

## **Corruzione, indagato Conti perquisizioni a casa e in ufficio**

**Nell'inchiesta anche l'ex ad di Autostrade Gamberale**

### **La bretella fantasma**

#### **L'ex responsabile dell'Urbanistica regionale si limita a dire "sono sereno"**

FRANCA SELVATICI

L'ex amministratore delegato di Società Autostrade Vito Gamberale, oggi amministratore del Fondo di investimenti F2i, e l'ex assessore all'urbanistica della Regione Toscana dal 2000 al 2010 Riccardo Conti, Pd, ora consigliere di amministrazione di F2i e coordinatore nazionale per le infrastrutture del Pd, sono indagati per corruzione dalla procura di Firenze nell'inchiesta sulla bretella autostradale mai nata Prato - Lastra a Signa. Ieri la Guardia di Finanza ha perquisito la abitazione di Gamberale a Roma, l'abitazione di Conti a Firenze e il suo ufficio nella sede della Associazione Romano Viviani.

Riccardo Conti è consigliere dal 2010 del fondo F2i, che gestisce capitali per 1.800 milioni di euro e li investe in infrastrutture. Incarico ricevuto su designazione della Fondazione Monte de' Paschi di Siena, dopo che si era concluso quello, decennale, di assessore regionale alle infrastrutture.

Conti non lo ritiene in conflitto di interessi con il suo ruolo nel Pd. Gamberale e Conti sono stati intercettati alcuni mesi fa dalla Guardia di Finanza di Firenze mentre discutevano della partecipazione del Fondo F2i alla gara per la cessione di una quota della Sea, la società aeroportuale che gestisce gli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa. Intercettazione inviata in ottobre dalla procura di Firenze a quella di Milano, dove del fascicolo si sono perdute le tracce per mesi. Sono state le rivelazioni del settimanale L'Espresso a costringere la procura di Firenze a stringere i tempi e a disporre in poche ore la doppia perquisizione.

Secondo lo stringatissimo decreto firmato dai pm Giuseppina Mione e Luca Turco, Gamberale sarebbe il presunto corruttore e Conti il corrotto. La Regione Toscana decise nel 2003 di realizzare il raccordo autostradale di 9,4 km fra Prato e Lastra a Signa in project financing, cioè con un forte investimento privato che sarebbe stato ripagato dal pagamento dei pedaggi, ma anche con un contributo pubblico. Autostrade, di cui all'epoca Gamberale era amministratore delegato, si pose alla testa di un raggruppamento di imprese (fra cui Btp e Consorzio Etruria) e di camere di commercio e presentò una proposta progettuale. Tre anni più tardi, il 13 luglio 2006, si aggiudicò la concessione. Costo stimato dell'opera: 243 milioni. La Regione versò immediatamente 28,9 milioni di euro alla società di progetto all'uopo costituita, la Sit (Società Infrastrutture Toscane). Per effetto di tutta una serie di varianti, il costo è poi lievitato sino a 384 milioni. I lavori non sono mai partiti.

Dopo l'avvio dell'inchiesta della magistratura, nel novembre 2011 la Regione ha deciso di risolvere il contratto con la Sit per eccessiva onerosità, ha tentato invano di recuperare il denaro versato e in febbraio ha presentato denuncia contro la Sit per appropriazione indebita. L'inchiesta, nella quale viene ipotizzata, oltre alla corruzione, anche la truffa aggravata, è avvolta nel massimo riserbo.

Sembra tuttavia che siano state sottoposte ai raggi x le condizioni poste alla base della convenzione fra Regione e Sit: condizioni ritenute di eccessivo favore nei confronti della società di progetto, a detrimento della parte pubblica.

«L'ipotesi di reato è corruzione», conferma l'avvocato di Conti Massimiliano Annetta, responsabile giustizia del Pd metropolitano: «Ma Riccardo Conti è sereno e riafferma la correttezza del suo operato di assessore regionale. Noi abbiamo piena fiducia nell'operato dei magistrati e non gridiamo al complotto». Per parte sua Vito Gamberale dichiara: «Mai avuto nulla a che fare con episodi che riguardano i progetti di Autostrade in Toscana e non mi sono mai occupato di lavori, appalti e contributi».

## **L'aspirante governatore nemico del partito "liquido"** **Dalla Tirrenica a Peretola, vent'anni nei palazzi**

### **Per anni discussioni sull'aeroporto senza trovare una soluzione**

SIMONA POLI

Non gli sarebbe dispiaciuto essere sindaco di Firenze. Ma avrebbe fatto di tutto pur di diventare presidente della Regione. Non avendo ottenuto né l'una né l'altra cosa punterebbe adesso volentieri a un seggio parlamentare. Uomo di grandi ambizioni Riccardo Conti, classe 1951, liceo classico, poi il tuffo nella Fgci, fucina della futura classe dirigente comunista. Giovanissimo direttore dell'Istituto Gramsci toscano (21 anni appena), dal 1974 è segretario di zona del Pci nel Valdarno e responsabile del dipartimento economico della federazione fiorentina. Una carriera tutta interna al partitone, che nel 1990 lo promuove assessore provinciale e poi, al secondo mandato, vicepresidente nella giunta di Michele Gesualdi.

In Palazzo Medici Riccardi lavora per dieci anni, fino a quando attraversa via Cavour per entrare nell'edificio di fronte, quello della Regione. Come avrebbe detto Armstrong sulla Luna un piccolo passo per l'uomo ma decisamente un grande salto per il politico Conti. Anche a Palazzo Bastogi parte subito dai piani alti: è assessore all'urbanistica, un ruolo che con Martini al comando ricopre per un'intera decade, togliendosi la soddisfazione di battere nella circoscrizione di Firenze tutti i compagni di partito - che nel frattempo ha cambiato nome e si chiama Ds - alle primarie del 2005 dove sfiora le 9.300 preferenze. «Dietro di me c'è la gente non le chiacchiere», ama ricordare spesso. E quando nel 2007 Veltroni propone il "partito liquido" senza tessere e nomenclature lui da dalemiano doc col timbro stampato sulla fronte gli replica seccato: «E chi controlla quello che fa il leader se non ci sono iscritti, i salotti?». In politica, si sa, contano i voti.

Pure i fatti, per la verità, dovrebbe contare. Il 2007 è anche l'anno di Monticchiello, una pagina nera per Conti che si trova ad affrontare in singolar tenzone non solo il guru degli intellettual-ambientalisti d'Italia Alberto Asor Rosa ma anche la rete dei comitati che si battono contro la realizzazione delle villette ai margini del borgo medievale. E' da quella lunga battaglia che nasce la fase "moralizzatrice" della politica contiana. Influenzato anche dai seminari di studio dell'Associazione Romano Viviani (di cui è vicepresidente vicario) mette a punto il Pit, Piano di Indirizzo Territoriale, con cui la Regione si propone appunto di evitare nuovi casi Monticchiello stabilendo in materia di tutela del paesaggio e urbanistica regole ferree a cui i piani strutturali dei Comuni devono ispirarsi ancora prima di entrare nella fase operativa. E' proprio di una variante al Pit che il consiglio regionale discute da mesi riguardo alla possibilità di realizzare la nuova pista di Peretola, quando si dice il destino. Chi sta alle redini delle infrastrutture per tanto tempo cerca di lasciare qualche traccia. Conti ci prova con la Tirrenica, opera attesa quanto contestata che non riuscirà mai a completare nonostante i ripetuti annunci. Peraltro l'autostrada è ancora imbrigliata da polemiche su tracciati, pedaggi e costi. Un'altra partita persa è quella dell'aeroporto, su cui molto Conti insieme al suo partito discute e litiga senza incidere in un modo o nell'altro per trovare una soluzione alla nuova pista. Rossi eredita la patata bollente intatta e ricomincia da zero. La terza grande battaglia persa è la rete ferroviaria regionale: innumerevoli sono le sue esternazioni sulla riqualificazione delle piccole stazioni dismesse (niente di fatto) e sull'Alta velocità che per i fiorentini, giura, «dovrà diventare un cantiere trasparente come una lastra di vetro». Volava alto, forse troppo.