

Scilla e Cariddi Nei guai Longo e Pagani, dirigenti del Cociv impegnato nell'opera che Renzi vuole

Tunnel inutili, l'uomo del Ponte e "figli di": la saga dei soldi buttati

» FERRUCCIO SANSA

Terzo Valico: la grande opera dei record. Giudiziari, non ingegneristici. E stavolta sono stati arrestati Michele Longo ed Ettore Pagani: gli uomini del Ponte sullo Stretto.

La Milano-Genova, però, s'ha da fare, nonostante il costo di 6,2 miliardi e le stime traballanti sui traffici.

Le rogne cominciano negli anni '90 quando il pm genovese Francesco Pinto indaga sui tunnel pilota. Si parlava di una truffa da 100 miliardi di lire. Gli indagati - Luigi Grillo, Ercole Incalza, Marcellino Gavio e Bruno Binasco - ne uscirono puliti: furono tra i primi a beneficiare della ex Cirielli sulla prescrizione.

LA STORIA del Terzo Valico era cominciata nel 1991. Poi le inchieste, il silenzio. Se ne riparla con il ritorno di Silvio Berlusconi nel 2001. E già allora si ritrovano nomi di oggi. Nel marzo 2005 Andrea Monorchio aveva terminato il mandato di Ragioniere Generale dello Stato e trovato altre prestigiose poltrone. Tra le altre quelle di presidente di Infrastrutture Spa e della Consap (Concessionaria dei Servizi Assicurativi Pubblici). Disse allora Monorchio Senior: "La delibera Cipe ha individuato la cifra necessaria per realizzare il Terzo Valico, 4,7 miliardi di euro, noi siamo pronti a finanziare l'opera". A questo punto ecco che entra in

scena Giandomenico Monorchio citato nell'inchiesta fiorentina del 2015 su Ercole Incalza (archiviato). Di Monorchio jr. (non indagato) parla nelle intercettazioni l'imprenditore Giulio Burchi: sostiene che si "...stanno negoziando le ultime direzioni lavori... il Cociv... il Milano-Genova ce l'aveva il figlio di... nella spartizione fantastica di queste direzioni lavori commissionate dai general contractor... che sono una delle vergogne grandi di questo Paese". Spiegano i magistrati: "Si ricorda che, di recente, il Consorzio Cociv ha affidato a Giandomenico Monorchio la direzione dei lavori per il Terzo Valico". Ma dalle carte dell'inchiesta romana di oggi, sul Terzo Valico, potrebbero emergere altri dettagli sul ruolo di Monorchio jr. (vedi pagina 3).

Ma nell'inchiesta finiscono soprattutto gli uomini del Ponte. Michele Longo è presidente del Cociv, guidato dalla Salini Impregilo, la stessa del Ponte. Ma soprattutto per Salini Impregilo si è occupato delle *domestic operations*. Tipo il Ponte. Nel curriculum di Ettore Pagani invece, oltre a direttore generale del Cociv, è riportato: "Responsabile progetto Ponte sullo Stretto" per conto di Impregilo. Le carte dei pm riportano due contestazioni: "Longo e Pagani decidevano di affidare l'appalto a "Grandi Lavori Fincosit spa" nonostante tale società avesse previsto nell'ambito delle spese generali un costo per la sicurezza aziendale interna senz'altro incongruo (93 mila euro, un ottavo dei concorren-

ti, ndr)". C'è poi la gara per realizzare la viabilità per smaltire il materiale di scavo: "Longo, Pagani e Giulio Frulloni (quest'ultimo remunerato da Marciano Ricci mediante l'offerta di serate con "escort") prima dell'indizione della gara promettevano allo stesso Ricci l'affidamento dell'appalto... e fornivano loro informazioni sul progetto che sarebbe andato in gara".

Il retroscena del Terzo Valico non viene solo dalle inchieste. Dietro il Terzo Valico c'è anche l'abbraccio tra banche e governi. Perché era Intesa (attraverso Biis, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo) che si occupava del *project financing* privato. Ai vertici di Biis c'era chi parlava di un finanziamento che doveva costare 374 milioni l'anno. Mentre le Ferrovie prevedevano un ricavo da 40 milioni. Ma ecco che con Monti i banchieri vanno al Governo: Corrado Passera, ex numero uno di Intesa, finisce allo Sviluppo Economico e alle Infrastrutture. Viceministro è Mario Ciaccia, il numero uno di Biis che finanziava l'opera.

Il progetto riparte. E in un attimo la spesa si riversa sulle

spalle pubbliche. E ci sarebbero anche da contare le previsioni del traffico merci: si era detto di 5 milioni di container l'anno. Siamo a 1,8 e la linea attuale ne regge 3. C'è poi chi, come il Wwf, ricorda che i costi (115 milioni a chilometro) sono superiori dell'800% a quelli affrontati in Spagna. Chi sottolinea che dopo 53 chilometri la nuova linea finirebbe nel nulla. Ma c'è chi continua a crederci. Di sicuro la 'ndrangheta, come ha rivelato l'inchiesta Alchemia: "Dalle intercettazioni - raccontò il procuratore di Reggio Calabria, Federico Cafiero De Raho - rileviamo l'interesse di imprenditori prestanome delle cosche a sostenere finanziariamente il movimento Sì Tav per creare nell'opinione pubblica un orientamento favorevole all'opera".

L'ULTIMO tassello è la nomina del presidente del Porto di Genova. Perché il Terzo Valico servirebbe proprio allo scalo ligure. Ormai è questione di ore: il nuovo presidente sarà Paolo Emilio Signorini, già delfino di Ercole Incalza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



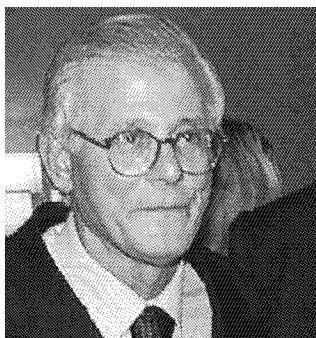


I PROTAGONISTI



**ETTORE
PAGANI**

È il
responsabile
per la
progettazione
del Ponte
sullo Stretto



La dinastia

L'ex Ragioniere
di Stato sponsorizzò il
Terzo Valico nel 2005,
poi realizzato dal figlio

.....



**GIANDOMENICO
MONORCHIO**

Il Cociv ha
affidato a lui
la direzione
dei lavori per
fare il Terzo
Valico

.....