

giovedì 6 dicembre 2001

Italia

l'Unità 11

Il vicepresidente della Camera Mussi protesta con Casini: atto grossolano e offensivo. Il ministro: era solo una riunione tecnica

Deputati Ds espulsi da Lunardi

Al ministero si discuteva del traforo del Gran Sasso. Un funzionario: non potete entrare

Piero Giampietro

ROMA Sono stati allontanati dalla sede del ministero delle infrastrutture perché "non invitati", e costretti a lasciare un vertice nel quale si discuteva della regione che li ha eletti. Per i deputati di sinistra Giovanni Lolli, Luigi Borrelli e Nicola Crisci, le porte del ministero si sono chiuse. Autore dell'operazione che ha infiammato la giornata dell'ufficio di presidenza di Montecitorio è stato il prefetto Claudio Gelati, capo di gabinetto del ministro Pietro Lunardi, che con un tempismo da far invidia ha invitato i tre deputati ad uscire dalla sala prima che arrivasse il sottosegretario Nino Sospiri, al quale era affidata la guida del vertice.

All'ordine del giorno c'era un tema che scotta per l'Abruzzo: il terzo traforo da costruire nel ventre del Gran Sasso, con la partecipazione all'incontro dei massimi vertici della Regione, delle quattro Province, dei maggiori Comuni interessati ed anche degli ambientalisti. "Una tavola rotonda" l'aveva però bollata il direttore della Protezione civile Bertolazzi, che invece si aspettava un tavolo tecnico. E così Gelati ha deciso di mettere alla porta i tre deputati dell'opposizione.

La notizia è rimbalzata subito alla Camera dei deputati, dove è stato interessato prima di tutto il capogruppo dei Ds Luciano Violante. Il vicepresidente della Camera, Fabio Mussi, ha subito preso posizione e scritto al presidente dell'assemblea Pierferdinando Casini. «Da quando sono parlamentare - ha scritto - mi è capitato diverse volte di partecipare a riunioni di ogni tipo presso i ministeri dedicate ai problemi del territorio e dei cittadini del mio collegio e della mia regione. Non mi risulta che ci sia mai stato un capo di gabinetto che abbia fatto uscire dei parlamentari da una riunione. Trovo l'atto particolarmente arrogante ed offensivo».

Giovanni Lolli è durissimo: «Un gesto allucinante, che segna un degrado allarmante della coscienza istituzionale», mentre Borrelli parla di «fascismo prossimo venturo». Ma le ripercussioni più pesanti sembrano riversarsi sull'assente d'eccellenza di quel vertice,



La galleria del traforo del Gran Sasso

ce, il ministro Lunardi. In effetti il titolare del dicastero non avrebbe dovuto partecipare, avendo lasciato la matassa nelle mani del sottosegretario Nino Sospiri, che oltre ad essere il presidente abruzzese di An è anche considerato uno dei leader della corrente "ambientalista" del partito di Fini.

L'attacco a Lunardi, l'ennesimo partito dall'Abruzzo in queste ultime settimane, porta stavolta la firma di Enrico Paolini, segretario regionale dei Ds. Paolini chiede di verificare se «la Rocksoil Spa di proprietà della famiglia Lu-

nardi sia interessata alla progettazione del terzo traforo». Una domanda retorica, rispondono in molti, e Paolini parla di "segreto di Pulcinella". Il progetto fu elaborato nel 1990, per consentire di mettere in sicurezza i laboratori dell'Istituto nazionale di fisica nucleare situati all'interno della montagna realizzando una terza "canna". Per dieci anni il progetto è stato congelato dai veti posti, oltre che dal movimento ambientalista, anche dal Consiglio regionale abruzzese, che nel 1995 si schierò all'unanimità contro la

sua realizzazione.

Il motivo è semplice: secondo la maggior parte del mondo accademico e scientifico della regione, il traforo rischia di ridurre ancora la portata idrica del Gran Sasso, dopo essere scesa di oltre il 60 per cento con la realizzazione degli altri due trafori. Ma con l'avvento di Lunardi al ministero il progetto si è improvvisamente sbloccato, e appena due settimane fa, in un precedente vertice molto più ristretto di quello di ieri, aveva detto chiaramente che non erano necessarie nuove valutazioni d'im-

L'Abruzzo si schiera «No al progetto»

PESCARA. Seimila persone, come non succedeva da almeno dieci anni in l'Abruzzo. Hanno sfilato in tanti a Teramo tre settimane fa, quando il Comitato per la difesa delle acque del Gran Sasso ha organizzato una vera e propria "marcia per l'acqua", chiedendo di fermare il progetto della costruzione del cosiddetto "terzo traforo". Progetto che potrebbe essere alla base di quel che ieri è accaduto a Roma. Scrivono i parlamentari cacciati: «E un'ulteriore conferma che un'opera, tanto importante e che tante preoccupazioni e contrarietà ha suscitato tra gli abruzzesi, viene portata avanti attraverso procedure tortuose e per molti versi oscure. La conferma che si vuole tenere questa vicenda al di fuori di un quadro di corretta informazione e di doveroso controllo democratico». Insieme, fianco a fianco, si sono ritrovati tre settimane fa esponenti dell'Ulivo e della Casa delle libertà (ma solo del versante teramano), sindacalisti, ragazzi no-global, istituzioni. Segno evidente che il terzo traforo del Gran Sasso è un argomento che anima la società abruzzese, e nelle scuole, accanto alla protesta contro la riforma Moratti, si occupa e si autogestisce contro il progetto. Ed il prossimo 15 dicembre, a Pescara, si ripeterà una manifestazione di massa, con due novità: una massiccia presenza di imprenditori e la massima mobilitazione dei Ds.

patto ambientale. Ed il centrodestra abruzzese, Sospiri in testa, si è schierato a favore del progetto, aprendo un nuovo capitolo sul piano istituzionale, visto che nel frattempo la Regione - passata al centrodestra - non ha prodotto nessun nuovo atto con cui smentiva la votazione del 1995.

«Evidentemente nel vertice di ieri - accusa Paolini - si doveva parlare di cose che un parlamentare non poteva ascoltare o avrebbe facilmente sbugiardato: ma neppure ai tempi di Selba era mai accaduto un fatto simile».

MILANO, PIAZZA DELLA SCALA

Investe un uomo e scappa un vigile gli spara alle gomme

Piazza della Scala a Milano si è trasformata ieri nel set di un film di gangster con investimenti, sparatorie e una fuga finale bloccata dai vigili urbani. Nel primo pomeriggio, infatti, una Mercedes classe A ha travolto un passante, un extracomunitario, che attraversava con il verde sulle strisce pedonali. Dall'auto pirata nessuno è sceso a prestare soccorso all'uomo steso per terra. Anzi, l'automobilista ha accelerato cercando di scappare.

Un vigile, che aveva assistito all'investimento, ha estratto la pistola d'ordinanza e ha sparato tre colpi, due dei quali hanno raggiunto le ruote posteriori dell'auto. Il terzo è andato a vuoto. Con le gomme a terra, il guidatore della Mercedes ha comunque continuato la fuga a zig-zag, ma una pattuglia di vigili l'ha bloccato in via Filodrammatici. L'uomo è stato portato al comando dei vigili in piazza Beccaria per accertamenti. Il passante è stato medicato all'ospedale Fatebenefratelli e le sue condizioni non sembrano gravi.

CHIESERO IL RISCATTO ALL'UOMO SBAGLIATO

Condannati a meno di 2 anni i "ladri" della salma di Cuccia

Sono stati condannati a meno di due anni di carcere, con la condizionale, i due amici della Valle di Susa che, a metà marzo, rubarono la salma del finanziere Enrico Cuccia dal cimitero di Meina (Verbania) per poi chiedere un riscatto ai familiari. Il gup Luigi Maria Montefusco ha inflitto un anno e otto mesi a Franco Bruno Rapelli, camionista, e un anno e sei mesi a Gian Franco Pesce, operaio. La coppia era accusata di tentata estorsione, violazione di sepolcro e sottrazione di cadavere. La pubblica accusa aveva chiesto quattro anni. Soddisfatti gli avvocati difensori, che avevano chiesto al giudice di commisurare la pena all'effettiva pericolosità dei due imputati. L'inchiesta, infatti, accertò che Pesce e Rapelli erano solo due persone che con il "colpo" (l'idea venne al secondo mentre sfogliava casualmente la rivista Capital) cercavano di risolvere le rispettive difficoltà economiche. L'operazione, peraltro, fu eseguita in modo assai maldestro: la coppia arrivò persino a chiedere il riscatto alla persona sbagliata, Paolo Cuccia, amministratore della romana Acea, credendo che fosse il figlio del presidente di Mediobanca.

TERAMO: LIBERATI DALLA POLIZIA 50 CINESI

Lavoravano 16 ore al giorno per 500 lire a pezzo

Quattro laboratori clandestini sequestrati, quattro imprenditori cinesi indagati, 50 immigrati clandestini rimpatriati ma, soprattutto, l'ombra della criminalità organizzata cinese in Italia. È il bilancio dell'operazione «Lanterne rosse», condotta martedì notte dagli agenti della Squadra Mobile della Questura di Teramo. Nel blitz la polizia ha sequestrato quattro locali adibiti a laboratori di pelletteria: due ad Alba Adriatica, uno a Martinisco e uno a Tortoreto. All'interno, gli agenti hanno trovato circa 50 cittadini cinesi, di età media intorno ai 25 anni, che lavoravano per 16 ore al giorno in condizioni igieniche precarie, in locali senza riscaldamento e utilizzati anche come dormitorio. Gli operai venivano pagati 500 lire per pezzo finito di oggetti vari, quali jeans, portamonete, borsellini per l'euro, zainetti. Nel corso dell'operazione sono intervenuti anche gli ispettori del lavoro, che hanno elevato multe a carico dei titolari dei laboratori di oltre 300 milioni di lire per ciascun laboratorio.

L'INTERVISTA Ivan Cicconi, ingegnere: alla Rocksoil soldi pubblici con trattativa privata Alta velocità, altissimi guadagni «Quei contratti sono illegittimi»

Sandra Amurri

BOLOGNA La Tav, il progetto di linea ferroviaria di Alta Velocità, la più grande opera mai progettata in via di realizzazione, che vede come ideatore dell'architettura contrattuale l'allora Ministro del Bilancio Cirino Pomicino, al di là delle spettacolari inaugurazioni delle singole gallerie, nasconde molti aspetti inquietanti, come spiega l'ingegnere Ivan Cicconi, direttore della Quasco, società di ricerca e sviluppo di Bologna, autore nel 98 del noto libro sull'Alta velocità "La storia del futuro di Tangentopoli", finito negli atti di processi istruiti dal pool Mani pulite, consulente dell'ex ministro ai Lavori Pubblici Nerio Nesi.

Berlusconi inaugurando la galleria della Raticosa ha detto che, una volta terminata l'intera tratta Firenze-Bologna nel 2006, si avrà appena l'8% in più dei costi preventivati. È così?

«È assolutamente falso. Basta leggere i dati Tav 2001 da dove emerge che la tratta Firenze-Bologna va da una previsione di spesa di 2100 miliardi nel '91 a 8150 miliardi nel 2001, mentre, sulla base di dati certi sui lavori in corso, la Quasco prevede che si giungerà addirittura ad un costo di 9800 miliardi. Un altro parametro per meglio valutare l'infondatezza di certe affermazioni e per rendersi conto della gravità di ciò che sta avvenendo, è dato dai costi della stessa galleria Raticosa che sono del 380% maggiori di quella della stessa lunghezza che sta realizzando a Bologna un'impresa spagnola,

l'unica tratta attraverso una gara internazionale. E ancora, il costo dell'ultima galleria affidata a Fiat sulla Bologna-Firenze, a trattativa privata, è del 560% maggiore del costo della galleria di Bologna con il contratto firmato nello stesso periodo».

Berlusconi, nonostante ciò che lei sta dicendo, ha affermato che considera la Tav un buon modello, un buon sistema da riproporre. Il suo ministro Lunardi, alla fine di giugno, quando i cantieri della tratta Firenze-Bologna vennero posti sotto sequestro dalla magistratura per alcune settimane, gridò allo scandalo esaltando proprio il modello Tav, come esempio per realizzare le grandi opere.

«Il cosiddetto modello Tav è quanto di più antieuropeo ed antieconomico possa esistere. In Italia costa, infatti, molto di più che in Francia e in Spagna realizzare l'Alta velocità, proprio grazie al modello Tav. Le cause sono da ricercare non solo nella cattiva gestione delle attività,

Berlusconi dice il falso: la previsione di spesa per la tratta Bologna-Firenze è salita da 2100 miliardi a 8150

beni nell'architettura contrattuale e finanziaria del progetto che determina ruoli ed interessi dei "concessionari" in netto contrasto con l'interesse pubblico della qualità, del costo e della sicurezza dell'opera. Per la realizzazione della tratta Bologna-Firenze, come di tutte le altre, non c'è mai stata una lira di investimento privato, e gli stessi contratti e la loro gestione sono viziati da diversi profili di illegittimità. Per la Bologna-Firenze il contratto fra Tav e Fiat è stato firmato nel settembre del 1991, sono passati più di dieci anni e non sappiamo ancora esattamente quanto dovremmo ancora aspettare. Mi pare che questo progetto abbia in sé tutta la pericolosità possibile. Certo è, però, particolare non trascurabile, che la Tav garantisce anche alla Rocksoil, società di Lunardi, l'affidamento, a trattativa privata, del contratto di consulenza per la progettazione e la realizzazione dell'opera».

Lei afferma che vi sono molti profili di illegittimità. Spieghi meglio. «Il contratto affidato da Tav a Fiat, si è realizzato attraverso una trattativa privata, sulla base di due presupposti che non sono mai esistiti: il finanziamento privato e la maggioranza privata di Tav Spa. Due falsi clamorosi che solo nel 1998 il ministro Burlando ha avuto il coraggio di denunciare pubblicamente. Poi c'è il sub-affidamento della concessione da Fiat al consorzio Cavet, con dentro Fiat-Engineering e Impregilo, e poi ci sono gli appalti che vengono affidati da Cavet con ribassi del 20, 30% che vengono intascati dallo stesso consorzio anziché tornare nelle casse pubbliche».

Operai attraversano il piccolo varco creato dopo l'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria Raticosa il tratto più difficoltoso della galleria per la nuova linea ad alta velocità Benvenuti/Ansa



Secondo Lunardi e Berlusconi i privati però con il sistema della concessione possono garantire di più i tempi e la qualità delle opere.

«Potrebbero, ma non è certo questo il caso, perché né Fiat, né Cavet sono responsabili della gestione. Tantomeno debbono recuperare con la gestione l'investimento. Fiat, e dunque Cavet, sono incaricati solo della progettazione e realizzazione delle infrastrutture e per questo sono pagati al 100% da Tav, una società, oggi, al 100% delle Ferrovie dello Stato. Non solo dunque Fiat e Cavet hanno tutta la convenienza ad allungare i tempi (e la storia lo dimostra) ma non garantiscono nemmeno la qualità, in un caos di controllori-controllati privati che, legittimamente, hanno solo l'interesse a guadagnare quanto più possono».

Questa architettura contrattuale in cui l'unico aspetto chiaro sembra essere il massimo profitto può, dunque, avere anche dei riflessi sulla sicurezza dei lavoratori e sulla la tutela dell'ambiente?

«Nel tratto appenninico attraversato, i lavori intercettano inevitabilmente molte falde e questo ha già prodotto fenomeni già significativi di prosciugamento o inquinamento di diversi torrenti. A parte la sporadica e insufficiente presenza dei controlli esterni, i lavori delle imprese sono controllati da Cavet, il consorzio è controllato da Fiat e a controllare la Fiat c'è Tav, cioè una scatola vuota priva di competenze in merito. In questa catena di controlli privati l'interesse della qualità dell'ambiente e della sicurezza dei lavoratori sono inevitabilmente ignorati.

In quei cantieri muoiono due lavoratori all'anno e due al giorno riportano infortuni gravi».

Il ministro Lunardi si difende dall'accusa del conflitto di interessi dicendo che ha dato l'azienda in

Il modello Tav è antieconomico Costruire in Italia costa molto di più rispetto alla Francia o alla Spagna

mano ai suoi figli. È credibile? E qual era il ruolo di Lunardi nella realizzazione della Firenze-Bologna quando è stato nominato ministro?

«Il ruolo di Lunardi non è cambiato di una virgola. Il contratto che la Rocksoil (azienda di Lunardi) ha con Cavet e Fiat Engineering, con soldi totalmente pubblici, che si è aggiudicato senza alcuna gara pubblica, continua ad essere tale e quale. A lavorare è sempre la Rocksoil, con soldi, lo ripeto, totalmente pubblici, anche se il contratto, senza gara, è firmato da un committente privato».

Quindi, la realizzazione della Firenze-Bologna, è ad opera della Rocksoil, di Lunardi, con finanziamento tutto pubblico?

«Esattamente. Di fatto, paradossalmente, il Ministro, con l'inaugurazione della Raticosa, ha inaugurato anche se stesso».

Per restare sempre in materia, un altro Ministro, Frattini ha, invece, rassegnato le dimissioni da Presidente del Collegio Arbitrale tra Tav e il Consorzio "Cepav Due" nato per redimere il contenzioso creato per la costruzione del tratto ferroviario Milano-Verona. Lo ha fatto, dice lui, per evitare l'accusa di conflitto di interessi. Si è trattato, quindi, di un gesto dignitoso?

«È stato un gesto inevitabile, infatti, fra venti giorni, con l'approvazione della Finanziaria, verranno meno i motivi del contenzioso e, quindi, della questione arbitrale. Occorre ben comprendere che i motivi di contenzioso verranno meno nella Finanziaria di Berlusconi in cui è stata cancellata l'unica norma positiva emanata da un governo, quello di centro-sinistra, su questa grande opera. La norma dell'ultima Finanziaria del centro-sinistra, infatti, aveva sancito l'azzeramento del contratto di Cepav Due e aveva stabilito che l'assegnazione per la realizzazione di quella tratta, doveva avvenire attraverso una gara d'appalto europea».