Sotto i riflettori la società Sacaim, con sede a Venezia, e il suo «peso» finanziario nel progetto

Metro, l'ostacolo imprevisto

Indagine della guardia di finanza sul ruolo dei privati, acquisiti gli atti in Comune

I PRIVATI partecipano ai progetti di finanza ma non mettono, materialmente, in campo denaro liquido. Si va avanti solo con soldi pubblici e la scusa che a fare tutto siano società per azioni. E' una vecchia storia, in qualche modo digerita con Acqualatina ma per Metro Latina le cose potrebbero andare per un altro verso.

A mettere i bastoni nell'unica ruota della tramvia forse non saranno le opposizioni agli espropri e neppure l'incredibile ritardo nell'apertura dei cantieri e men che meno le proteste dei commercianti di Latina Scalo o lo scetticismo di certe associazioni. A dare un colpo ben assestato al progetto della metro leggera tra la Q5 e la stazione può invece essere l'inchiesta che la guardia di finanza di Latina sta portando avanti da almeno quindici giorni. Tutto comincia dalla sigla di una società messa dentro a progetti di finanza che riguardano opere nel comune di Venezia. Stiamo parlando della Sacaim spa di Venezia, appunto; nello statuto c'è scritto che si occupa di opere in cemento, progetti di ampio respiro un po' ovunque; qui partecipa in Metro Latina, la società che deve costruire la tramvia grazie ad un progetto di finanza che, nello spirito della legge, dovrebbe consentire di realizzare un'opera a costo zero per gli enti pubblici, in cambio di una concessione a medio lungo termine. Il fatto è che fino ad oggi, mentre già dovrebbero essere stati aperti i cantieri della metropolitana, il Comune di Latina ha già sborsato due milioni di euro, centesimo più centesimo meno, e i privati zero. Ed è su questo punto specifico che la guardia di finanza di Latina vuole fare luce. Dieci giorni fa sono stati acquisiti tutti gli atti relativi al progetto della metro, con gli allegati sulla costituzione della società e le quote di investimento nel progetto di finanza. E' possibile che a opera inaugurata (il 23 dicembre 2009) il socio che si è aggiudicato il progetto non abbia ancora messo in campo un intervento finanziario concreto? Pare di sì se, come risulta dai primi esiti dell'indagine, per ora ha pagato solo il Comune di Latina. Anche su questo sono in corso verifiche per stabilire se tutto ciò che l'amministrazione pubblica ha già sborsato non doveva, invece, essere condiviso con i privati. A questo punto è comunque chiaro che la metro non sarà esattamente a costo zero per le casse dell'ente. Peraltro è già stabilito che il progetto avrà il supporto di un finanziamento pubblico. Il lato finanziario del progetto metro era passato, fino a ieri, un po' in secondo piano e si era discusso soprattutto sull'utilità reale di una metro sprovvista di corsia preferenziale, sui tempi di realizzazione e sull'impatto ambientale. Nell'indagine della guardia di finanza è, inoltre, finita anche l'altra faccia del progetto. Quella che riguarda le opere accessorie (stazioni terminali, fermate, parcheggi, centri commerciali di riferimento, collegamenti) le quali saranno realizzate con fondi pubblici, pur essendo parte integrante della megaprogettazione sulla tramvia. La prima anomalia dunque riguarda il ruolo e l'impegno dei privati, che in origine doveva essere totale. Il resto di questa indagine è riferito, per il momento, proprio alla Sacaim, sulle cui tracce la Finanza si muove da settimane. E' probabile che quanto più sarà fatta chiarezza sulla Sacaim e sugli interessi legati alla metropolitana di Latina, tanto più sarà trasparente il futuro di quella che fino ad oggi è stata presentata come la più importante opera realizzata in città negli ultimi decenni. Buona parte delle risposte che cercano le fiamme gialle potranno venire dall'esame degli atti sequestrati, il resto, forse, dalla commissione che in questi anni si è occupata, e a lungo, del progetto di finanza poi andato a MetroLatina.

Graziella Di Mambro

I SOCI

L'identikit della spa

LA MetroLatina spa è una società composta da diverse altre aziende per sviluppare il progetto del Comune di Latina relativo alla realizzazione di un project financing per la progettazione, la realizzazione e la gestione dei lotti 1° e 2° della Metropolitana leggera di superficie che dovrà collegare diverse zone della città. MetroLatina è composta da altre società. Tra le più importanti ci sono la Sacaim, società fondata a Venezia nel 1920, che si occupa di opere civili, industriali e marittime, restauri e ristrutturazioni di edifici storici, infrastrutture ed opere di urbanizzazione, impianti di depurazione ed irrigazione, bonifiche ambientali ed opere civili per impianti e reti telefoniche. C'è poi la Gemmo spa, che possiede gran parte delle quote di MetroLatina, un'altra azienda che si è occupata in parte della realizzazione delle metropolitana leggere de L'Aquila, la Idroesse spa e l'Atral. La durata dei lavori prevista per la realizzazione dell'opera è di 730 giorni, secondo quanto riportato nel sito internet della Sacaim, mentre l'importo complessivo per i lavori è di più di 139 milioni di euro.

Il progetto è diviso in tre lotti: il primo collegherà il tratto compreso tra la stazione ferroviaria di Latina Scalo e la stazione delle autolinee, il secondo partirà proprio da lì per raggiungere i quartieri Q4 e Q5 mentre il terzo arriverà fino al mare.

Chi paga 139 milioni di euro

FORSE è stata preveggenza, forse timore vero che potesse essere intaccato un progetto lungo e impegnativo, anche per l'impatto che ha sull'opinione pubblica. Sta di fatto che nei primi giorni di febbraio un «caso metro» si era aperto anche dentro l'amministrazione comunale e negli uffici competenti che con una lettera avevano chiesto spiegazioni a MetroLatina circa i ritardi nell'avvio dei lavori per il primo lotto. Secondo quanto stabilito dal contratto il cantiere avrà una durata di 24 mesi e la prima parte del tracciato dovrà essere pronta entro il 2011. La realizzazione dell'opera alla fine costerà 139 milioni di euro di cui il 40% a carico dei privati che con il progetto di finanza si sono assunti questo onere fino in fondo. Il restante 60% dovrà essere pagato dal Cipe che ha già dato il via libera al progetto. Fra tutti coloro che si sono impegnati sulla metro, però, l'unico soggetto attuatore che ha già investito è proprio il Comune. Alla fine dei lavori sono previsti anche sei mesi di sperimentazione, il cosiddetto preservizio, per capire concretamente quanto frutta la metro e quanto incide sulla funzionalità della rete dei trasporti locali. Fino ad oggi sono stati accumulati già due mesi di ritardo netti e non è poco vista l'entità dell'opera e la durata del cantiere (due anni).

Pannone: difficoltà che vengono da lontano

Consorzio Agrario in crisi, le «lacune» della politica

«LA messa in liquidazione del Consorzio Agrario Provinciale è l'ennesimo sintomo di un'economia che si impoverisce per mancanza della politica». E' questo il commento di Giuseppe Pannone, esponente del Pd, sulla crisi che ha colpito l'ente consortile e che ha portato alla nomina del commissario, Roberto Aloisio. «Perderanno il lavoro decine di persone, tra dipendenti e indotto - continua - La vicenda riguarda il personale illuso dal ricorso alla cassa integrazione, ma nasconde il disastro di una politica agricola inesistente. Mettere in liquidazione l'ente non significa solo mandare a spasso decine di persone, vuol dire abbandonare centinaia di aziende agricole su un percorso buio che porterà alla chiusura».

Per Pannone però questa è una crisi che viene da lontano. «Non è una sciagura caduta all'improvviso - conclude - ma il sistematico impoverimento delle potenzialità dei settori dell'agricoltura, dell'allevamento, della florovivaistica e dell'intero settore agroalimentare. Se pensiamo che nell'ultimo decennio aree a vocazione agricola, fertili e produttive come quelle di via Isonzo e del Fogliano, sono state stravolte e puntellate di villoni allora capiamo che dietro la mancanza di un nuovo piano regolatore c'è la volontà di impoverire il territorio e avvantaggiare gli speculatori».

L.A.

La sede del Consorzio Agrario