

un ripensamento.

SCOMPARI

Nell'ultima versione scompaiono gli asgravi alle banche che concedono la moratoria sui crediti alle imprese, spunta il finanziamento alle scuole private di 130 milioni, aumentano gli stanziamenti per il garante della Concorrenza, si attiva la scure sui consiglieri e assessori comunali, che dovranno diminuire del 20%: anche qui tagli alla democrazia. Cala a 950 milioni lo stanziamento per il pacchetto welfare, che destina solo 260 milioni agli ammortizzatori sociali. Il resto va agli sgravi sui contratti di secondo livello. Come dire: più aiuti ai già tutelati. «Viene reintrodotta lo staff leasing - attacca Cesare Damiano - viene esteso l'utilizzo dei voucher anche al lavoro pubblico, ricomprendendo addirittura la possibilità di un loro utilizzo da parte dei lavoratori part-time; il salario degli apprendisti potrà essere definito non solo dai contratti nazionali ma anche da quelli aziendali; l'aumento dell'indennità di disoccupazione dei lavoratori a progetto, che sale al 30%, avrà un tetto massimo mensile pari a 333 euro ed esclude i lavoratori delle partite Iva». Una pericolosa deregulation che attacca i diritti. Così come pericolosa è la disposizione sulla fre-

Le coperture

Dallo scudo fiscale per 3,7 miliardi, e dal fondo Tfr per 3,1 miliardi

quenza obbligatoria fino a 16 anni anche per l'apprendistato, norma che di fatto apre la strada al lavoro a 14 anni. Nel testo resta la disposizione sui beni della mafia, con l'aggiunta di un'opzione prioritaria all'acquisto a cooperative di poliziotti e militari o dei comuni. «Una proposta che non risolve affatto il problema - attacca Laura Garavini, capogruppo Pd all'Antimafia - Il rischio che i beni tornino ai boss resta».

NIENTE ECOLOGIA

Viene rifinanziato il fondo per la non autosufficienza e quello per gli investimenti per la ricerca. Ma mancano all'appello sia gli incentivi alle ristrutturazioni ecologiche, sia quelli per l'acquisto di auto «verdi» e di nuovi elettrodomestici. Tutta la filiera di prodotti a risparmio energetico prende una gelata. Il governo già promette un nuovo decreto in gennaio. Ma con le promesse non si fa sviluppo. ❖

IL LINK

PER SAPERNE DI PIÙ
www.unita.it

→ **Inaugurata** ieri la Tav. Moretti (Fs): «Un sogno». Da Milano a Roma in 3 ore
→ **Vent'anni per l'opera** La spesa? Cinque volte più che in Spagna e Francia

Alta Velocità e maxi costi Ecco la «Metropolitana d'Italia»

Inaugurata ieri l'Alta Velocità a Torino a Salerno. Per l'amministratore delle Ferrovie Moretti un sogno che si realizza. Un sogno però molto costoso: il 500% in più rispetto a Francia e Spagna.

ROBERTO ROSSI

ROMA
rrossi@unita.it

Dopo quasi trenta anni dall'inaugurazione della direttissima Roma - Firenze, il primo treno «veloce» in Italia, e a venti dal rilascio della prima concessione, parte l'Alta Velocità in Italia. L'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti l'ha chiamata la «Metropolitana d'Italia». Collega Milano e Roma in appena due ore e 55 minuti (senza fermarsi a Firenze). Dal prossimo 13 dicembre, saranno 72 i treni Frecciarossa che attraversando Appennino e pianura padana faranno la spola tra le due città. Forse l'unica vera e propria tratta redditizia di tutto il percorso. Che, per ora, si snoda da Torino fino a Salerno, in attesa della Torino-Trieste (inserita nel Corridoio V che collegherebbe Kiev a Lisbona) e della Genova - Milano (il cosiddetto Terzo Valico).

«Avevamo un grande sogno che oggi si è realizzato, dotare il nostro Paese di un sistema moderno ad alta velocità ed alta capacità per servire i cittadini nel migliore dei modi» ha detto ieri Moretti. Che si è dimenticato di spiegare quanto questo sogno è costato. L'opera è stata finanziata interamente dallo Stato, nonostante l'architettura contrattuale prevedesse il finanziamento privato, come nello sbandierato progetto del Ponte di Messina, ed è costata una montagna di denaro sonante.

Quanto? I dati forniti dalla Ferrovie dello Stato durante una delle ultime audizioni in Parlamento indicano un costo medio per le tratte in esercizio di 32 milioni di euro a chilometro rispetto ai 10 di Francia e ai 9 di Spagna. Il confronto però, come rilevato dall'ingegnere Ivan Cicconi, uno dei massimi esperti del sistema Tav, sono su dati disomoge-

Treno veloce
Il 13 dicembre
i primi collegamenti



Da Salerno a Milano mille chilometri in alta velocità che, secondo la tabella di marcia delle Ferrovie dello Stato, saranno coperti in cinque ore e 45 minuti. Il prossimo 13 dicembre saranno operativi. L'Alta velocità sarà utilizzata dal 4,5% dei passeggeri che usualmente prendono il treno e viene pagato con 3,5 miliardi all'anno dal restante 95%, che invece utilizza treni regionali.

LA LETTERA

Nel '93 il ministro Preti scrisse ad Andreatta «Questa è una truffa»

«Chi oggi festeggia e celebra, si ricordi che due illustri personaggi di questa città, come Beniamino Andreatta e Luigi Preti, si sono battuti per anni contro l'Alta Velocità». Lo ha detto Ivan Cicconi, direttore di Itaca (Istituto per la trasparenza e aggiornamento certificazione appalti), al presidio di protesta davanti alla stazione di Bologna. «In una lettera del 10 febbraio 1993 Preti, che fu anche ministro dei Trasporti, scriveva ad Andreatta che l'opera aveva un costo da capogiro ed era una truffa». E lo stesso Andreatta «alla fine del '93 presentò un ordine del giorno in cui chiedeva di rivedere l'architettura finanziaria e progettuale. L'Alta Velocità è un servizio per il 4,5% dei passeggeri e viene pagato con 3,5 miliardi all'anno dal restante 95%, che invece utilizza treni scadenti».

nei. Mentre nel caso di Francia e Spagna il costo finale include tutto quello che si è speso non solo per le opere a terra ma anche per quelle aeree, per le interconnessioni e la mitigazione degli impatti, nel caso italiano non sono inclusi né i costi per le infrastrutture aeree né una significativa parte di quelli per la mitigazione degli impatti.

In più le Fs, nel presentare i dati ai parlamentari, hanno incluso anche la tratta Firenze - Roma, realizzata negli anni '70 e con un'archi-

Costo medio

Per le Ferrovie è stato di 32 milioni. Oltre 60 per i comitati

tettura contrattuale molto diversa da quella rispetto a quella dell'Alta Velocità. Infine nei costi italiani non sono neanche inclusi gli oneri finanziari degli interessi intercalari pagati o da pagare per tutta la durata dei cantieri fino all'avvio effettivo del servizio. Alla fine, in sostanza, sempre secondo i calcoli di Cicconi, nel nostro Paese il costo medio a chilometro delle tratte in esercizio è di 61 milioni di euro senza la Firenze - Roma e di 49 milioni con la Firenze - Roma. E cioè il 500% in più rispetto ai nostri vicini d'Europa.

La tratta che ha presentato il maggior costo è stata la Bologna-Firenze per la quale, il 7 agosto 1999, si prevedeva una spesa di 2.100 miliardi di vecchie lire. L'ultimo dato ufficiale, che risale al 2004, parla invece di 5 miliardi di duecento milioni. Un incremento dell'ordine di grandezza del 400%. In parte perché si è dovuto scavare 60 chilometri di gallerie, ma soprattutto per le varianti d'opera e i lavori mal fatti. Tanto che la magistratura ha condannato il general contractor, Impregilo, lo scorso febbraio a un risarcimento di 750 milioni di euro per danni ambientali.

Per molti l'Alta Velocità non è stata un sogno ma un incubo. ❖