

# Delbono indebita Bologna ma le coop ringraziano

Giacomo Susca

■ Già viene ricordato come l'ultimo «regalo» del sindaco Flavio Delbono. Stavolta non all'ex compagna Cinzia Cracchi, ma direttamente ai bolognesi. I quali hanno poco da festeggiare. Perché dovranno mettere da parte 52 milioni e mezzo di euro in 35 anni, sarebbe a dire 1,5 milioni l'anno, per investirla nel faraonico progetto del People mover. La «grande opera» del metrò su rotaia, che nei piani di Palazzo d'Accursio, dovrà collegare a partire dal 2015 l'aeroporto Guglielmo Marconi alla stazione di Bologna, passando per il campus universitario dell'Azzereto. Un tracciato di cinque-chilometri-cinque costellato, da cantieri aperti, di dubbi e veleni.

Una «vicenda inquietante» secondo Daniele Corticelli, consigliere comunale della lista Gazzola e leader del movimento Bologna capitale: «Deve indagare la Corte dei conti perché non si possono promuovere opere che non sono per il bene pubblico, ma servono solo agli interessi economici di qualcuno». È quel «qualcuno», ancora una volta, sarebbero le coop russe.

Ricapitolando: la gara d'appalto in *project financing* risale al 2007. Fini disertata poiché le imprese, malgrado il contributo a fondo perduto di 27 milioni di euro da parte della Regione più altri 2,7 milioni garantiti dalla Società seroport di Bologna spa, avevano declinato l'invito del Comune allora guidato da Sergio Cofferati. Affare troppo poco appetibile. Così l'amministrazione decise di modificare le condizioni, e di rendere il bando allettante. Prima di tutto alzando il prezzo del futuro biglietto della corsa a 7 euro per passeggero. Inoltre viene data ai privati la massima libertà nel decidere l'iter dei lavori e l'utilizzo dei treni, con la durata della concessione che passa dai 30 ai 35 anni attuali. Cresce anche il rimborso annuo che il Comune s'impegna a corrispondere al gestore nel caso in cui il numero dei passeggeri resti sotto la soglia minima ipotizzata nello studio di fattibilità: si passa appunto da 1 a 1,5 milioni di euro.

E siamo al primo passaggio chiave denunciato ai magistrati contabili: «Il meccanismo di pagamento del prezzo (partecipazione dell'ente pubblico alternata ai ricavi o alle perdite a seconda dell'andamento dell'esercizio) introduce una forma di associazione in partecipazione fra il Comune e il promotore. Il che, sul piano amministrativo, rappresenta una violazione del Codice appalti». Poi, spiegano nel documento i legali interpellati dalla lista d'opposizione, «non c'è adeguata copertura di bilancio, visto che il Comune non ha stanziato ancora nemmeno un euro come previsto dal bando», in palese inosservanza del Testo unico sugli enti locali.

Ma il People mover doveva essere realizzato. La svolta avviene nel maggio dello scorso anno, quando il Comune aggiudica la concessione al



DISSIONARIO

Flavio Delbono. A dicembre, come sindaco, ha dato il via libera a un mega appalto che costerà 52,5 milioni di euro ai bolognesi

Consorzio Cooperative Costruzioni (Ccc, gigante rosso delle commesse edilizie, peraltro unico a farsi avanti nella seconda edizione della gara). Il 4 giugno 2009, una settimana prima delle elezioni che incoronano Delbono - dimessosi dall'incarico un paio di settimane fa, accusato di peculato e truffa aggravata quand'era vicepres-

dente della Regione - viene stipulato il contratto con Ccc. Infine con la delibera dell'1 dicembre 2009 la giunta Delbono approva l'intesa raggiunta tra il Consorzio e l'Atc, la società partecipata il cui capitale è detenuto per il 61,6% dallo stesso Comune e per il 38,3% alla Provincia. Entro 90 giorni (e cioè entro il prossimo marzo) le parti s'impe-

gnano a costituire la società di progetto, la Marconi Express, con Atc che assume le vesti di socio gestore del servizio e il Ccc quella di socio costruttore.

Il costo stimato del People mover sfiora i novanta milioni, compresi i trenta coperti da Regione e aeroporto. La quota che la società di trasporto pubblico di Bologna s'impegna a finanziare è pari a 60 milioni, attraverso il ricorso alle banche. Il rimborso del prestito viene fissato al 2034. Fatto «molto preoccupante» per il consigliere Corticelli: «Delbono accolla a una società interamente pubblica l'intera gestione del progetto, manlevando le cooperative da qualsiasi rischio d'impresa. I contribuenti bolognesi si trovano coinvolti nell'operazione a 360 gradi, tramite la controllata Atc, e assumono oneri finanziari pesantissimi».

In casi analoghi è l'imprenditore che deve assumersi il rischio del *project financing*, rientrando nei costi sostenuti grazie ai ricavi derivanti dalla gestione dell'opera; con il People mover questa responsabilità se l'è attribuita il Comune di Bologna. Ciò pur trascurando le valutazioni sull'effettiva necessità del collegamento. Oggi c'è già un bus che compie il percorso aeroporto-stazione e viceversa, in 15 minuti. Uno studio recente dell'università di Bologna sul futuribile metrò bolognese ha evidenziato come - calcolo ottimista - l'utenza minima potenziale prevista al 2015 sia decisamente modesta (1,5 milioni di passeggeri annui totali). Invece il Comune di Bologna ha gonfiato tale cifra dell'80 per cento. In definitiva, la capacità del People mover è «molto ridondante per almeno metà della tratta. C'è da chiedersi se gli obiettivi raggiungibili giustificano i costi», scrivono gli esperti. Conclude Corticelli: «Per far salire su un trenino cinque persone per volta si sprecano milioni di euro. L'esposto alla Corte dei conti sarà sulla scrivania del commissario straordinario giovedì 18, non appena sarà nominato. Solo lui può bloccare il pasticcaccio tra Comune e coop russe».