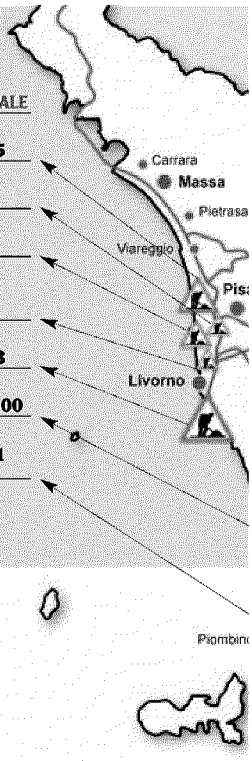
L'INCHIESTA

È partita proprio dal capoluogo toscano, dai lavori per il sottoattraversamento ferroviario, l'indagine della Procura di Firenze che ha portato all'arresto del super manager del Ministero delle Infrastrutture, Ettore Incalza e dell'imprenditore Stefano Perotti. Duro monito del card. Bagnasco che parla di «regime» di corruzione

LE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE IN TOSCANA

Intervento	Tipo	Realizzato	Da realizzare	TOTALE
MASTERPLAN VESPUCCI	Aeroportuale	13	232	**245**
PEOPLE MOVER	Urbano	12	65	**78**
SCOLMATORE D'ARNO	Fluviale	0	51	**51**
RACCORDO FERROVIARIO PORTO LI	Ferroviario	0.8	39	**40**
DARSENA EUROPA	Portuale	0	643	**643**
TIRRENICA	Stradale	210	1.790	**2.000**
1° STRALCIO PRP PIOMBINO	Portuale	50	61	**111**



Grandi OPERE o grandi AFFARI?

il PUNTO

Il malcostume e il malaffare in Italia «sembrano diventati un "regime" talmente ramificato da essere intoccabile». Ha usato parole dure il presidente dei vescovi italiani, card. Angelo Bagnasco, nella prolusione ai lavori del Consiglio permanente della Cei. L'inchiesta della Procura di Firenze sulle «grandi opere» (51 indagati) getta ombre pesanti su come per tanti anni è stata gestita la costruzione di opere strategiche per il Paese. Vicende che il card. Bagnasco paragona a «corpi in stato di corruzione», che «ammorbano l'aria che si respira, avvelenano la speranza e indeboliscono le forze morali». «È un destino fatale? – si chiede – Si può reagire? Senza dubbi, diciamo che si deve reagire e che ciò è possibile», questa la risposta. Bisogna fare in modo che la «disonestà, non solo non sia danno comune, ma anche non sia offesa gravissima per i poveri e gli onesti», perché «ciò è insopportabile».
L'inchiesta che ha portato alla custodia cautelare in carcere di Ercole Incalza, già super manager dello Stato alla guida per tanti anni dell'Unità tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dell'imprenditore Stefano Perotti, definito «figura chiave», e agli arresti domiciliari per Francesco Cavallo, presidente del Cda di Centostazioni, e Sandro Pacella, collaboratore di Incalza, era partita proprio da Firenze, dallo scavo del tunnel per il sottoattraversamento dell'Alta Velocità.
I magistrati fiorentini Luca Turco, Giuseppina Mione e Giulio Monferini, coordinati dal procuratore capo Giuseppe Creazzo, hanno delineato un «modus operandi criminale» secondo cui Incalza avrebbe «indotto» le società consortili aggiudicatarie di appalti delle «Grandi Opere», a conferire a Perotti incarichi di progettazione e direzione dei lavori e questi, «come contropartita» avrebbe assicurato consulenze o incarichi tecnici a «soggetti indicati dallo stesso Incalza, destinatario anch'egli di incarichi lautamente retribuiti». Negli anni Perotti ha ottenuto le direzioni dei lavori di molte grandi opere, per un valore di 25 miliardi. Tra queste, la linea ferroviaria Alta velocità Milano-Verona per la tratta Brescia-Verona; il nodo Tav di Firenze; la Tav Firenze-Bologna; la Tav Genova-Milano. Secondo gli inquirenti, inoltre, Perotti avrebbe «influito illecitamente» anche sulla aggiudicazione dei lavori per la realizzazione del «Palazzo Italia Expo 2015» e la realizzazione del nuovo terminal del Porto di Olbia e avrebbe anche ottenuto l'incarico di progettazione del nuovo centro direzionale Eni di San Donato Milanese.
Secondo gli inquirenti il «sistema collusivo» che dà il nome all'inchiesta ha sfruttato la previsione normativa del Codice degli Appalti che affida al contraente generale l'esecuzione dei lavori e la loro direzione per opere strategiche da consegnare «chiavi in mano». Per i Pm «proprio il rapporto di dipendenza del controllore, che dovrebbe agire nell'interesse della Pubblica amministrazione, con il controllato, è stato sfruttato dagli indagati per la realizzazione dei propri fini di arricchimento illecito, facilitando l'accoglimento delle pretese degli esecutori dell'opera in termini di minori controlli e accettazione di riserve e varianti, con il conseguente incremento dei costi dell'opera e quindi dei guadagni», anche per il 40%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INFRASTRUTTURE *in costruzione in Toscana*

Rapporto Irpet: nove miliardi di lavori per strade, ferrovie, porti e aeroporti

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Parlare di grandi opere sembra la novella dello stento, tra inchieste, scandali e rinvii. Qualcosa «eppur si muove», per dirla col grande fisico pisano. Sono quasi nove i miliardi necessari per attivare o completare le principali grandi opere infrastrutturali in Toscana secondo il Rapporto annuale dell'Irpet (l'Istituto regionale per la programmazione economica) presentato all'inizio di marzo.

La fetta più grande degli investimenti riguarda il capoluogo regionale, tra cui terza corsia A1 e tunnel della Tav, l'opera da cui è partita l'inchiesta della magistratura. Per la «Tirrenica» ci sono ancora dubbi sul traccciato

Dei quasi nove miliardi più di quattro sono previsti per infrastrutture collegate direttamente o indirettamente col capoluogo. Il principale capitolo riguarda le connessioni di Firenze con Bologna che andranno a rafforzare quella sorta di area metropolitana bicefala a cavallo dell'Appennino, futuro nucleo di una macro-area regionale. Gli elementi chiave di questa struttura, tenuto conto dell'avvenuta realizzazione dell'Alta velocità ferroviaria nel 2009, sono la **Variante di Valico**, ancora in costruzione nella tratta Barberino-La Quercia, per la quale sono da spendere ancora circa 500 milioni e la **terza corsia dell'A1** (ancora circa 1,2 miliardi) da Barberino a Incisa, parzialmente realizzata nella tratta fiorentina.

Gli interventi del nodo fiorentino riguardano l'attraversamento ferroviario e la connessione interna. Nel primo caso il **tunnel della Tav** (875 milioni ancora) che tante opposizione trova dal lato ambientalista, ma supportato dal pieno consenso del presidente della Regione Enrico Rossi, porterà ad una notevole riorganizzazione interna. I lavori della nuova stazione sono rallentati e quelli dello scavo del tunnel sono fermi a causa delle inchieste della Magistratura. Si prevede siano ripresi a novembre di quest'anno.

Nel secondo caso il **sistema tramviario** si sta dotando di due nuove linee, la 2 e la 3 (360 milioni ancora da spendere) che miglioreranno la connessione con la parte nord-occidentale della città dove sta l'**aeroporto** per il quale è prevista una completa ristrutturazione. Si è in attesa del via dal Ministero per i primi lavori che dovrebbero iniziare a settembre con la realizzazione del nuovo terminal e della nuova pista (circa 230 milioni di cui 50 per ora stanziati dal Governo).

Dal nodo fiorentino verso la costa i principali interventi, ancora tutti da realizzare, sono la **terza corsia dell'A11**, da Firenze sino a Montecatini (840 milioni) e il **raddoppio della linea ferroviaria da Pistoia a Lucca** (450 milioni).

Le grandi opere nell'area costiera riguardano principalmente i **porti di Livorno** e **Piombino** e il completamento dell'**Autostrada Tirrenica**.

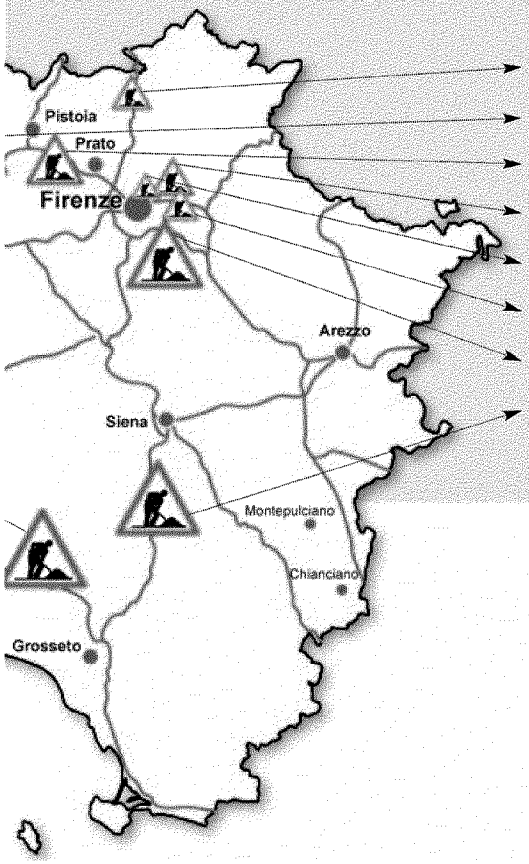
Il porto di Livorno dovrebbe tornare ad essere competitivo con la nuova Darsena Europa, una enorme banchina dedicata ai container, che permetterà di movimentare il triplo degli attuali volumi di traffico. Un investimento da 643 milioni che sarà collegato alla linea ferroviaria tirrenica da una **bretella** (40 milioni). L'insabbiamento del porto verrà evitato con i lavori allo **Scolmatore** che da Pontedera porta le acque d'Arno al Calambrone (51 milioni). Nel **porto di Piombino**, per un investimento di 60 milioni di cui 20 sono stati recentemente stanziati dal Governo, nascerà il primo polo nazionale di demolizione navale che dovrebbe contribuire alla rinascita della città.

Ma la vera trasformazione della costa si dovrebbe avere con la realizzazione della **Tirrenica** che aumenta il raggio d'azione sia dei porti che dell'aeroporto di Pisa. L'acquisizione della Sat, la società per la gestione e realizzazione dell'autostrada, da parte della Società Autostrade sembra aver sbloccato il progetto: una superstrada senza pedaggio fino a Grosseto e poi a pedaggio sino a Civitavecchia. Un investimento da 1,8 miliardi, anche se rimangono i problemi di tracciato a sud dopo Grosseto nel tratto contestato dai comitati. Infine gli investimenti nell'area Pisana: il **people mover**, la monorotaia in via di realizzazione (ancora 65 milioni) che collegherà la stazione di Pisa con l'**aeroporto** dove sono previsti investimenti per 158 milioni di euro per la riqualificazione e l'allungamento del sistema delle piste.

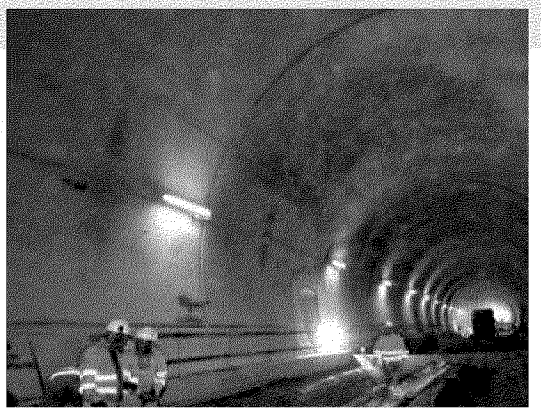
Rimane la parte sud della regione dove i maggiori investimenti, più di 1,5 miliardi, sono previsti per la superstrada dei **Due mari** importante per gli spostamenti interni sia tra le città: Grosseto, Siena e Arezzo, che per i flussi pendolari. La sottodotazione infrastrutturale di quest'area è anche conseguenza dei collegamenti ad alta velocità che hanno tagliato fuori sia Arezzo che la parte sud della Toscana per la quale si sta studiando la possibilità di una **nuova stazione AV** da collocarsi a sud di Arezzo.

Tanti i progetti sulla carta, con varia probabilità di realizzazione, sia per la disponibilità di fondi che per il grado di opposizione dei comitati locali. Il clima elettorale contribuisce alla loro proliferazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Intervento	Tipo	Realizzato	Da realizzare	TOTALE
VARIANTE DI VALICO A1	Stradale	1.246	458	**1.704**
RADDOPPIO PT - LU	Ferroviario	0	450	**450**
TERZA CORSIA A11	Stradale	0	840	**840**
ALTA VELOCITÀ FI	Ferroviario	737	875	**1.612**
MASTERPLAN GALILEI	Aeroportuale	35	158	**193**
TRAMVIA LINEE 2 E 3	Urbano	32	358	**390**
TERZA CORSIA A1	Stradale	913	1.221	**2.134**
GROSSETO - FANO	Stradale	607	1.514	**2.121**



25 miliardi

di euro il valore totale degli appalti pubblici al centro dell'inchiesta fiorentina

51 indagati

dalla Procura di Firenze per l'inchiesta «Grandi opere». Quattro gli arrestati

8.755

milioni di euro l'importo delle grandi opere ancora da realizzare in Toscana

2 miliardi

il costo previsto per l'autostrada Tirrenica quasi interamente da realizzare

la SCHEDA

Tangenti & sprechi una storia italiana

È una storia vecchia, quella della malapolitica, fatta di tangenti e sprechi. Una storia che risale alla nascita della Repubblica (non che il regime precedente fosse migliore). La democrazia in Italia muoveva i primi passi che già si avvertivano le avvisaglie che avrebbero portato ai primi scandali: valute estere (1950), banane (1954), imposte di consumo (1954), tabacchi (1965), Anas (1970), petrolio (1974 - 1979), aiuti terremoto Irpinia (1980). L'elenco è lungo, quelli citati sono solo alcuni episodi che annunciano tempi peggiori.
La necessità di finanziare il sistema dei partiti, è all'origine di molti scandali: si cercherà di rimediare con la prima legge approvata frettolosamente nel 1974. La nuova normativa nasce dalla necessità di rassicurare l'opinione pubblica: con il finanziamento diretto dello Stato, i partiti non avranno più bisogno di collusione e corruzione. Ma non si riuscirà a cambiare molto, come i fatti dimostreranno nel tempo.
Tutto cambia nel pomeriggio del 17 febbraio 1992, quando un dispaccio Ansa comunica che l'ing. Mario Chiesa, presidente del «Pio albergo Trivulzio» di Milano, una casa di riposo per anziani, è stato arrestato dai carabinieri con l'accusa di concussione. Sembra una notizia di poco conto, poi diventa un caso nazionale – Tangentopoli – lo spartiacque tra Prima e Seconda Repubblica.
L'inchiesta «Mani pulite», dal 1992 al 1994, produrrà circa 1.300 dichiarazioni di colpevolezza, fra condanne e patteggiamenti definitivi (gli ultimi dati ufficiali risalgono al 2002). La percentuale di imputati risultati estranei ai fatti si aggira intorno al 5-6 %. Circa il 40 % degli indagati si è salvato grazie alla prescrizione, cavilli procedurali o a modifiche legislative. Gran parte degli indagati sono rimasti o sono tornati alla vita pubblica.
Sarà anche la fine del sistema-partiti, spariscono il Psi, la Dc e poi il Pci: cercheranno di sopravvivere con altri nomi, ma non sarà più la stessa cosa.
I partiti sono gratificati generosamente dai finanziamenti pubblici, sempre più invisi agli italiani, mentre nascono sempre più numerosi gli scandali, solo che questa volta chi «gioca» lo fa per se stesso. Dalla Prima alla Seconda Repubblica sembra essere rimasta irresistibile la tentazione di arricchirsi personalmente grazie al ruolo ricoperto nei partiti o nelle istituzioni. Sindaci, presidenti di Regione, consiglieri, parlamentari, segretari e tesorieri di partito: tutti accusati, in modo trasversale, di aver incassato tangenti, o di essersi appropriati indebitamente di fondi pubblici, o di corruzione o peculato o di più reati insieme. Senza alcuna differenza tra destra, centro e sinistra.
La fabbrica degli scandali continua lavorare a pieno regime. Alla sonnolenza del periodo d'incubazione, seguono bruschi risvegli, vampate di indignazione e scossoni istituzionali. Ogni occasione è buona come dimostrano le cronache: dal terremoto dell'Aquila al «Mose» di Venezia, dalla Tav alle autostrade, alle grandi opere. Quasi ogni giorno le cronache riportano notizie di indagini della magistratura su affari poco chiari.
Molte inchieste sono in corso: i protagonisti sono personaggi più o meno noti. Resta inteso che tutte le persone coinvolte o citate a vario titolo sono da ritenersi innocenti fino a sentenza definitiva.

Ennio Cicali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.