

Palermo, tram del maxi-appalto costretto a girare vuoto. Il bilancio? Già in rosso



Cronaca

Rischiava di costare alle casse del capoluogo siciliano una stangata da 328 milioni di euro: fondi Ue che sarebbero stati bloccati se non fosse stato operativo entro il 31 dicembre. E la magistratura indaga, dai lavori cominciati senza un progetto esecutivo alle costose consulenze elargite per nomina diretta

di [Giuseppe Pipitone](#) | 27 dicembre 2015

Otto anni di **lavori**, più di trecento milioni di euro di **spesa**, settimane di **collaudo** infinito, e un **bilancio** che nasce già in passivo. In mezzo ci sono le indagini della **procura**, una durissima relazione dell'**Anticorruzione** e un fuoco incrociato di polemiche. È in questo variopinto scenario che a **Palermo** tornerà a sfrecciare il **tram**, quasi un secolo dopo l'ultima corsa, datata 1947. Altri tempi, dato che questa volta l'affare tram rischiava di costare alle casse del capoluogo siciliano una stangata da 328 milioni di euro: fondi dell'**Unione Europea** che sarebbero stati bloccati se il progetto non fosse stato operativo entro il 31 dicembre.

“**Bruxelles** vuole indietro i soldi del tram? Che problema c'è? Smontiamo i **binari** e glieli spediamo indietro”, commentavano ironici i consiglieri comunali di **Forza Italia**. “Col tram diminuiranno **furti e rapine**”, vaneggiava, invece, il sindaco **Leoluca Orlando**, consapevole che la questione stava per trasformarsi in un vero e proprio disastro per la sua giunta: nonostante i **cantieri** avessero finito da mesi il loro lavoro, infatti, mancavano sia il **denaro** che gli uomini per gestire il **servizio**. Alla fine, però, dopo una seduta fiume durata più di 24 ore e terminata la vigilia di **Natale**, il consiglio comunale ha dato il via libera al **contratto** per mettere la gestione della rete tranviaria nelle mani di **Amat**, la società comunale che si occupa già del trasporto pubblico su gomma.

Un via libera nato tra le polemiche, dato che è arrivato con i voti del **centro destra** e dei consiglieri comunali fedeli a **Orlando**, mentre il **Pd** ha già iniziato la raccolta firme per chiedere il ritiro della **delibera**. Il motivo? Il primo cittadino finanzierà la gestione del nuovo mezzo pubblico imponendo la Zona a traffico limitato nel centro storico cittadino. I conti sono presto fatti: gestire il tram costa 22 milioni di euro all'anno, tra **manutenzione** (dieci milioni), energia elettrica (quattro milioni e

mezzo), **autisti** (sei milioni) e **pulizie** (quasi trecentomila). Con la **Ztl**, che costerà 100 euro all'anno per ogni veicolo che entrerà in centro (anche per i **residenti**), l'eterno **sindaco** palermitano (in carica già nel 1985) stima di mettere in cassa una trentina di milioni l'anno. "Bisogna opporsi a questo **scippo** in piena regola", tuonano i consiglieri **dem**.

Il nodo della **Ztl**, però, non è l'unico che anima la protesta dei professionisti dell'**antitram**. "Nel primo anno – dice la consigliera **Nadia Spallitta** – il tram costerà circa 22 milioni e prevede incassi per 4 milioni, mentre nel secondo anno costerà 17 milioni e l'incasso dovrebbe restare lo stesso". Come dire che il nuovo trasporto pubblico palermitano nasce già con un rosso di almeno 13 milioni di euro all'anno: buco che verrà appunto ripianato solo con i soldi della nuova **Ztl**.

Ma non solo. Perché a correre sui binari non sono solo le polemiche, ma soprattutto le inchieste giudiziarie che cercano di fare luce su quindici anni di appalti a nove cifre. Il progetto di una nuova linea tranviaria del capoluogo siciliano prende corpo nel 2000 quando la **Banca europea d'Investimenti** dà l'ok ad un finanziamento da 160 miliardi di lire. Da quel momento in poi comincia la tipica **sagra del rinvio** molto cara alla **burocrazia** nostrana: il progetto dovrà attendere cinque anni per essere autorizzato, i **cantieri** verranno inaugurati nel 2006, ma i lavori cominceranno solo nel 2007. Manco a dirlo, il costo per realizzare l'opera lievita a dismisura: il primo **appalto** viene assegnato per 192 milioni di euro, più del doppio rispetto al primo **finanziamento**, quindi spuntano **varianti**, consulenze, **bonus** per più di 80 milioni di euro. È per questo motivo che nel 2013 **Raffaele Cantone** prende carta per segnalare "anomalie e difformità" nell'intera operazione: dai **lavori** cominciati senza un progetto esecutivo alle costose consulenze elargite per nomina diretta.

Il dossier dell'**Anticorruzione** finisce sui tavoli dei pm **Roberto Tartaglia** e **Maurizio Agnello**, che già due anni fa avevano aperto un fascicolo sulla vicenda. Indagine che è ancora in corso, mentre pochi giorni fa un altro sostituto procuratore, **Daniela Varone**, ha ordinato agli uomini della guardia di finanza di andare in **Municipio** per sequestrare ogni singolo documento sulla rete tranviaria. E mentre si attende che le **indagini** degli inquirenti facciano luce sui vari punti oscuri del **maxi appalto**, il **tram** ha già iniziato la sua corsa tra le vie della città: solo che è completamente **vuoto**. In attesa che il consiglio comunale approvasse il contratto di servizio con l'**Amat**, e aspettando ancora oggi il via libera della **Regione Siciliana**, i conducenti sono obbligati ogni giorno ad un **collaudo** infinito: il tram c'era, i **binari** pure, ma mancavano i **soldi** e i gestori per fare partire il servizio. E così, ogni mattina gli autisti mettono in moto il tram, provano i **freni**, si fermano ai **semafori**, ripartono, senza che alcun passeggero sia mai potuto salire sui luccicanti vagoni bianchi costruiti dall'austriaca **Bombardier**. Uno spettacolo surreale che dovrebbe finire entro il 31 dicembre, ma che nel frattempo va avanti da quasi un mese: come dire che in **Sicilia** i paradossi riescono a materializzarsi persino sui binari.