

Il «pizzo politico»

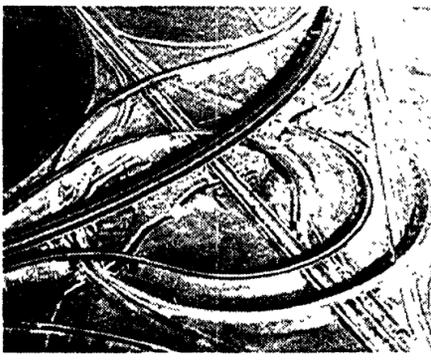


Si allarga lo scandalo delle autostrade: dalle intercettazioni emerge la spartizione delle bustarelle fra partiti. Il titolare dei Trasporti, Bernini, respinge i sospetti mentre De Michelis difende il proprio segretario particolare

Ogni tangente lottizzata fra Dc e Psi

Coinvolti un altro ministro e 2 senatori dello Scudocrociato

Bernini, il segretario di De Michelis... Ma nell'inchiesta su appalti e tangenti spuntano nuovi possibili comprimari: un altro ministro, un paio di senatori democristiani, un presidente di giunta regionale. Ne facevano i nomi al telefono i costruttori della «Ccc». Le tangenti, in genere tra il 10 ed il 12% del valore delle opere affidate, dovevano ogni volta essere preventivamente spartite tra partiti e singole correnti.



La bretella autostradale tra l'aeroporto Marco Polo e Mestre

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

VENEZIA. «Vicende di cui non ho la più pallida idea». E questo è Carlo Bernini. «Sono completamente all'oscuro, come del resto lo è il mio segretario». Gianni De Michelis, anche per conto di Giorgio Casadei. Tutti cadono «dalle nuvole», un tonfo colossale. Tangenti? Quando mai? Le vittime sono loro, i sospettati direttamente o per interposta persona. «Dico solo che tra un mese si vota», sorride amaro Bernini. «Mi meraviglio solo della coincidenza temporale», ripete, con più civetteria, De Michelis. Si possono consolare, ad ogni modo. Non sono soli, nei pensieri di giudice e carabinieri. Dalle intercettazioni disposte per mesi e mesi sui costruttori edili della «Ccc»

balzano allegramente nuovi possibili comprimari. Un altro ministro. Due senatori della Dc. Un ex presidente di una giunta regionale del sud. Un nutrito stuolo di politici relativamente minori, disseminati per ministri, enti pubblici, regioni e province. Tanti appalti, tante tangenti. Da questa vicenda emergono relative novità: la «tangente lottizzata», la «tangente sulla tangente». Che vuol dire? La norma era, per gli industriali, sborsare una quota, variabile tra il 10 ed il 12%, dell'importo degli appalti ottenuti. In nessun caso, però, la somma andava ad una sola persona, o ad un solo partito. Bisognava tener conto di una somma di diretti e doveri non scritti,

di quelli che non s'imparano a scuola. Un pezzetto di tangente a chi materialmente commissionava il lavoro. Un altro ai leader politici locali. Complicato? Forse. Ma da Musile di Piave gli uomini della «Ccc» il conto lo facevano ormai a menadito, via telefono: «Allora, tre per cento a... quattro per cento a... cinque per cento a...». Una regola fissa. E facevano nomi. Di ministri, di segretari, di portaborse. Tutti di due soli partiti, Dc e Psi; spesso, però, di correnti diverse. C'è anche qualche abbozzo di lamentela via cavo. Gli amministratori della «Ccc», da sempre «vicini» ed in qualche caso anche iscritti al Psi, ad un certo momento avevano dovuto abbozzare e pagare contro-

voglia anche la Dc. Questioni di equilibrio. C'è da pensare a quanto si potrebbe risparmiare, senza le tangenti da una parte, le «creste» compensative dall'altra, sui costi delle opere pubbliche. La «Cantieri Costruzioni Cementi» ne ha realizzate un'infinità, dal dopoguerra, soprattutto al sud. Anche le ultime, quelle «sospette», sono numerose. Partono da Sicilia, Sardegna, Puglia e Basilicata, soprattutto acquedotti e fognature. Passano per Roma: uno zampino sugli appalti del progetto ferroviario per l'alta velocità. Approdano in Veneto: lavori in corso per la superstrada Transpalesana (valore: oltre 100 miliardi); opere per il disinquinamento di Venezia all'interno di due consorzi; due acquedotti nelle province di Padova e Treviso; infine la «bretella» autostradale tra la tangenziale di Mestre e l'aeroporto Marco Polo. Lavoro, quest'ultimo, svolto assieme alla Grassetto di Ligresti. Un'impresa, costruire, a dar retta alle telefonate intercettate ed ai colloqui captati con altri sistemi tra i dirigenti della «Ccc», e tra loro e gli amministratori di altri

colossi edili. Doppie contabilità da tenere, esattori del racket politico sempre in attesa con la borsa aperta. Sapevano bene però, i costruttori, che questa è la regola. Se c'è un reato che pare destinato ad emergere, tra i molti ipotizzati precauzionalmente dal magistrato, è quello di «corruzione». Non c'era insomma l'esponente politimeroso. Partono da Sicilia, Sardegna, Puglia e Basilicata, soprattutto acquedotti e fognature. Passano per Roma: uno zampino sugli appalti del progetto ferroviario per l'alta velocità. Approdano in Veneto: lavori in corso per la superstrada Transpalesana (valore: oltre 100 miliardi); opere per il disinquinamento di Venezia all'interno di due consorzi; due acquedotti nelle province di Padova e Treviso; infine la «bretella» autostradale tra la tangenziale di Mestre e l'aeroporto Marco Polo. Lavoro, quest'ultimo, svolto assieme alla Grassetto di Ligresti. Un'impresa, costruire, a dar retta alle telefonate intercettate ed ai colloqui captati con altri sistemi tra i dirigenti della «Ccc», e tra loro e gli amministratori di altri

Senato, domanderà probabilmente di poter rendere «dichiarazioni» spontanee già la prossima settimana. I quattro componenti la famiglia Merlo, proprietari della «Ccc», e l'amministratore Vincenzo Ianna, si sono a loro volta affidati ad un pool di avvocati padovani. Uno di questi, il professor Emanuele Frangoso junior, si limita a dire: «Non ho ancora deciso cosa fare. Non si può neanche chiedere il proscioglimento, perché non c'è imputazione». Il provvedimento di indagine è stato firmato dal giudice istruttore. Gli servono altri 6 mesi. A questa mossa ha già preannunciato opposizione Antonio Pognoni, uno dei difensori di Bernini: «Chiederemo invece che il magistrato chiarisca immediatamente la posizione del ministro, sia perché egli si è dichiarato estraneo, sia perché è impegnato nella campagna elettorale». Bernini, in corsa per il

Lo scandalo del Trivulzio

Ha fatto tutto da solo? Ora si dà la caccia ai protettori di Chiesa

MARCO BRANDO

MILANO. E ora caccia ai protettori di Mario Chiesa, ex presidente socialista del Pio Albergo Trivulzio, arrestato per concussione. Prima considerazione: Chiesa gestiva un giro di affari occulto che difficilmente avrebbe potuto governare in perfetta solitudine, senza poter contare su solidi appoggi politici e senza agire in virtù di altri interessi, oltre a suoi. Domande conseguenti: quali sono stati i rapporti coltivati da Chiesa nel corso della sua ventennale militanza nel Psi di Milano? E gli enti pubblici a nome dei quali avrebbe potuto offrire garanzie per la concessione di appalti, come risulta dalle denunce di cinque imprenditori che hanno fatto nientemeno al periodo che va dal 1974 in poi? Perché l'imprenditore in odore di mafia Vito Occhipinti, detenuto per estorsione e pentito, avrebbe pagato mazzette fino al 1985? Sono le domande che si stanno ponendo gli inquirenti. Anche perché Chiesa è stato presidente del Trivulzio solo dal 1986 in poi. Tuttavia, a quanto pare, anche prima aveva molto potere.

Cosicché l'inchiesta nel giro di poche settimane si è rivelata ben più complessa di quanto si potesse prevedere all'inizio: indagini iniziate un anno fa, culminate nell'arresto di Chiesa, il 17 febbraio scorso, mentre intascava una tangente da 7 milioni; poi ecco il ritrovamento di conti e depositi bancari occultati per oltre 15 miliardi controllati da Chiesa. Infine il forte sospetto che le fonti illegittime di denaro cui ha attinto l'amministratore socialista potrebbero essere state ben più numerose di quelle, pur poche, rappresentate dai 160 miliardi di bilancio e dai 600 miliardi di patrimonio immobiliare del Pio Albergo.

A Mario Chiesa va comunque riconosciuta la capacità di aver saputo tenere i piedi in molte scarpe. Ad esempio fino al giorno del suo arresto era riuscito - tra aspettative e permessi - a conservare il suo posto in un altro grande ente milanese, l'ospedale «Sacco», malgrado fosse dal 1986 numero uno del Pio Albergo. Fino a quella data Chiesa, laureato in ingegneria, era stato capo della ripartizione tecnica del nosocomio. Ma fu messo in aspettativa, come capita a qualsiasi dipendente pubblico destinato a una carica politica. Ovviamente, senza stipendio da parte del «Sacco». Eppure il 4 luglio 1990 Chiesa protestò un'aspettativa limitata a tre giorni settimanali così assicurando a presenza in due giorni settimanali. L'ospedale diede il placet.

Contento? Non ancora. Poco più di un anno dopo un'altra trovata. Chiesa dichiarò al «Sacco» di voler rinunciare del tutto all'aspettativa e domandò di poter usufruire di una serie di permessi più o meno retribuiti. Altro «sì» da parte dell'amministrazione del nosocomio. Lo stakanovismo di Mario Chiesa è finito il giorno del suo arresto. Nel frattempo aveva continuato a mantenere titolo e ruolo di ingegnere coordinatore al «Sacco», in teoria ben addorato a nechie grazie d'appalto per i nuovi padiglioni del nosocomio. Solo il 18 febbraio scorso è stato nominato un nuovo «qualificato professionista», vista l'«indisponibilità» di Mario Chiesa. Già, era stato arrestato il giorno prima.

In tv da Enzo Biagi: «Ho ricevuto solo l'avviso di garanzia»

ROMA. Tangenti, incurabile male del Belpaese. Ne ha parlato ieri sera Enzo Biagi in apertura di «Una storia» con un ospite d'eccezione: il ministro dei Trasporti Carlo Bernini. L'uomo politico veneto, ieri ora sulle pagine di tutti i giornali per una informazione di garanzia firmata dal giudice veneziano Ivano Nelson Salvarano. «Corruzione e violazione della legge sul finanziamento pubblico dei partiti», queste le accuse.

Sotto l'occhio impietoso delle telecamere, il ministro si sforza di apparire tranquillo. Secca la prima domanda del popolare giornalista: «Signor ministro lei si sente nell'elenco dei cattivi?». «No, affatto - è la risposta dell'esponente doroteo - ho solo ricevuto un avviso di garanzia». Poi, senza scomporsi, Bernini spiega le finalità di quella che una volta, prima della riforma del codice penale, si chiamava comunicazione giudiziaria: «L'avviso serve a garantire le persone accusate dalla magistratura».

Ritiene che questa iniziativa dei magistrati veneziani sia collegabile alla campagna elettorale? «È la domanda di Biagi. In perfetto stile inglese la risposta del ministro: «Non credo affatto che vi sia un collega-

mento. La concomitanza con la campagna elettorale, mi è stato spiegato, è solo legata ad atti dovuti del magistrato». «Sì, niente», chiede Biagi - della Ccc, Cantieri costruzioni cemento, e della terza corsia dell'autostrada Padova Verona? Secca la risposta del ministro: «So tutto quello che hanno scritto i giornali». «Ma ha letto l'inchiesta il giornalista - che nell'inchiesta ci sarebbero telefonate che l'accuserebbero?». «Me lo sta dicendo lei in questo momento», è la replica.

Il ministro, candidato al Senato nel collegio Treviso-Castelfranco, non vuole farsi schiacciare da questa brutta storia. Ammette di conoscere Franco Ferlin, uno dei maggiori indagati, «era il mio capogabinetto alla Regione veneta»; confessa di non sapere quale ruolo abbia svolto Giorgio Casadei, braccio destro del ministro Gianni De Michelis. Dice di essere «mortificato» e di non sapere, quando Biagi gli ricorda che nell'inchiesta si racconta di tangenti finite nelle casse dei partiti. Poi la domanda finale: «Signor ministro, si sente perseguitato? E da chi?». «No, ho sempre avuto una vita tranquilla, non mi sento un perseguitato. Pensi che viaggio addirittura senza scorta».

L'anomala carriera di Carlo Bernini, capo indiscusso della Dc veneta

Ai Trasporti senza passare per le Camere

Storia di un ministro mai stato «onorevole»

Da Treviso al ministero dei Trasporti, senza essere né deputato, né senatore. È la biografia politica di Carlo Bernini. La sua «anomalia» (è ministro ma non è stato eletto) sta comunque per finire: è candidato in un collegio senatoriale ultrasicuro per la Dc. Democrazia cristiana che, nel Veneto, Bernini controlla rigidamente, avendo raccolto l'eredità di Bisaglia. Il «patto» col Psi, che qui significa De Michelis.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Dal consiglio regionale al Ministero, senza passare per le Camere. Ma l'anomalia di Carlo Bernini, che è stato il primo (ma non il solo: c'è anche Manni) a diventare ministro senza essere «onorevole», sta per finire. La Dc l'ha candidato nel collegio senatoriale di Treviso. Sicurissimo. E poco importa se a contendergli la «poltrona» di Palazzo Madama c'è Bevetton, un nome altisonante che corre per la scuderia di La Malfa. Poco importa perché si sa che al Senato i collegi sono uninominali solo sulla carta. Insomma, ce la faranno tutti e due. L'unica incognita non viene dal Veneto, ma semmai da Roma. Nel senso che a piazza del Gesù qualcuno potrebbe sollevare il caso di un candidato sotto in-

chiesta. Cosa che è espressamente vietata nel codice di autoregolamentazione elettorale, firmato anche dalla Dc. Ma pure l'esclusione dalle liste dei «proprietari» della Democrazia Cristiana veneta, è puramente teorica. Dunque, Bernini ci sarà. Anche nella prossima legislatura. E - c'è da scommettere - proseguirà la sua carriera politica. Nello stesso partito, che l'ha portato al governo (ma anche alle soglie delle aule giudiziarie). Qualche breve cenno biografico. È del '36 e la sua giovinezza la trascorre nel paese natale, a Castelfranco, a due passi da Treviso. Zona bianca (da pochi anni, lo scudocrociato è sceso sotto il 50%), il nostro appena sedicenne è già iscritto alla Dc. Appartiene alla «sini-

stra», che qui significa Marcora, il legame con l'associazionismo di base. Ma dal suo «curriculum», quella definizione - di sinistra - scomparirà ben presto. Bernini, infatti, ben presto, passa armi e bagagli ai «dorotei», si lega al potentissimo Bisaglia. E ormai, il futuro ministro, vola: diventa Presidente. Prima della Provincia di Treviso, poi, addirittura, della giunta regionale. Carica che manterrà fino all'89.

Sono gli anni, tanto più dopo la morte di Bisaglia, in cui Bernini diventa capo indiscusso della Dc locale. Ed è ormai un protagonista quando firma quello che tutti chiamano il «patto» con i socialisti. Li riporta nella «sua» giunta, li fa entrare in tante amministrazioni dove la Dc potrebbe tranquillamente «governare» da sola. Il «patto» politico, ma non solo. L'interlocutore nel Garofano di Bernini si chiama De Michelis: è la maxi-«inchiesta», dagli appalti truccati alla corruzione, arriverà a colpire anche il segretario dell'attuale ministro degli Esteri.

Carlo Bernini, comunque, prova a disegnare per sé un'immagine «meno compromessa». È laureato in Econo-

mia dei Trasporti, anche se non riuscirà mai ad ottenere la cattedra, alla quale pure dice di tenere. In più, tre anni fa, si prende anche un'altra laurea, in Scienze politiche, all'università triestina.

Tiene al «look», insomma. Studi a parte, Bernini prova a costruirsi, disegnando (sì) il profilo di un moderno politico. Poco dc e molto europeo. Così, dà vita ad un'associazione regionale che raggruppa le comunità del Veneto, del Friuli, del Trentino, ma anche della regione croata, dell'Austria, dell'Ungheria. Riesce a diventare presidente dell'assemblea delle Regioni d'Europa. Punta a «spromincializzarsi», insomma, anche se le resistenze più grandi a queste iniziative, le trova proprio nel suo partito. Qualcosa fa: quando è stato presidente della conferenza delle Regioni tutti gli riconosccono correttezza formale, anche nei confronti dell'opposizione. Ma molto di più se ne vanta. Per capire: durante la sua gestione, prende corpo l'«idrovia», un collegamento via fluviale tra il Veneto e la Lombardia. Bernini si fa promotore di tantissimi convegni, tavole rotonde, etc. L'idea però (che potrebbe essere valida) comincerà a prendere consistenza, si fa per dire, solo quando Bernini se ne andrà a Roma. A fare il ministro.

Il suo «arrivo» nella capitale è dell'89. Il modo con cui fa l'ingresso nella «capitale della politica» fa già, però, vacillare l'immagine, tutta modernità ed efficienza, che s'era ritagliato. Bernini, il «politico europeo» viene cooptato nel governo solo grazie alla sollecitazione dei suoi fedelissimi. Chi minacciano fuoco e fiamme, quando si accorgono che nel gabinetto Andreotti non c'era alcun veneto. Così lo impongono. Il suo titolo di studi c'entra poco nella collocazione definitiva: Bernini va ai Trasporti perché era l'unico dicastero disponibile. A Roma, dunque. Grazie al Veneto. E della «sua» regione si ricorderà sempre: suoi uomini, o comunque potenti dc che possono essere cresciuti solo con la sua tolleranza, sono un po' in tutti gli scandali di questi anni. E il «patto» coi socialisti, forse, viene vivificato anche dai finanziamenti di 2200 miliardi per salvare ciò che resta della «Serenissima». Ma il Veneto «è» anche la Procura di Venezia; e gli appalti manovrati non sono ammessi neanche nei feudi.



Il ministro Bernini all'inaugurazione dell'autostrada

Gli identikit dei portaborse di De Michelis e Bernini

Giorgio Casadei e Franco Ferlin: il potere degli «uomini ombra»

DAL NOSTRO INVIATO

VENEZIA. Chiamarli portaborse è riduttivo. Bisognerebbe vedere cosa c'è, nelle borse. Uomini-ombra, di sicuro. Persone potenti ma sconosciute.

Chi sa qualcosa di Franco Ferlin? È di Giorgio Casadei? Su quest'ultimo è capitato di equivocare perfino a Giulio Andreotti: «È quello del ballottino», ha detto alla Camera. No. Ballerà anche, Casadei Giorgio, sulla scia del suo patron Gianni De Michelis. Ma il suo compito è di far ballare gli altri. C'è qualche riunione difficile, qualche demichelisiano dissenziente? Arriva lui. E risolve, sbrigativo come la signora Maria. Così dicono, almeno, i socialisti che non amano il «doge» di Venezia. Lo sceriffo di De Michelis, lo chiamano.

Quarantadue anni, baffo alla Frassica, pettinatura (ma non il pancione) come il capo. Scapolo. Triestino. Un curriculum politico da poche righe, che si solleva dopo l'incontro con De Michelis, folgorante ed assorbente. Da quel momento è il suo uomo. E inizia una discreta carriera: amministratore unico dei «Diari», per cominciare, i tre quotidiani fondati in Veneto e morti nel giro di tre anni. Funzionario Enimont. Ombra costante del «suo» ministro, prima alle Partecipazioni statali, poi alla Famesina. Amicone di Parretti. Grande conoscitore degli ambienti romani. Al di là di questo, il mistero. Soltanto un po' di velo, lo scorso settembre, il deputato socialista Franco Piro. In un dibattito alla Camera punge velenosamente l'ignoto Casadei: «noto

brasseur, «uno che non sa né l'inglese né l'italiano», che fa solamente delle «robe» di cui non si può parlare con la repubblica di S. Marino». Perché lo attacca? «Sono a disposizione della magistratura», dice adesso Piro. Che allora concludeva su Casadei: «Una persona che il ministro De Michelis dovrebbe allontanare dalla sua presenza».

De Michelis non ci pensa neanche, né allora né oggi. Almeno sta coi suoi. Bernini no. Quando Ferlin finisce sotto inchiesta e viene dipinto come suo braccio destro, rilascia una dichiarazione fredda: «Quale funzionario della Regione svolse funzioni di capogabinetto, mentre in sede ministeriale non ha fatto parte né della segreteria né del gabinetto del ministro».

Ferlin è un oggetto ancora più misterioso. 45 anni, origini polesane, casa a Padova, do-

roteo da sempre ma lontano da incarichi nella dc. Un uomo tarchiato, bonario, risata facile, nessuna foto in giro. Una super-ombra. Quando Bernini diventa ministro gli procura la presidenza dello Zooprofilattico delle Tre Venezie: 225 dipendenti, 50 miliardi di appalti in corso per la nuova sede. Poi gli dà un incarico come «esperto» (ma di che?) ai trasporti. Infine, la scorsa estate, lo nomina consigliere della Banca Nazionale delle Comunicazioni.

Per gli affari più privati Ferlin dispone a Padova di un ufficio. È dentro un'agenzia assicurativa di cui è titolare Franco Cremonese, il nuovo presidente della giunta regionale. Poco in là c'è un'altra assicurazione, vi fanno capo Maurizio Creuso ed i dorotei non berniniani. Bisaglia ha fatto scuola. □ M.S.

DEMOCRAZIA CRISTIANA
CONVEGNO NAZIONALE TRASPORTI
ROMA 25-26 FEBBRAIO 1992

“PRIORITY TRASPORTI

FATTORI STRATEGICI E POLITICHE DEI SERVIZI NELLE PROPOSTE D.C.”

Il frontespizio del volume distribuito al convegno sui trasporti e finanziato da diverse industrie statali

Publicità, inserzioni «elettorali»

E le industrie di Stato diventano sponsor dc

ROMA. Non c'è limite alla disinvoltura della Dc che s'è fatta pagare dalle aziende pubbliche l'apertura della sua campagna elettorale. Il fatto, un mega-convegno sui trasporti tenuto alla fine di febbraio a Roma. Un convegno esplicitamente elettorale: così l'aveva definito nelle conclusioni il senatore Guido Bernini. In una sede prestigiosa, l'Auditorium della tecnica nel palazzo della Confindustria. Davanti, uno stuolo di macchine blu dei ministri e dei «grandi commis» dell'industria pubblica, venuti a raccontare della «priority trasporti» a qualche centinaio di galoppini dc. Invitati i giornalisti, a decine, che avevano a disposizione una sala stampa da grandi occasioni, più un grande piccolo omaggio della casa. A tutti, nei due giorni del convegno, un elegante e gustoso pranzo della serie «self service», ma di lusso con tavole imbandite ad arte.

Insomma, una roba raffinata. Che costa. Chi paga? Le casse del partito, abbiamo pensato tutti. Già. Ma nella cartella distribuita ai convenuti c'era una preziosa «brochure» con la poderosa relazione del ministro dei Trasporti Carlo Bernini che col dire quanto è stato bravo nel suo dicastero, dava al via alla sua marcia di avvicinamento a Palazzo Madama. A uno di quei luoghi che, per via di una camera «attica» non ha ancora frequentato. Il «gran capo» della Dc veneta, infatti, è diventato ministro senza il passaggio obbligato di un mandato parlamentare: non è mai stato deputato, né senatore. E poi, dopo la lusinghiera «ouverture» del ministro, le dotte comunicazioni di vari personaggi: da Lucio Abis al sindacalista Cisl Gaetano Ar-

conti, da Angelo Sanza a Fabio Pistella. In fondo, però, il famoso «dultis». La pubblicità di dieotto sponsor.

Quel che colpisce, è che erano quasi tutte aziende pubbliche. Proprio quelle che si vogliono privatizzare. Eccole: Agip-Petrol, Auscat autostrade, Alitalia Finmeccanica, Alitalia, Ansaldo, Assoparti, Banco di Napoli, Conitama, Enel, Eni, Ferri, Fsi, In Fincantieri, In Finmare, Increment (studi di prevenzione e sicurezza), Intermetro, Iritecna, Fazio & Magliocco (marketing).

Può darsi che la Dc, nella sua magnanimità, abbia regalato le sue pagine a queste aziende. Ma il dubbio che sia avvenuto il contrario non è così aleatorio. Si dà il caso che tali imprese, tutte collegate al sistema dei trasporti, vivono molto delle commesse pubbliche decise appunto dai governi democristiani. □ R.W.