

TRAMVIA: COME CAMBIANO I FINANZIAMENTI IN CORSO D'OPERA

A dispetto delle conclusioni del perito nominato dal commissario Nardone e di un percorso che è sembrato obbligato fin dall'inizio, una via d'uscita c'è dal contratto che il Comune ha stipulato con la Metrolatina. Una strada tracciata andando a spulciare tra tremila pagine di carte ed atti ufficiali che l'ente ed il socio privato si sono scambiati e hanno sottoscritto nell'arco di quattro anni. A provare «l'impresa» il comitato Metrobugia, da sempre in prima linea per scandagliare a fondo e criticamente il progetto, che ieri ha illustrato i risultati del suo studio in una conferenza stampa pubblica al centro culturale Stoa' di Leone Marcucci alla quale hanno partecipato anche molti esponenti politici, dal consigliere regionale Claudio Moscardelli all'assessore provinciale Marco Tomeo a Giorgio De Marchis, Fabrizio Cirilli e Giuseppe Pannone. Il presidente Massimo De Simone insieme all'ex presidente della prima circoscrizione Daniela Moscarino e a Ferdinando Cedrone e Claudio Ennas hanno parlato dell'esigenza di informare la città e sensibilizzare il commissario Nardone e l'opinione pubblica sulla necessità di fermarsi a ragionare su un'opera che anziché produrre effetti per i trasporti e la mobilità può trasformarsi in una cambiale a vita per il Comune.

LE RICHIESTE

Il comitato, che ha già chiesto un incontro al commissario e si è rivolto ad un avvocato amministrativista, chiede che Nardone verifichi e prenda atto degli elementi di illegittimità contenuti nell'iter dei progetti e della violazione della par condicio e che in via di autotutela dichiari la nullità del contratto con Metrolatina e di tutti gli atti ad esso correlati. Richieste pesanti che trovano però un fondamento ragionato nelle carte. Vediamo come:

I PASSAGGI CONTESTATI

Il comitato si chiede innanzitutto come mai ad un bando di gara europeo che non prevede rischio d'impresa e che contempla guadagni forti e

certi da un ente pubblico, si interessi solo un'unica società, quella che presentò l'offerta e poi risultò aggiudicataria. Partendo dalla premessa che gli elementi fondanti di un bando pubblico non sono modificabili e negoziabili il comitato arriva a documentare che questi elementi sono stati invece alterati in corso d'opera quando l'aggiudicazione era già stata fatta e gli atti posti a base di gara dovevano invece essere cristallizzati. Il punto contestato (e poi modificato) è la lettera A dell'articolo 21 del bando, quello relativo ai contributi regionali che nel 2006 stabilisce che il privato percepirà i contributi regionali in relazione ai Km vettura prodotti. «E' la Sacaim - dice De Simone - una delle società della cordata, a proporre, non essendone legittimata, le prime modifiche della convenzione (come quella degli importi stabiliti annualmente) che il Comune si affrettò ad approvare con successive e tempestive riunioni di giunta. La prima nuova convenzione proposta dalla Sacaim è del 17 gennaio 2007 e viene approvata il giorno dopo in una giunta nella quale erano assenti gli assessori ai trasporti Fanti e alle grandi opere Di Girolamo». La modifica è sostanziale perché per il calcolo dei contributi regionali si chiede di far riferimento

CR=CHILOMETRI VETTURA X CONTRIBUTO CHILOMETRICO



N.B. il PEF prevede già un incremento del 2% annuo. Proiezione C.R. nel 2036 = 12.500.000 €

Metrobugia: convenzione modificata dopo il bando, ora i ricorsi

Metropolitana, Il comitato: atti nulli, ecco la via d'uscita



In alto l'ingegner Massimo De Simone e l'ex presidente della I circoscrizione Daniela Moscarino

anche ai passeggeri indicati nel piano economico finanziario. Nuovi dubbi di Metrolatina ed il Comune approva una seconda variante di convenzione (che dovrebbe essere immutabile) a settembre del 2007: la variante prevede che i contributi regionali siano corrisposti sul dato previsionale presunti dal Pef della stessa società e non in base a quelli prodotti previsti dal bando. «Viene sostanzialmente modificato il comma A dell'articolo 21 - dice De Simone - che riguarda il 78% dei ricavi annuali della metro e si stabilisce che in caso di controversie siano prevalenti i principi stabiliti nel piano economico finanziario del

privato (e non nella convenzione). Si è passati dunque dai km vettura effettivamente prodotti (pochi ed incerti) ai km vettura (molti e certi) previsti in base alla più utopica cifra di 8448 passeggeri al giorno». A fronte dei sei euro per chilometro che la Regione dovrebbe dare e stabiliti inizialmente, si passa a 8,25 per chilometro con l'importo di ricavi triplicato per il socio privato da 2.706.000 a 7.441.500. La conclusione per il comitato è che Comune e Metrolatina stabiliscono che qualora la convenzione sia in contrasto con il Pef varrà come carta straccia e con queste condizioni modificate in corso d'opera Metrolatina ha un guadagno certo e preventivo non stabilito nel bando e senza alcun rischio d'impresa. Condizioni queste che sicuramente avrebbero spinto, se stabilite inizialmente, qualche altro concorrente a presentarsi alla gara. Per questo viene invocata la nullità dell'atto e viene posta una sfida agli studi legali del territorio e a Bruxelles: «La via dei ricorsi è aperta - hanno concluso i relatori - sono stati modificati termini essenziali dell'accordo, termini che invalidano l'iter procedurale e ora contro la nullità degli atti si può chiedere la decadenza del contratto».

Marianna Vicinanza

L'ASSEMBLEA PREVISTA PER GIOVEDÌ PRESSO L'ISTITUTO «GALILEO GALILEI»

Coordinamento precari scuola, incontro sindacale

Il Coordinamento Precari Scuola di Latina ha invitato i sindacati maggiormente rappresentativi nel mondo della scuola e presenti sul territorio provinciale all'incontro che si terrà il giorno 7 ottobre alle 15.30, presso l'Istituto «G. Galilei» di Latina per istituire un tavolo di lavoro. Il CPS di Latina chiederà alle organizza-

zioni sindacali di intervenire e di pronunciarsi su tre punti fondamentali: Lotta a tutti i livelli ai finanziamenti alle scuole paritarie-private, rendendo noti i dati. Il secondo: assunzioni a tempo indeterminato di tutti i precari solo attraverso le graduatorie ad esaurimento, così come stabilito dal decreto di istituzione delle stesse, senza possibi-

lità di prevedere deroghe alcune ai criteri di inserimento nelle stesse. Infine la richiesta di assemblee unitarie in tutte le scuole su questa piattaforma per l'organizzazione di una manifestazione unitaria sulla didattica, con sospensione delle attività scolastiche e con l'intervento di lavoratori, esperti di settore, dirigenti e genitori.

IERI PRIMA GIORNATA DEL CORSO SUL PASSAGGIO GENERAZIONALE

Federlazio, la formazione per le aziende

E' partito ieri, il corso organizzato dalla Federlazio, in collaborazione con la Camera di Commercio di Latina, sul passaggio generazionale in azienda. «Abbiamo registrato - ha dichiarato il Responsabile delle Relazioni Industriali Saverio Motolese - un certo interesse da parte delle nostre

imprese, di quelle commerciali e di consulenti e dottori commercialisti. Evidentemente il tema del sostegno al trasferimento del patrimonio di conoscenze ed esperienze dalla generazione dei padri a quella dei figli è realmente sentito nella nostra provincia, dove aumentano le imprese di seconda e addirittura terza genera-

zione». Si sono già iscritte aziende provenienti da diversi settori merceologici, alcune delle quali non associate alla Federlazio di Latina. «E' ancora possibile - conclude - iscriversi al corso ed è per questo che rinnoviamo l'invito a tutte le aziende». Chiunque fosse interessato ad iscriversi chiamando in Federlazio