

# Caro cantiere

## battaglia sulle cifre della Maddalena

di MARCO GIAVELLI

**PER** i No Tav, quelli finora sostenuti per il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena sono costi assolutamente gonfiati su cui il movimento lancia tutta una serie di interrogativi. Ltf, invece, sostiene di essere riuscita addirittura a risparmiare rispetto al prezzario delle opere pubbliche della Regione Lombardia, preso come riferimento da entrambe le parti. E aggiunge che in ogni caso i No Tav, con le loro contestazioni, ci hanno messo del loro per far lievitare i costi rispetto alle previsioni iniziali. Quella in atto tra chi si oppone all'alta velocità e chi invece ha il compito di realizzare la parte comune italo-francese è una vera e propria guerra di numeri che nei prossimi mesi potrebbe approdare niente meno che alle aule parlamentari, visto che il Movimento 5 Stelle ha già preannunciato la volontà di chiedere l'istituzione di una commissione d'inchiesta sui costi della Torino-Lione.

Il primo tempo di questo duello a distanza si sta giocando in valle di Susa, ma non solo a colpi di incursioni via web, slide proiettate durante le assemblee pubbliche o dichiarazioni ad effetto. Anche i consigli comunali sono scesi in campo facendo propria la mozione proposta dal gruppo consiliare "Buongiorno Condove", finora licenziata da sei comuni alcuni dei quali amministrati dal centrodestra o comunque da giunte di area Pd rimaste all'interno dell'Osservatorio: Condove, Bussoleno, Mattie e Sant'Ambrogio, che l'hanno approvata integralmente. Sant'Antonio e Susa, che pur ammorbidendo con alcuni emendamenti non hanno snaturato la sostanza del documento che avanza tutta una serie di dubbi, invocando trasparenza sul modo in cui vengono spesi i soldi pubblici.

La loro analisi, i No Tav, l'hanno intitolata "Nel cantiere di Virano", definizione sibillina che allude al fatto che a Chiomonte succedrebbero cose quanto meno strane, al limite della legalità secondo il mo-

vimento. La base di partenza, come noto, sono i due contratti C11070 e C11119 relativi ai lavori di recinzione e allestimento dell'area di cantiere che Ltf ha stipulato

Secondo i No Tav i costi sono molto gonfiati, ma Ltf contesta i dati e parla di risparmio

rispettivamente con le Ati Martina Service/Italcog e Martina Service/Italcog e Martina Service/Italcog per un periodo che complessivamente va dall'11 maggio 2011 al 16 aprile 2012 e un importo totale che ammonta a circa 4 milioni 300 mila euro. Contratti di cui il pool di legali No Tav è entrato in possesso grazie ad uno dei tanti ricorsi al Tar presentati in questi mesi, durante il quale il tribunale amministrativo ha richiesto a Ltf di depositare tale documentazione. Prendendo appunto come riferimento il prezzario delle opere pubbliche della Lombardia, secondo i No Tav emerge ad esempio che le baracche da cantiere sono costate il 1545 per cento in più (765 mila euro anziché 50 mila), i 15 cancelli portali il 283 per cento in più (102 mila euro anziché 37 mila), mentre per le torri faro la spesa è stata di 452 mila euro. Per quanto riguarda i mezzi

dell'Ati a disposizione delle forze dell'ordine, l'importo è di 662 mila euro per un costo giornaliero di circa 2 mila euro: il riferimento è a «ruspe, camion e operai i fermi senza fare nulla.

A cosa servono questi mezzi? - si chiedono - Nessuno lo sa, è difficile capirlo perché tutti i lavori che l'Ati ha fatto su indicazione delle forze dell'ordine (posa concertina militare, carico scarico materiale ecc.) sono stati fatturati a parte».

Altro fattore anomalo, per i No Tav, è che «per dimostrare l'affidabilità si riesce persino a far pagare in tempo, senza ritardi, le ditte che lavorano nel cantiere, a dispetto di quelle ditte che in Italia eseguono lavori pubblici utili per lo Stato e che vengono strozzate dalle banche o da Egitto alla causa dei ritardi nei pagamenti a credito». A Chiomonte, tra esecuzione lavori e pagamenti sono trascorsi al massimo 46 giorni, una lasso di tempo tollerabile rispetto ai 280-750 giorni di ritardo medio della pubblica amministrazione. Non solo. Il movimento si interroga anche su come sia stato possibile che Ltf, a trattativa privata, abbia

affidato i lavori ad un'Ati di cui faceva parte anche l'Italcog e nonostante l'impresa edile seguisca, poi fallita nell'agosto 2011, avesse un contenzioso aperto con Rfi, proprietaria al 50 per cento di Ltf, per i ritardi nell'esecuzione dei lavori dei sovrappassi ferroviari in bassa valle. Inoltre sostengono che né Martina Service, né Italcog costruzioni fossero in possesso dell'attestazione Soa, obbligatoria per legge per lavori pubblici d'importo superiore a 150 mila euro.

La risposta di Ltf, inoltrata nei giorni scorsi da Mario Virano ai sindaci dei comuni che hanno approvato la delibera, contesta però le tesi sostenute dai No Tav. Per quanto riguarda

le attestazioni Soa, la società italo-francese ribatte che «non sono necessarie, essendo gare esperte secondo le regole di diritto francese», e che «in ogni caso erano in possesso sia Italcog che Italcog costruzioni», quest'ultima «poiché aveva affidato il ramo d'azienda di Italcog» dopo il fallimento. Quanto ai costi, Ltf sottolinea che rispetto al prezzario della Lombardia «le voci contrattuali risultano congrue e ne

conseguono inoltre un risparmio». Sulle modalità di calcolo, invece, ribatte che «il confronto tra le varie voci deve essere fatto tenendo presente che i costi dei contratti Ltf rappresentano dei prezzi finiti, all'interno dei quali sono già presenti tutte le voci necessarie alle varie lavorazioni». E fa notare che «non è corretto confrontare il solo prezzo del noleggio della torre faro relativo al prezzario della Regione Lombardia: a questo prezzo vanno aggiunti i costi per il carburante, le torri faro funzionano tutti i giorni per una media di otto ore al giorno, dell'operato che provvede al rifornimento, alla manutenzione e ai costi di assicurazione». Operazio-

ai 3 mila, con un risparmio di 6 mila; per i mezzi dell'Ati a disposizione delle forze dell'ordine la spesa mensile è di quasi 2 mila, con un risparmio di quasi 500 euro. Va detto che sulle baracche da cantiere, cioè la spesa che incide maggiormente, Ltf ha presentato un prospetto con le cifre relative alle singole voci (trasporto, posizionamento, fornitura energia elettrica, fornitura acqua per wc, pulizia e svuotamento fossa, pulizia moduli, noleggio, arredo infermeria, spese generali, costi di cantiere, utile e rischi) previste dal prezzario lombardo, e non il dettaglio dei costi effettivamente sostenuti. Le voci che incidono di più sono il noleggio (119 mila euro

Ltf: «La permanente opposizione dei No Tav ha imposto dotazioni e supporti aggiuntivi»

per 18 baracche per 11 mesi), la pulizia degli orinatoi comuni (157 mila per 11 mesi) e la fornitura dell'acqua

per 18 baracche per 11 mesi). Ma tutto questo, evidenzia Ltf, va inserito nel contesto della permanente opposizione al cantiere da parte dei No Tav, che in un primo momento ha imposto di prevedere dotazioni e supporti aggiuntivi rispetto a quelli inizialmente previsti, e che successivamente ha portato ad esaurire anzitempo il primo contratto (30 settembre 2011) e a stipularne un secondo a partire dal 29 settembre 2011. Ltf sostiene inoltre che i problemi di ordine pubblico abbiano dilatato i tempi contrattuali inizialmente previsti (da 2 a 5 mesi il primo, da 3 a 6,5 mesi il secondo), «con il conseguente aumento di costi legati al supporto logistico delle forze dell'ordine ed alle riparazioni ai cancelli e alle recinzioni danneggiate dai manifestanti». La morale, per la società italo-francese, è che quello di Chiomonte non può essere considerato «un normale cantiere: i costi relativi al contratto, ritenuti congrui da Ltf in sede di gara, dalla direzione lavori in fase di svolgimento del contratto e dal collaudatore in fase di collaudo tecnico amministrativo, non possono richiedere l'applicazione dei prezzari regionali in quanto scontano alcune difficoltà di natura tecnica ed ambientale». E tra queste vengono citate, dichiarandole «tutte documentabili, la disponibilità di mezzi e personale h24 anche nei periodi festivi; il pericolo di incolumità per le imprese ed i suoi lavoratori; l'aumento dei premi di assicurazione di mezzi e materiali; la necessità di mezzi speciali».

