

Il personaggio

Dall'Iri al ponte sullo Stretto finisce il dominio di Ciucci l'ultimo burosauro delle strade tra crolli e supponenza

Carriera napoleonica e declino paralleli a quelle di Ercole Incalza
Autorità anticorruzione e Corte dei conti indagano sul sistema degli appalti

ALBERTO STATERA

ROMA. Vagheggiato fin dai tempi delle guerre puniche, il Ponte sullo Stretto di Messina fu promesso da Benito Mussolini, che non amava i siciliani, con queste parole: «È tempo che finisca questa storia dell'isola, dopo la guerra farò costruire un ponte tra il continente e la Sicilia». Pietro Ciucci, che ieri si è dimesso dalla presidenza dell'Anas dopo un diapason di figuracce e arroganza, credeva di essere lui l'unto dal signore che avrebbe realizzato il miraggio di unire le due coste (qualcuno ha detto le due "cosche") con la contemporanea guida della Società per il Ponte durata dieci anni e di cui qualcuno dovrà oggi accollarsi i costosi (mezzo miliardo?) pasticci combinati con le aziende progettiste. Altro che la manutenzione dei 20.760 chilometri di strade, ponti, cavalcavia affidati all'Anas, che non fanno passare alla storia, se

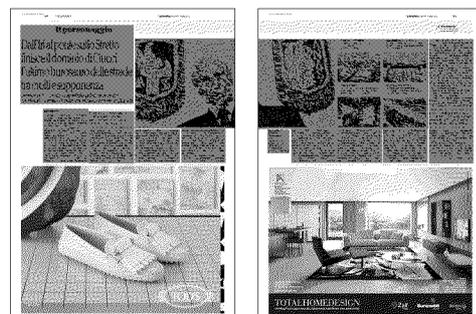
In dieci anni di potere assoluto riuscì a licenziarsi "senza preavviso" per intascare una buonuscita da 1,8 milioni

non per il fatto che in molti casi sprofondano tra la momentanea indignazione del Paese.

La *grandeur* è, in fondo, la cifra della Triplice Divinità («è uno e trino», ha detto di Ciucci il presidente dei senatori del Pd Luigi Zanda) che è rimasta abbarbicata allo scranno fino all'ultimo istante, sfiduciato dai fatti, dall'azionista pubblico e dal governo. L'albagia dell'uomo, la sconfinata considerazione di sé stesso, è ben nota fin dai tempi in cui era un giovane funzionario dell'Iri. Toscano dal naso fino, Ettore Bernabei, capi subito il tipo, che non poteva sopportare. Ma non bastò a

precludere al giovane Pietro una carriera napoleonica sotto ogni regime. Ma "simul stabunt, simul cadent" si può dire adesso che i due ultimi gran cancellieri delle gare, degli appalti, delle grandi o meno grandi opere che quadruplicano i costi rispetto al resto del mondo civilizzato sono caduti in rapida sequenza. Prima Ercole Incalza, che i giudici ritengono di aver finalmente preso con le mani nel sacco dopo decenni di potere incontrollato, adesso Pietro Ciucci. Al primo, nessuno ha negato l'estrema competenza in una materia in cui le coorti di ministri che si sono susseguite — salvo forse Antonio Di Pietro — facevano spesso da consapevoli o inconsapevoli passacarte. L'uomo dell'Anas, invece, si è sempre segnalato come caudico burocrate, una specie che purtroppo non sembra ancora in via di estinzione nella giungla italiana. Lo ha dimostrato l'ultima volta domenica sera nell'intervista di *Report*, con un concentrato di vaghezze in "stile burosauro", condite dalla supponenza.

L'uomo è fatto così ed è capace persino di sfidare il ridicolo. Come quando *Il Fatto Quotidiano* scoprì che nel 2013 la Triplice Divi-



nità aveva realizzato un piccolo capolavoro: poiché all'Anas era contemporaneamente presidente, amministratore delegato e direttore generale, il presidente Pietro Ciucci licenziò "senza preavviso" il suo direttore generale Pietro Ciucci. Insomma non si era avvertito, pur essendo d'accordo con il licenziamento. Il che, per "mancato preavviso" a sé stesso, gli fruttò una buonuscita di 1.825.745,53 euro. Più che una pièce di Ionesco, un esempio del diciamo funesto folklore di cui sono capaci le classi dirigenti d'Italia.

Nata di fatto durante il fascismo, l'Anas ha

6.200 dipendenti, 180 dirigenti, 20 compartimenti territoriali, un bilancio di un miliardo l'anno, 825 milioni di manutenzioni di 20.760 chilometri di strade e anche 905 chilometri di autostrade. Più la Salerno — Reggio Calabria, epitome dell'eternità dei lavori, dell'esplosione dei costi e delle infiltrazioni mafiose. Chi troviamo — guarda un po' — nella realizzazione del mitico macrolotto 3.2 dell'autostrada fantasma? Quello Stefano Perotti, architrave del "Sistema Incalza", benamato negli uffici dell'Anas, come tante imprese tarde eredi della "TangentAnas", ramo principale di Tangentopoli nell'ultimo decennio del secolo scorso, quando, secondo le stime dell'epoca, furono distribuiti 1.000 miliardi di lire di stecche ai partiti. Quelle per cui andarono nei guai l'ex segretario della Dc Arnaldo Forlani, il ministro dei Lavori Pubblici Giovanni Prandini e portarono alla latitanza Lorenzo Cesa, oggi esponente del Nuovo Centro Destra-Udc. Spulciando nella selva di imprese impegnate nella costruzione dell'autostrada fantasma troviamo persino gli eredi delle antiche glorie dette "I cavalieri dell'apocalisse", cioè quei tre imprenditori catane-

si cavalieri del lavoro che già più di trent'anni fa monopolizzavano gran parte delle opere pubbliche in Sicilia e in mezza Italia.

Ora, sotto lo scranno vuoto di Ciucci, si muoverà più speditamente l'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone, con l'ispezione scattata dopo il crollo del viadotto Scorciasvacche della Palermo-Agrigento a una settimana dall'inaugurazione. Gli uomini di Cantone avranno un bel daffare di fronte alle opacità — vogliamo chiamarle così? — segnalate nella gestione dell'Anas: appalti assegnati con criteri discutibili, manutenzione carente della viabilità ordinaria, lavori arronzati, materiali inadatti. La Corte dei Conti ha già cominciato il lavoro imputando a Ciucci ed altri un danno erariale di 38 milioni di euro non dovuti pagati ad alcune imprese, tra cui l'Astaldi. Ma ora viene il capitolo di tutte le "Scorciasvacche" d'Italia. Quante strade, ponti, viadotti si sono accasciati per un po' di pioggia in più, o hanno addirittura collassato. Solo in Sicilia è un rosario infinito: dal ponte Ficili, al ponte Gurnieri di Modica, dal ponte Geremia II a Caltanissetta, fino al viadotto Verdura e chissà quanti altri. Se poi si allunga di qualche anno e si allarga l'indagine al resto d'Italia, ci

IL CROLLO DI SCORCIAVACCHE

Il tratto della Palermo-Agrigento cede a una settimana dall'inaugurazione



IL PONTE SPEZZATO

Lo scorso luglio, sulla statale 626 vicino a Licata (Agrigento) la carreggiata di un ponte si piega di quattro metri.



CEDE LA CAMPATA, MUORE UN OPERAIO

Il 2 marzo scorso sulla Salerno-Reggio Calabria muore un operaio per il crollo della campata di un ponte



SI SGRETTOLA LA CAGLIARITANA

Ieri la Procura di Cagliari ha aperto una indagine sulle cause della strada 544, chiusa da un mese.



Costi alle stelle per i lavori, non è cambiato molto dai mille miliardi distribuiti da "TangentAnas" ai partiti della prima Repubblica

si imbatte nei crolli del viadotto Capodiponte nel bresciano, del ponte sul Po tra San Rocco e Piacenza, di quello tra Vieste e Peschici, nei cedimenti sulla Teramo-Mare, sulla Cagliari-Villasimius e così via crollando.

Poi forse si aprirà finalmente (anche con una vera inchiesta parlamentare?) il libro nero senza fondo sulla Salerno — Reggio Calabria, che qualcuno (chiedo scusa, ma non ricordo l'autore) ha ribattezzato «il corpo di reato più lungo d'Italia».

a.statera@repubblica.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MANAGER DI STATO

Il presidente dimissionario dell'Anas Pietro Ciucci ha guidato il cda dal 2006 e dal 2011 ne è diventato amministratore unico