e cioè per i prossimi 21 anni (...) all'Amap S.p.a., la municipalizzata del Comune governato dal forzista Diego Cammarata. Un passaggio obbligato, questo, per appianare le ostilità con la Provincia guidata da Francesco Musotto, che per anni ha combattuto un lungo braccio di ferro col Comune proprio sul destino dell'acqua. Acqua che adesso costerà assai cara ai cittadini, schizzando a circa 1,30 centesimi di euro a metro cubo, con un aumento medio di circa il 40 per cento. Malgrado i 200 milioni di euro di investimenti dell'Unione Europea e malgrado gli scongiuri del Mini-

stro Pecoraro Scario - intervenuto proprio due giorni fa a Palermo per un convegno sul cambiamento del clima - che si augurava che «gli enti locali, le regioni e le province devono bloccare i processi di privatizzazione dell'acqua, nel programma nazionale del governo è noto che l'acqua deve essere un bene comune e

che si sta lavorando perché questo principio sia tradotto in provvedimenti legislativi. Sarebbe utile consigliare che si proceda in direzione opposta a quello che sta facendo il governo». Già, epperò un vecchio detto in voga da più cinquant'anni dice che da queste parti l'acqua dà da mangiare...

Compleanno

Auguri per i 100 anni della compagnia

Maria Pippan vedova Nicoletto

Testimone di impegno politico per la democrazia - come antifascista - confinata politica a Ponza - partigiana - dirigente dell'Unione Donne Italiane. Con affetto e stima. A.S.P.I. Prov. Le Brescia