

I costi esplosi della Tav di Firenze: +500%

scritto da Tiziano Cardosi

Il Comitato No Tunnel TAV di Firenze ha iniziato ad analizzare il bilancio 2013 (pubblicato nel 2014) della società Nodavia, quella che dovrebbe realizzare il Passante AV. Due sono le evidenze che balzano subito ad una prima lettura: l'aumento vertiginoso dei costi, l'impossibilità di portare a termine i lavori. ✖

Nella **“Relazione sulla Gestione”** c'è una interessante analisi e cronistoria dei lavori, certamente di parte, tendente a scaricare sul committente (RFI) tutte le responsabilità, ma che spalanca finestre sulle troppe zone d'ombra che hanno caratterizzato l'andamento dei lavori e rende manifesti i motivi della reticenza della politica a parlarne.

Riassumiamo anche noi; per quanto riguarda **i costi e i relativi aumenti** vertiginosi:

Coopsette si è aggiudicata i lavori per poco più di 700 milioni di euro, divenuti poi 770 per varianti intervenute. Nel gennaio 2013 le indagini della Procura della Repubblica di Firenze - con il sequestro di materiale, della fresa e di conti correnti - hanno reso problematico il proseguimento dei lavori. **Nodavia**, società creata espressamente per realizzare il Passante, avrebbe ripetutamente chiesto, si dice nel documento, la sospensione totale dei lavori al committente (RFI, cioè Ferrovie). Italferr, la società di progettazione di Ferrovie, avrebbe invece insistito per la prosecuzione dei lavori che non erano bloccati dai sequestri e/o dalla mancanza di autorizzazioni.

Le principali opere realizzate sarebbero: le piazzole di stoccaggio delle terre a Santa Barbara e i pali di ancoraggio della stazione AV ai Macelli, questi ultimi sovradimensionati alle necessità, secondo molti tecnici, ma utilissimi a generare alti costi e quindi alti profitti.

Nel documento di Nodavia si precisa che al 31 dicembre 2013 lo stato di avanzamento dei lavori era pari a **€ 209.179.654**. Si tenga conto che nel SAL (stato avanzamento lavori) è compresa anche la realizzazione dello “scavalco” di Castello, il cui costo si aggira sui 90 milioni di euro. Il valore delle opere del sottoattraversamento vero e proprio (tunnel e stazione) sarebbe di circa **120 milioni** di euro.

Nel capitolo sulle **“riserve”** ci sono dati inquietanti. Precisiamo, per i non addetti ai lavori, che le “riserve” sono la richiesta da parte del costruttore di maggiori prestazioni economiche dovute ad aumenti dei costi, insomma quanto viene preteso in più rispetto agli accordi fatti.

Nodavia rivendica un notevole aumento di costi - di conseguenza alte "riserve" - e attribuisce la responsabilità al committente (Ferrovie). L'aumento dei costi verificatosi sarebbe da imputare al procedere rallentato dei lavori, alla sotto-utilizzazione del cantiere, alla impossibilità di smaltire le terre di scavo come previsto, il tutto aggravato dal mancato stop ai lavori.

In questo momento al comitato non interessa stabilire a chi si debbano imputare tali responsabilità, ma preme soprattutto evidenziare la follia rappresentata dalla volontà di non interrompere i lavori.

Tali "riserve" ammonterebbero a

- **€ 421.384.866** (quattrocento milioni) al 31 ottobre 2013,
- **€ 528.184.977** (cinquecentoventotto milioni) al 30 aprile 2014.

A quanto ammontino oggi, novembre 2014, non è dato sapere, ma possiamo inferire che, se la dinamica è la stessa, saremo ad oltre **€ 600.000.000** (seicento milioni!).

Questi sommari conti mostrerebbero come i costi dei "non-lavori" del Passante comportino un aumento di oltre il 500%. **In 6 mesi le "riserve" sono aumentate di € 106.800.111** (oltre cento milioni).

Quando si hanno "riserve" nell'esecuzione di un'opera, di solito è il direttore dei lavori che stabilisce la congruità della richiesta. Tale figura sarebbe a garanzia degli interessi del committente e da questo pagato, invece nel caso della figura criminogena del general contractor, il direttore dei lavori è alle dipendenze e pagato dal costruttore stesso! Possiamo immaginare quali interessi saranno principalmente tutelati.

Ovviamente in simili situazioni si ricorre spesso ad un arbitrato (anche nella "Relazione sulla gestione" se ne accenna) che stabilisca un ammontare concordato di tali "riserve", ma al Comitato non interessa sapere in anticipo l'importo esatto che raggiungeranno queste spese, ma piuttosto denunciare l'aumento dei costi che è stato e continua ad essere una follia.

Per quanto riguarda **l'impossibilità tecnica di proseguire i lavori** ci sono vari motivi che ne impediscono praticamente il proseguimento, anzi rendono irrealizzabile l'opera; elenchiamo solo i principali rimandando gli interessati ad approfondire la lettura del documento di Nodavia:

1. la mancanza di autorizzazione paesaggistica,
2. la mancata definizione di alcune varianti economiche e progettuali,
3. soprattutto l'impossibilità di poter gestire le terre di scavo prodotte dalla fresa nella realizzazione delle gallerie e conferirle, come previsto, a Santa Barbara.

Il Comitato tiene a far rilevare che **queste vergognose anomalie si sono**

verificate DOPO le dimissioni dei dirigenti e amministratori di Nodavia, Italferr, strutture dei ministeri travolti dalle indagini della magistratura; questo scempio sta avvenendo con i consigli di amministrazione ripuliti!

Recentemente si è pubblicamente detto che la **Società italiana Condotte** sarebbe subentrata a Coopsette - che versa in pessime condizioni economiche - nel controllo di Nodavia. Il Comitato si è chiesto come mai una società come Condotte si sarebbe presa una gatta da pelare come il Passante di Firenze; adesso è chiaro che **quel che viene acquistato è una brutta confezione che contiene però un prezioso tesoro: quello delle centinaia di milioni di "riserve"** che Nodavia nasconde in seno, tutte a carico delle Ferrovie dello Stato Italiane, cioè del Ministero del Tesoro; ancora una volta paga Pantalone! A questo punto non ci si può esimere dallo stigmatizzare tutti i richiami alle presunte penali che vi sarebbero in caso di abbandono dell'opera. Premesso che in occasioni passate la prassi è stata quella di avviare una trattativa con le ditte appaltatrici e che a nostra conoscenza non c'è alcun caso di tali pagamenti, ci sarebbe da far presente che queste sarebbero state eventualmente circa 50 milioni. Invece, con indegna trascuratezza (o dolo?), si è preferito arrivare a regalare 10/12 volte tanto ad una delle più chiacchierate imprese italiane. Questa situazione non può che chiamare in causa tutta la politica nazionale:

- Tutta la **filiera di controllo** sulle grandi opere che praticamente non esiste; anche il tanto pubblicizzato Osservatorio Ambientale si è dimostrato totalmente inutile. Non è pensabile e possibile affidare questo compito alla magistratura che interviene solo a reato commesso.
- Il **Governo** che, in questa fase di stretti controlli delle spese, sta permettendo uno sperpero vergognoso.
- Il **Ministero del Tesoro** che detiene le quote azionarie di Ferrovie dello Stato Italiane, la società che sta sperperando i soldi dei contribuenti e dei biglietti dei viaggiatori. Pretendere le dimissioni di chi ha permesso uno spreco da centinaia di milioni parrebbe il minimo.
- Le **Ferrovie dello Stato** che sembrano più una società di distribuzione di appalti e favori con soldi pubblici, che non una impresa di trasporti.
- La **Regione Toscana** che ha sempre sostenuto senza pudore l'opera come "strategica", "occasione irripetibile per la Toscana", "strumento di rilancio dell'economia regionale". Il tutto mentre il servizio locale è in condizioni pietose e vergognose, mentre le FSI, con il prossimo orario e col silenzio dell'assessore Vincenzo Ceccarelli, stanno addirittura progettando di dirottare tutti i treni regionali per il Valdarno dalla linea direttissima alla linea lenta (via Pontassieve), condannando i pendolari a

20 minuti di tempo in più per ogni singolo viaggio. Solo con i soldi delle “riserve” rivendicate si sarebbe potuta potenziare tutta la rete ferroviaria di superficie.

- Il **Comune**, il cui sindaco Dario Nardella ha recentemente incontrato dei tecnici che collaborano con il Comitato NO TUNNEL TAV; in quella riunione si è preoccupato, con l’assistenza dell’ingegner Giacomo Parenti, solo delle possibili responsabilità a lui imputabili senza voler minimamente vedere il disastro rappresentato dal Passante TAV per una città come Firenze, classificata dall’Unesco patrimonio dell’umanità.

Insomma la conclusione non può che essere una: **È indispensabile uscire dal progetto TAV di Firenze**. Ogni dilazione è un crimine.

Tiziano Cardosi, Comitato No Tunnel Tav - Firenze