

venerdì 2 novembre 2001

Italia

rUnità 11

L'azienda del ministro, che ora è passata ai figli, ha progettato una parte dei rifugi del traforo

Conflitto d'interessi in galleria

Lunardi vuole riaprire subito il Bianco, la sua Rocksoil ha partecipato ai lavori

Maria Annunziata Zegarelli

ROMA Con il conflitto di interessi si può convivere. E ci scusi il ministro se abbiamo sostituito il soggetto - in origine era la mafia - ma parlare di lui significa questo: raccontare la storia del capo di un dicastero, le infrastrutture, che ha tutti i suoi interessi, passati, e quelli presenti - dei suoi figli - legati a doppio filo con una società che ha forti interessi nel settore.

Il ministro è Pietro Lunardi, la società la Rocksoil, che prima era sua ed ora dei suoi rampolli. Ma il precedente illustre lo legittima. Era o no, il presidente del Consiglio dei ministri, Silvio Berlusconi, a capo di Mediaset? Oggi, visto che è premier, si è tirato fuori: al suo posto ci sono i figli. La storia si ripete, o le persone si scelgono anche per le storie che si somigliano?

Vallo a scoprire. Loro, i protagonisti delle storie, volano alti e guardano avanti. Lunardi, per esempio, adesso guarda al Monte Bianco: ci tiene, in quanto ministro della Repubblica, a che si riapra al più presto il traforo che fu teatro di una delle più grandi tragedie nei tunnel degli ultimi anni. Ci tiene che torni funzionale, perché a questo deve puntare un ministro delle infrastrutture. Ci tiene anche perché, in qualità di padre dei suoi figli, che sono a capo della Rocksoil, deve badare agli interessi del paese, ma diamine, mica può mettere da parte quelli personali. E allora il traforo deve riaprire al più presto, anche perché «è sicurissimo». Anche perché le misure di sicurezza del tunnel sono state progettate dalla Rocksoil. Anche perché lui stesso fu presidente della commissione

Un controllore di volo all'aeroporto Malpensa di Milano

d'indagine sul Monte Bianco. E volle al suo fianco Vincenzo Pozzi, come membro della commissione, dirigente della Rav. Il quale a sua volta fu incaricato dalla Società di gestione del traforo, come ingegnere capo, di seguire i lavori nel tunnel. E che pochi giorni fa è stato nominato dal ministro Lunardi commissario dell'Anas, la società operativa attraverso cui il Ministero delle infrastrutture affida le concessioni alle società di gestione diretta. Complicato, da spiegare, certo, ma alla fine il cerchio si chiude e tornano quasi sempre gli stessi nomi e le stesse società. E questo il trucco per capire l'intricata vicenda. Concentrarsi su nomi e società.

Facciamo un esempio: Lunardi era a capo della Rocksoil, che ha progettato una parte dei rifugi del Traforo. Poi è diventato ministro. Ha lasciato la società ai suoi figli. Adesso dovrà dire l'ultima sui lavori del Traforo. Eseguiti anche dalla società di famiglia. Spiegano tutto in un'interrogazione al presidente del Consiglio i senatori dell'Ulivo Paolo Brutti, Anna Donati e Mauro Fabris. Dice Paolo Brutti al telefo-

no: «La gara d'appalto indetta dalla Società del traforo, dopo la tragedia, fu vinta da un'impresa francese, la Scetoroute, in associazione con la Spea per il progetto di ristrutturazione del tunnel. Tra i concorrenti c'era anche la Rocksoil, che all'epoca era di Lunardi». La quale perse. «Successivamente però - racconta il senatore Ds - la Spea subaffidò parte della progettazione ad altre società, tra cui la Rocksoil. E qui c'è già la prima irregolarità perché secondo la normativa europea questo subpassaggio non è ammissibile. La società in questione ha avuto un miliardo e 400 milioni per la progettazione dei rifugi». Insomma, dice il senatore, «la società di Lunardi, che era stata bocciata nel corso di una gara d'appalto, ha comunque avuto la sua parte di incarico, attraverso la Spea. Noi riteniamo che tutto questo sia scandaloso, a dir poco. Ma chiediamo anche al presidente del Consiglio di conoscere con esattezza gli effettivi rapporti che la società Rocksoil, della famiglia Lunardi, ha con le aziende che fanno progettazione di tronchi stradali. Ci dica il ministro entro quali confini si

muove la sua società e la sua posizione rispetto alla Rocksoil».

Insomma, l'ansia con cui Lunardi segue la vicenda della riapertura del Traforo non sarebbe soltanto «ministeriale». Come sottolinea anche Marco Lillo, sull'Espresso di oggi, in un ampio servizio sulla questione, gli interessi in ballo sono enormi, la Società del traforo infatti, perde 300 milioni per ogni giorno di chiusura».

Ma l'Ulivo non molla. Stavolta a presentare un'altra interrogazione parlamentare, come prima firmataria, è stata Anna Donati, senatrice dei Verdi, per puntare il dito su un altro fronte: il passante di Mestre. Il ministro non si sentirebbe per nulla obbligato ad indire gare d'appalto europee per la realizzazione del raccordo e del tunnel di Mestre. Basterebbe affidare i lavori a concessionari stradali come un'estensione delle attuali concessioni. Complicato? Un esempio: potrebbe affidare l'incarico alla società Autostrade, del gruppo Benetton, che è uno dei committenti della Rocksoil. Capito il meccanismo? Basta concentrarsi sui nomi e sulle società. Tutto torna.



Il ministro per le Infrastrutture Pietro Lunardi



La Ue raccomanda: più treni meno tir

BRUXELLES Monte Bianco, Tauern e Gattardo: tre drammatici incidenti che devono avere come conseguenza il varo di una nuova strategia nel settore del trasporto merci nei valichi alpini, in particolare verso e dall'Italia. Lo sostiene la commissaria europea ai trasporti, Loyola De Palacio, in un documento interno destinato ai colleghi dell'esecutivo Ue. «L'incendio del tunnel del Gattardo - afferma l'euroministro - fa emergere il problema generale del traffico delle merci nella regione alpina, e sottolinea come la priorità assoluta nel medio termine sia lo sviluppo di arterie ferroviarie che riducano i trasporti su gomma». In particolare il documento evidenzia «l'importanza del progetto della rete Lione-Torino (linea ferroviaria mista per treni ad alta velocità e trasporto combinato), che tra il 1994 e il 2000 ha ottenuto finanziamenti comunitari per 60 milioni di euro». «Nonostante gli sforzi a livello dell'Unione europea - osserva De Palacio - le autorità francesi ed italiane non hanno ancora completato il progetto, e hanno fatto la scelta minimalista di scavare un solo tunnel invece di due». Per la commissaria è indispensabile che nel dopo-Gattardo si faccia «tutto il possibile per rendere operativo entro l'inizio del prossimo decennio un collegamento a due vie tra Lione e Torino». Andrebbe inoltre accelerato l'iter delle norme europee destinate a migliorare la sicurezza stradale mediante l'introduzione del tachigrafo digitale e dei limitatori di velocità per i mezzi pesanti, e di quelle che regolano la durata massima del tempo di lavoro degli autotrasportatori.

questa misura sono stati eccessivamente penalizzanti. Questi provvedimenti dovevano essere presi con largo anticipo rispetto alla scadenza della proroga. Invece non si è fatto nulla. Alla base delle disposizioni dell'Enav sulla sicurezza esiste un problema reale ma bisognava agire prima».

Reazioni. L'Anpac, il maggior sindacato dei piloti, saluta la decisione del «tavolo tecnico» come una «scelta di civiltà» e aggiunge con estrema durezza il capo del sindacato, Andrea Tarroni: «Il non averlo fatto per tempo è stato il frutto di un disegno criminale». Comunque Tarroni esprime perplessità sulla nomina del superispettore: «Il rischio è che si sommi agli altri organismi, come accade spesso nel nostro Paese, è molto forte. In realtà i compiti del superispettore sono simili a quelli che furono affidati all'Enac quando fu costituita. L'Authority, insomma, ce l'abbiamo già».

Anche il senatore diessino, Paolo Brutti, della commissione parlamentare Lavori Pubblici di palazzo Madama, a proposito dell'istituzione del superispettore, parla di «un inutile duplicato», precisando: «Le funzioni che vengono assegnate a tale organismo erano già svolte dal dipartimento per l'Aviazione Civile del ministero dei Trasporti le cui indicazioni sono rimaste lettera morta». Brutti ricorda: «Il tempo della diagnosi è scaduto, quel che occorre nell'immediato è seguire le terapie indicate. La spartita è tutt'altro che chiusa visto che da martedì prossimo 6 novembre il problema del traffico aereo verrà affrontato dalla commissione bicamerale che tratterà il problema della sicurezza dei voli in Italia». c.b.

La Commissione istituita dal ministero dei trasporti punta l'indice contro l'ente, autore dei provvedimenti anti-nebbia, che se la prende con la Sea

Guerra di Linate, accuse all'Enav per l'incidente

MILANO Un'ora esatta dopo la sciagura di Linate dell'8 ottobre, un pilota Alitalia, testimone ravvicinato della catastrofe, dichiarava ai primi cronisti accorsi: «Ora inizierà una farsa all'italiana...». Scrivete scrivete che ci sarà un gioco perverso di scaricabarile. Sulla sicurezza tutti daranno la colpa a tutti, ma nessuno avrà il coraggio di denunciare le connivenze trasversali che hanno reso insicuri gli scali italiani. Nessuno porrà fine all'assurda gestione degli aeroporti, diventati dei grandi magazzini per far soldi a palate. E chisseneffrega se poi mancano radar di terra, sistemi di illuminazione efficienti, piste con segnaletiche nella norma. L'importante è la perfetta organizzazione per la vendita di magliette, scarpe, vestiti e profumi...». Il pilota, romano, se ne andò via sconsolato. I cronisti prendevano nota distrattamente. I particolari della sciagura con quei 118 morti bruciacati, imponevano altre attenzioni.

Ma quel pilota aveva ragione da vendere. Le cose stanno andando esattamente come aveva previsto. I sei maggiori scali italiani sono stati declassati: non sicuri in caso di nebbia. La decisione dell'Enav (Ente nazionale assistenza volo) è stata drastica. Magari anche troppo, magari discutibile, tuttavia il Governo, anziché prendere atto di una situazione ormai inostentabile in materia di sicurezza e porvi rimedio con decisione, è riuscito nella memorabile impresa di nominare un «superispettore», nella persona dell'ex capo di stato maggiore Andrea Fornasiero.

Così la misura presa dal ministro Pietro Lunardi non ha fatto altro che aggiungere l'ennesimo inutile soggetto alla già lunga catena degli «organismi prepo-

sti» all'aviotrasporto civile. Risultato: da ieri tutti con l'indice puntato contro Enav e Enac, contro la notam che declassa gli aeroporti vietando l'atterraggio in caso di visibilità inferiore ai 550 metri, con evidente penalizzazione soprattutto degli scali del Nord. Ora si grida al commissariamento dei due enti statali, si grida, come fa il governatore della Lombardia, Roberto Formigoni, allo scandalo che «danneggia gravemente l'economia lombarda», si grida all'impetività del provvedimento di Enav. Insomma si grida.

E si fa di più. La Commissione istituita dal ministero dei Trasporti sull'incidente all'aeroporto di Linate avvenuto l'8 ottobre scorso e nel quale persero la vita 118 persone prende di mira proprio l'Enav. I commissari denunciano radar fuori uso da più d'un anno, segnaletica ingannevole, controllo dei velivoli a ter-

ra solo a richiesta e attribuiscono la responsabilità di tutto ciò all'Enav, che si difende ribaltando le accuse sulla Sea. Nel dossier si sottolinea, tra l'altro, che - nonostante la documentazione «lacunosa e incompleta» ricevuta - è emerso un documento Enav in cui si dice che il controllo della circolazione dei velivoli a terra in condizioni di scarsa visibilità (Asmi) è a richiesta. «Ciò significa - scrivono gli ispettori nel rapporto - che il compito istituzionale più importante di Enav, cioè la «sicurezza», viene svolto, per quanto riguarda i movimenti nell'area di manovra, solo su richiesta dei piloti».

Si tira contro l'Enav, dunque, ma nessuno grida ad esempio contro la Sea, guidata dall'intoccabile ex presidente di Confindustria, Giorgio Fossa, che si è completamente chiamato fuori da ogni responsabilità in quella tragedia, appuntando

gridando: «È tutta colpa degli enti statali». Nessuno ha nulla da ridire per l'ultima trovata (senz'altro molto costosa) di Fossa che ha assunto a tambur battente un nuovo consulente per tutelare la propria immagine di «presidente e amministratore delegato» di Sea. L'assunzione riguarda Carlo Bruno, un professionista molto noto per i «casi disperati», ora si occupa anche dell'immagine di Cepu (l'istituto recentemente coinvolto nell'inchiesta sulle lauree truffa) e in passato fra i suoi clienti c'era pure il costruttore Salvatore Ligresti, uno dei protagonisti di Tangentopoli. Da sottolineare che Fossa aveva chiamato Massimo Baravelli («strappato» al gruppo Sole 24 Ore) a dirigere l'ufficio comunicazione, in previsione della quotazione in Borsa della società. Formigoni e il sindaco Gabriele Albertini non hanno nulla da ridire? Formigoni ancora ieri ha arrin-

gato l'opinione pubblica sui «terribili disastri dei passeggeri». Ma perché sulla Sea nemmeno un appunto?

Dunque ora si grida contro Enav. Ma Enav ha anche denunciato lo scarso impiego di risorse da parte degli enti gestori degli scali (fatte alcune doverose eccezioni) in opere destinate alla sicurezza dei voli. Il superispettore ministeriale Fornasiero ieri ha pronunciato parole anche piene di buon senso, «occorre superare l'attuale giungla di competenze nel trasporto aereo, per individuare chiaramente i diversi livelli di responsabilità che attualmente sono frammentati tra una pluralità di soggetti», annunciando l'apertura di un «tavolo tecnico fra i vari enti». Tuttavia sembra di capire che la prospettiva sia quella di un ridimensionamento di Enav. Il commento di Fornasiero sulle disposizioni che declassano gli scali alimenta il dubbio: «Gli effetti di

rUnità Tariffe Abbonamenti 2001

ITALIA	12 MESI	7 GG	£. 485.000	Euro 250,48
		6 GG	£. 416.000	Euro 214,84
		5 GG	£. 350.000	Euro 180,75
	6 MESI	7 GG	£. 250.000	Euro 129,11
		6 GG	£. 215.000	Euro 111,03
		5 GG	£. 185.000	Euro 95,54
ESTERO	12 MESI	7 GG	£. 1.000.000	Euro 516,45
		6 MESI	7 GG	£. 600.000

Per abbonarsi a **rUnità** o per regalare l'abbonamento ad un amico è necessario effettuare un versamento sul **conto corrente postale n° 48407035**

intestato a **Nuova Iniziativa Editoriale Spa**
Via Due Macelli 23 - 00187 Roma

Inviando copia del pagamento all'**Ufficio Abbonamenti** al Fax **06/69646469** si potranno abbreviare i tempi di attivazione

Puoi scegliere tra le seguenti modalità di abbonamento:

✓ **postale** consegna giornaliera a domicilio

✓ **coupon** tagliando per il ritiro della copia in edicola

Per qualsiasi informazione o chiarimento scrivi a

abbonamenti@unita.it

oppure telefona

all'**Ufficio Abbonamenti**

dal **lunedì** al **venerdì**
dalle ore **10** alle ore **16**

al numero **06/69646471-2**