



AGI
ASSOCIAZIONE IMPRESE GENERALI

Lettera aperta ai cittadini per un giudizio informato

DISFARE AD ALTA VELOCITÀ

IL DECRETO LEGGE SULLE COSIDDETTE LIBERALIZZAZIONI HA DISPOSTO LA REVOCA DEI CONTRATTI TAV PER LE LINEE MILANO-VERONA, VERONA-PADOVA E GENOVA-MILANO.

IL SISTEMA ITALIANO DI AV/AC FERROVIARIA: PROGETTO, AVANZAMENTI, STATO DELL'ARTE.

Per un'Italia più coesa, efficiente e competitiva, agli inizi degli anni '90 il governo decise, con consenso politico unanime, di dotare il paese di oltre 1.000 chilometri di nuove linee ferroviarie ad alta tecnologia da Torino a Venezia, da Genova a Milano e da Milano a Napoli, per il trasporto veloce (Alta Velocità - AV) di persone e merci e a forte interazione con la rete tradizionale (Alta Capacità - AC). La realizzazione del progetto veniva affidata ad una concessionaria di FS denominata TAV - Treno ad Alta Velocità - e per la progettazione e la costruzione delle nuove linee veniva ritenuta indispensabile la mobilitazione, come contraenti generali, dei gruppi leader dell'economia nazionale IRI, ENI, FIAT e MONTEDISON, e di alcune grandi imprese di costruzione indipendenti. I consorzi così formati ricevevano l'affidamento delle linee di rispettiva competenza e, a mano a mano che TAV consegnava loro i progetti preliminari, sviluppavano i livelli successivi di progettazione, concordavano con TAV i corrispettivi di appalto e, laddove i finanziamenti erano disponibili, iniziavano e portavano avanti i lavori di costruzione.

Pertanto, la linea Roma-Napoli è già in esercizio. La Bologna-Firenze ha raggiunto uno stato di avanzamento superiore al 90% e le linee Milano-Bologna e Torino-Milano di oltre l'80%, con le sub-tratte Castelfranco-Bologna e Torino-Novara già in funzione.

Sono rimaste invece ai blocchi di partenza, per mancanza di finanziamenti pubblici, le linee Milano-Verona, Verona-Padova e Genova-Milano, che pure hanno completato l'iter progettuale e autorizzativo e hanno vincolato di assoluta priorità.

Condizionano, infatti, la mobilità e lo sviluppo di regioni chiave per la competitività del nostro paese e sono soggetti essenziali dei corridoi Lisbona-Kiev e Genova-Rotterdam, che il piano approvato dalla Commissione e dal Parlamento europei durante la presidenza Prodi annovera fra le infrastrutture prioritarie dell'UE.



IL PROVVEDIMENTO È

ILLEGITTIMO

perché i contratti non si possono azzerare per legge. In taluni casi - incredibile ma vero! - gli attuali azionisti delle imprese che hanno subito la revoca le hanno acquistate dall'IRI e cioè dallo Stato, nel quadro di procedure trasparenti di privatizzazione, per un prezzo determinato in base al valore di quei medesimi contratti che oggi lo stesso Stato straccia. Si sarebbe potuti dire che del diritto non v'è certezza, ma le Imprese AGI si rifiutano di accettarlo e danno battaglia per la difesa dei contratti - che è il loro primo obiettivo - e il risarcimento dei gravissimi danni subiti.

ARROGANTE

perché adottato con decreto-legge pur in mancanza del presupposto dell'urgenza; perché il Governo si è reso indisponibile all'incontro e al dialogo chiesti da ANCE, AGI, CGIL-CISL-UIL e Federazioni dei lavoratori Edili; perché approvato con il ricorso alla fiducia per imporre al Parlamento una misura non condivisa.

BASATO SU UNA CAMPAGNA DI DISINFORMAZIONE

perché sostenuto con argomenti demagogici e mistificatori che con la pubblicazione di questa pagina l'AGI intende controbattere, offrendo all'opinione pubblica gli elementi di conoscenza per un giudizio politico informato.

È STATO DETTO CHE LE OPERE OGGETTO DI REVOCA SI FARANNO UGUALMENTE, CON RISPARMIO DI TEMPO E DI DENARO, ABOLENDO I PRIVILEGI DEI CONTRAENTI GENERALI AFFIDATARI, DEI QUALI SI METTONO IN DUBBIO CAPACITÀ REALIZZATIVA E MORALITÀ

È FALSO

che i contraenti generali assoggettati a revoca siano inefficienti ed è ingiurioso imputare a loro, anziché alla mancanza di finanziamenti, il fatto che, a 18 anni dall'affidamento delle linee oggetto di revoca i lavori non siano ancora iniziati. Come se costruttori e tecnici di prim'ordine, che hanno realizzato in Italia e nel mondo grandissime opere di ingegneria civile, fossero divenuti incapaci di produrre.

È FALSO

che i contraenti generali assoggettati a revoca fruiscono di prezzi di favore. I prezzi di realizzazione di tali linee ferroviarie sono stati giudicati congrui da Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS, assistita da primari consulenti internazionali: in caso contrario, TAV avrebbe potuto, a norma di contratto, e dovuto, per deontologia professionale, recedere dai rapporti con i contraenti generali.

È FALSO

che mettendo in gara le linee oggetto di revoca si possano risparmiare denari pubblici: i ribassi d'asta ai quali si punta sono risparmi illusori, che generano successive richieste di adeguamento e contenzioso, determinando l'esplosione dei costi a consuntivo. Per accreditare la prospettiva di elevati risparmi attraverso il ricorso al mercato, il governo cita il caso del nodo AV di Bologna (alcuni chilometri di ferrovia in ambito urbano), che nel 1999 fu affidato in gara, con un ribasso del 46,9% pari a circa 130 milioni di euro, ad un raggruppamento guidato da primaria impresa spagnola. La citazione è un vero e proprio infortunio. È noto, infatti, che fra varianti progettuali successive all'aggiudicazione e riserve dell'appaltatore, accolte in corso d'opera, il risparmio sul prezzo posto a base di quella gara è stato totalmente annullato; sono ancora da definire ulteriori riserve per 50 milioni di euro; i tempi di realizzazione dell'opera sono slittati di 4 anni. L'episodio conferma un dato di comune esperienza: ottenere dai concorrenti ad una gara d'appalto sconti elevati rispetto al prezzo congruo posto a base d'asta è possibile ma non è mai un buon affare per l'Amministrazione e i cittadini.

È FALSO

che si possa accelerare la realizzazione di opere già affidate ricominciando tutto daccapo. Revocati gli attuali affidamenti, FS non sarà in grado di mettere prontamente in gara nuovi appalti, perché non dispone né di finanziamenti né di progetti. Il problema delle risorse finanziarie avrebbe potuto essere risolto con il project financing, convertendo in forme di partenariato pubblico-privato i contratti che il governo ha invece preferito revocare. Il problema della disponibilità dei progetti, che esistono ma sono di proprietà dei contraenti generali, potrà essere risolto solo con il superamento del contenzioso conseguente alla revoca. In ogni caso, reperiti i finanziamenti e ottenuta la disponibilità dei progetti, fra la pubblicazione del bando di gara per la scelta di nuovi appaltatori e l'apertura dei cantieri di costruzione delle linee revocate trascorreranno, come di norma, non meno di 18-24 mesi, sempre che non insorgano contenziosi in sede di aggiudicazione.

È VERO INVECE CHE

LA REVOCA DEI CONTRATTI DELL'AV/AC FERROVIARIA ARRECA GRAVE PREGIUDIZIO AGLI INTERESSI NAZIONALI

perché

- fa ulteriormente slittare la realizzazione di opere essenziali per l'economia italiana e per la qualità della vita e la sicurezza dei cittadini
- fa perdere all'Italia (con un danno di oltre 2 mld di euro) i contributi in conto capitale destinati dall'UE alla realizzazione dei corridoi europei Lisbona-Kiev e Genova-Rotterdam, dei quali le linee AV/AC oggetto di revoca sono segmenti
- espone il paese al rischio di una drammatica emarginazione dal contesto continentale mentre l'Italia disfa e rinvia, l'Europa sta già realizzando, al di là delle Alpi, il collegamento fra l'Est e l'Ovest del suo territorio.
- pregiudica la nostra credibilità e affidabilità internazionale e scoraggia l'investimento in Italia di capitali internazionali, confermando la propensione del nostro governo - della quale la revoca dei contratti AV/AC è solo la più recente espressione - ad infrangersi per legge da impegni contrattualmente assunti.

UN SEGNALE D'ALLARME

Nella coalizione di governo, si vanno sempre più affermando culture antagoniste a quella del **fare**, che ha i suoi costi ma genera ricchezza. Conoscevamo da tempo e avversavamo la cultura del **non fare**, che ha costi superiori a quelli del fare e per di più improduttivi. La cultura del **disfare** è, invece, una preoccupante new entry: il blocco del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina e la cancellazione dei contratti dell'Alta Velocità ferroviaria ne sono esempi emblematici, purtroppo non isolati: l'effetto è la distruzione di ricchezza. Un segnale d'allarme e uno spunto di riflessione per l'opinione pubblica e le forze politiche.



AGI
ASSOCIAZIONE IMPRESE GENERALI
AMERICI ALL'ANCE E ALLA CONFERENZA
E INQUADRA I CONTRAENTI GENERALI
DEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI