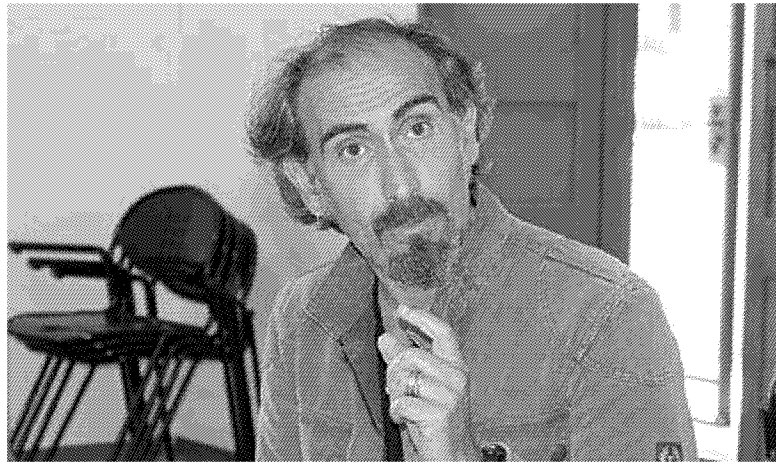


SUVERETO IL SINDACO PARODI ALL'ATTACCO SUL PROGETTO DELLA TIRRENICA

«Autostrada, evitiamo il peggio»

«Un quadro fallimentare, e ora c'è anche Bargone indagato»

— SUVERETO —
«SULL'AUTOSTRADA Tirrenica, alla luce degli ultimi sviluppi, sembra si stia procedendo verso un accanimento terapeutico». Così Giuliano Parodi, sindaco di Suvereto e coordinatore No-Sat. Ma andiamo per ordine. «Febbraio 2015 Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 24,98% del capitale di Società Autostrada Tirrenica (Sat) sottoscrive accordi con Banca Monte Paschi di Siena, Società Autostrada Ligure Toscana (gruppo Sias), Holcoa, Vianco (100% di Vianini Lavori del Gruppo Caltagirone) per l'acquisto di un ulteriore 74,95% del capitale della società elevando così la propria partecipazione al 99,93%. Il controvalore dell'operazione ammonta complessivamente a circa 84 milioni di euro. Niente di strano a prima vista, un'operazione finanziaria come altre, se non fosse che nel maggio 2011 Autostrade per l'Italia, che controllava già il 94% di Sat cede il 69,1% della sua partecipazione a Banca Monte Paschi di Siena, Holcoa, Vianco Società Autostrada Ligure Toscana (Gruppo Sias) per oltre 67 milioni di euro. In 4 anni Autostrade per l'Italia vende e compra azioni di Sat agli stessi soggetti



CRITICO
Il sindaco di Suvereto Giuliano Parodi

GRANDI OPERE
Dei circa 200 chilometri del tracciato, fino ad oggi sono stati realizzati solo 4

rimettendoci oltre 12 milioni di euro.

UN'OPERAZIONE fallimentare — incalza Parodi — dettata dal fatto che, in seguito alla procedura di infrazione europea nei confronti dell'Italia, per l'allungamento della concessione e l'affidamento dei lavori della Tirrenica a Sat senza gara europea, il Ministro dell'infrastrutture ha dovuto ridurre da 18 a 15 anni la proroga, e soprattutto ha vietato alla Sat l'affidamento in house dei lavori (possibili in via ordinaria per legge fino al 40% dell'investimento complessivo), imponendo al contrario gare europee per effettuare il 200% dei lavori. Con questo scenario mutato i soci privati: cooperative edilizie e Vianini Lavori (gruppo Caltagirone), entrati negli anni scorsi proprio per fare i lavori in house, si sono sfilati dall'operazione». A completare il quadro, Antonio Bargone, presidente della Sat indagato in questi giorni nell'inchiesta partita dal sotto-attraffamento Tav di Firenze.

IN QUESTO scenario confuso e pieno di infrazioni — conclude Parodi — Autostrade per l'Italia rilancia e vuol chiudere il corridoio tirrenico con una spesa ridotta (ricordiamo che nel 2008 il progetto costava 3,5 miliardi, poi è sceso nel 2010 a 2,2 miliardi e ora siamo intorno a 1,5 miliardi di euro) senza caselli e quindi senza pedaggio nel tratto Cecina-Grosseto sud. Di annunci specie nelle imminenze delle campagne elettorali ne abbiamo sentiti tanti, certo che Autostrade ci dovrà mostrare rapidamente il suo piano economico finanziario per capire come e quando rientrerà dell'investimento visto che, fino a pochi mesi fa la Sat, per ottenere un equilibrio di bilancio sull'opera e con 200 km di pedaggio, è stata costretta a bussar cassa allo Stato per oltre 270 milioni di euro».

