

IVERBALI

“Marchette” super e cantieri lumaca

NON BASTANDO a Stefano Perotti i 70 milioni di euro ricevuti da Cavet per la direzione dei lavori dell'alta velocità nel tratto compreso tra Firenze e Bologna, per non aver fatto «un cazzo» (lo dice un suo stesos collaboratore), ne ha chiesti altri 50. I pm Miocene, Monferini e Turco collocano la nascita del patto corruttivo Perotti-Incalza negli anni Novanta.

SEGUE A PAGINA V



DOCUMENTI/TRA LE CARTE DELLA PROCURA ANCHE LA RICHIESTA DI UN SUPPLEMENTO RISPETTO AI 70 GIÀ PATTUITI

Direzione lavori cantiere Tav, Perotti voleva altri 50 milioni

<DALLA PRIMA DI CRONACA

INCALZA è stato il primo amministratore della Tav e per oltre venti anni si è occupato della realizzazione della rete ad alta velocità ferroviaria. Stefano Perotti ottenne la direzione lavori della tratta Firenze Bologna dal Consorzio Cavet, che faceva capo a Fiat. Nessuno ha memoria del lavoro svolto dalla direzione lavori e il nome di Perotti non è mai emerso nelle carte dell'inchiesta e del lunghissimo processo sui lavori in Mugello. La sorveglianza sui lavori non appare particolarmente attenta, visto che alla fine la linea AV Firenze Bologna - ricordano i pm - risulta essere costata allo Stato, alla fine dei lavori, oltre 5 miliardi di euro, «con stratosferici aumenti rispetto all'importo originario di aggiudicazione (nell'ordine di almeno tre o quattro volte)». Nonostante ciò, risulta che Perotti abbia ricevuto da Cavet, fra il '96 e 2008, un compenso per la direzione lavori di quasi 70 milioni. Ebbene, sembra che gli bastino. Infatti di recente ha chiesto alla Fiat altri 50 milioni. Ne è nato un arbitrato in cui l'arbitro della società di Perotti è Angelo Piazza, già ministro della funzione pubblica nel governo D'Alema. Dalle intercettazioni risulta che Ercole Incalza è intervenuto più volte in favore di Stefano Perotti. Sebbene la direzione lavori nei cantieri della Firenze Bologna non sia stata brillantissima, nel 2007 Perotti ottiene l'incarico di direzione lavori anche nel Nodo Tav di Firenze. Anche qui si distingue per la sua assenza. Esaminando il suo rapporto con Nodavia (il contraen-

te generale dell'appalto di cui era socio maggioritario Coopsette), gli inquirenti hanno rilevato due anomalie. La prima riguarda solo indirettamente Perotti. Rfi (Rete ferroviaria italiana), che è il committente dei lavori, ha pattuito nel 2007 con

Quando arriva Condotte vuol cambiare tutto, ma l'ingegnere si arrabbia: «Non è corretto»

Nodavia un compenso di oltre 42 milioni per la direzione lavori, «una somma veramente imponente, essendo pari al 6% dell'importo dei lavori». In realtà però Nodavia destina solo la metà di quella cifra alla DilanFi, la società costituita da Perotti

con altre due ditte per la direzione lavori. Scrivono i pm: «Che si tratti di una anomalia appare evidente: potendosi escludere che DilanFi abbia accettato di fornire la prestazione sottocosto, deve ritenersi che il compenso pattuito da Rfi sia esorbitante e, dunque, riferito a cause diverse». La seconda anomalia riguarda invece la attività svolta in concreto dalla DilanFi, in particolare dalla sua componente riferibile alla Spm Consulting di Stefano Perotti. Nelle intercettazioni sono venute fuori espressioni come «spendificio», «marchetta», «soldi regalati». Insomma, direzione lavori poco o niente. Anche i cantieri sono andati avanti a passo di lumaca. Secondo i costruttori, l'opera sarebbe realizzata per un terzo (in realtà sembra più indietro), ma la direzione lavori ha emes-

so fatture per il 50% del compenso. E quando al posto di Coopsette subentra Condotte, per Perotti & Co sono dolori. Il primo ottobre 2014 un suo collaboratore gli racconta che c'è stata una «riunione durissima». Condotte «sta facendo valutazioni anche sulla direzione lavori». «Anche in Rfi sono stati espressi giudizi molto pesanti». C'è un problema importante nel sottopasso, «piscia dappertutto», ma nella direzione lavori «non c'è traccia di azioni fatte e non fatte», anche se «risulta tutta pagata». Condotte «vuole cambiare tutto». Perotti non ci sta. Vuole arrivare ai vertici di Condotte: «Dopo tutto questo sacrificio arriva il primo coglione che passa e dice: ora prendiamo un altro. Non è corretto».

(f.s.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROCURATORE

Giuseppe Creazzo, procuratore capo di Firenze. Sopra, camion con le terre di scavo del nodo fiorentino Tav