

Finanziamenti a pioggia, senza criteri selettivi. La cassa è vuota: addio ai cantieri, alle autostrade e ai trafori promessi in campagna elettorale

Le Grandi opere restano sulla lavagnetta di B

Il flop di Lunardi: per le infrastrutture stanziato il 10% dei fondi e i cantieri apriranno solo nel 2003

Enrico Fierro

ROMA L'Italia da rifare, da rinnovare e da rivoltare come un calzino grazie alle 19 grandi opere pubbliche illustrate sulla famosa lavagnetta di «Porta a Porta» da Silvio Berlusconi.

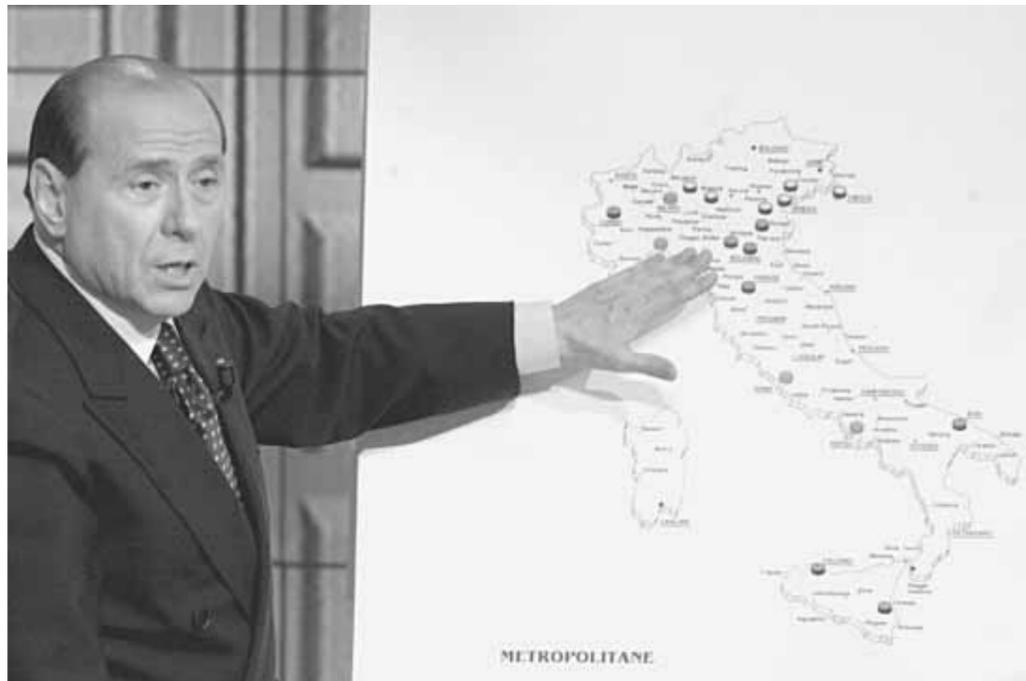
Cantieri dal Nord al Sud, dal Frejus a Gela, trafori, autostrade, trasporti, aeroporti, acquedotti e poi «la madre di tutte le opere»: il Ponte sullo Stretto di Messina. Tre anni di lavori per «modernizzare» l'Italia, 243.695 miliardi di lire da spendere per un milione e duecentomila posti di lavoro in più. Erano queste le promesse fatte in campagna elettorale da Silvio Berlusconi ed era questo il miracolo promesso dalla «Legge obiettivo» del ministro Pietro Lunardi. Ma ora un articolo de *Il Sole-24 ore* scopre che gli stanziamenti promessi restano sulla carta, che i primi cantieri verranno aperti solo nel 2003 e una prima esigua ripartizione dei fondi non sembra seguire criteri selettivi e di efficienza (come pure il professor Lunardi aveva promesso), ma viene fatta a pioggia.

Eppure il ministro aveva promesso celerità e finanziamenti certi. Per le nuove grandi infrastrutture «diremo addio ai tempi biblici nell'approvazione, nella fase decisionale e in tutte quelle precedenti all'inizio dei lavori. La novità vera è che si danno dei tempi entro i quali bisogna fare certe azioni. Con i vecchi sistemi, nel momento in cui si inizia a realizzare un'opera nasce già vecchia. Questo deve cambiare. Non si possono aspettare venti o trent'anni. È una cosa inaccettabile».

I tempi, invece, si legge nell'articolo del giornale confindustriale che ha analizzato la delibera Cipe che definisce il quadro finanziario delle opere, saranno lunghissimi. Tanto per iniziare, «quest'anno il piano potrà contare su 2.763 milioni di euro ma solo dopo che sarà approvato il «collegato infrastrutture». Insomma: poco più del 10% di quello che il governo dice di voler spendere nel triennio 2002-2004 (24.204 milioni di euro). Per il Sole queste cifre «rappresentano soltanto previsioni di carattere programmatico» che «non consentono di attivare appalti e contratti». Ad aumentare le difficoltà ci sono poi i rilievi di costituzionalità e le opposizioni delle Regioni. Prendiamone una governata dal centrodestra, il Lazio, realtà che si vede destinare 13mila miliardi di fondi per le infrastrutture. Il 25 gennaio scorso, il governatore Storace si dice pronto a firmare l'intesa, ma precisa che prima vuole «vedere un po' di date, voglio capire quando apriranno e chiuderanno i cantieri. Voglio garantire ai cittadini che non si tratta del solito balletto di cifre attorno alle quali non c'è nessuna realizzazione. A costo di perdere qualche settimana preferisco avere qualche certezza in più». Ora basterebbe che Storace scorresse l'articolo per chiarirsi qualche dubbio. «Per il 2002 non si aprirà alcun cantiere innovativo di un certo peso, tranne forse un appalto a general contractor da 350milioni di euro sulla Salerno-Reggio Calabria, che non è cer-

Ricorso alla Corte Costituzionale

«È necessario che la Giunta regionale, magari coordinandosi in questo caso con la Regione Toscana, faccia valere il suo diritto di ricorso alla Corte Costituzionale, prima della scadenza del termine del 27 febbraio, per bloccare i progetti delle cosiddette grandi opere del Governo Berlusconi, che rappresentano una minaccia all'equilibrio ambientale dell'Appennino toscano-emiliano». Lo chiede il capogruppo del Prc in consiglio regionale dell'Emilia-Romagna, Leonardo Masella. Rifondazione Comunista «sostiene decisamente» le posizioni di Legambiente sulla necessità di fermare la devastazione del territorio e l'inquinamento urbano e di scegliere un tipo di sviluppo alternativo attraverso il potenziamento della rete ferroviaria ordinaria e l'adeguamento e la manutenzione delle strade esistenti. «Come forza di governo - continua Masella - chiediamo che l'Emilia-Romagna si ponga anche in questo in opposizione alle scelte del governo».



to un'opera nuova. A fine anno anche un maxi-lotto della variante di valico appenninica, sui cui, però, la legge obiettivo non avrà avuto alcuna influenza».

Mancano i soldi e quei pochi sono ripartiti a «pioggia», senza criteri selettivi e scelta delle priorità. Nella delibera Cipe si legge che i fondi per il 2002 andranno a 88 opere, tra queste il Ponte sullo Stretto (20,6 milioni di euro per

la progettazione), la ferrovia Rieti-Passo Corese (13,4 milioni di euro), tanto per fare degli esempi. Sulla snellezza delle procedure poi c'è poco da aggiungere, altro che superamento dei tempi biblici. «Chi pensava a un intervento snello - si legge nell'articolo del Sole - si trova oggi davanti un apparato mastodontico il cui passo sembra tutt'altro che agile».

Piano impantanato? Il mini-

stro Lunardi replica indignato: «No, non è affatto vero», si stanno compiendo gli studi di fattibilità e si arriverà presto alle successive fasi di realizzazione delle opere. «La legge-obiettivo - spiega ai cronisti - è uno strumento, il vero problema è creare una progettazione di qualità che è mancata in questi anni». E i soldi che mancano ancora all'appello? «Il problema finanziario è solo l'ultimo, per-

ché i privati sono pronti ad intervenire».

Il governo manterrà i suoi impegni, ma servono idee. «Dopo 50 anni nei quali si sono costruiti solo stadi bisogna ritrovare l'orgo-

glio di costruire opere che restino nel tempo». Ottimista come sempre! La verità, dice Ermete Realacci, deputato della Margherita, è che «la delibera del Cipe che dà attuazione alla legge obiettivo del

Verdi: è solo un libro dei sogni

«L'elenco delle opere pubbliche a cui si applicherà la legge Lunardi è ormai uno sterminato elenco di oltre 300 interventi, senza risorse e senza selezione delle priorità, un il solito libro bianco dei sogni». Lo afferma in una dichiarazione la sen. Anna Donati (verdi), la quale ricorda che «quando il ministro Lunardi si è insediato nel suo dicastero ha proposto di accelerare le procedure e concentrare le risorse per pochi interventi strategici da far decollare entro pochi mesi». «Invece strada facendo il provvedimento e l'elenco degli interventi sono stati praticamente estesi a tutte le opere che il Governo propone di fare nei prossimi dieci anni. E evidente che questa estensione sarà il fallimento delle legge Lunardi perché mancano le risorse finanziarie, perché la prevista figura del general contractor non è estendibile a tutto il mercato delle costruzioni e infine perché non si può fare una tale elenco di opere senza il parere degli enti locali».

Dalla gaffe sulla mafia, con la quale bisogna convivere, al suo conflitto d'interessi

«Soldi certi e tempi rapidissimi» Le ultime parole di Lunardi

È l'uomo delle frasi famose. La più celebre - solo per il momento, però, vista la fervida fantasia del personaggio - è quella sulla mafia.

«Caffè delle Versiliane, bella gente, prime mondanità dell'era Berlusconi. Mafia e camorra sono fenomeni che ci sono sempre stati e sempre ci saranno. Purtroppo ci sono: dovremo convivere con queste realtà». E se poi ci saranno «questi problemi di camorra» per le grandi opere pubbliche e per le migliaia di miliardi che si metteranno in moto, «beh, ognuno se li risolverà come meglio crede».

Parole di pietra che indignarono Pina Grassi, la vedova di Libero, uno che ci rimise la pelle per non «convivere» con i boss, ma che fecero conoscere all'opinione pubblica Pietro Lunardi, «il tecnico» che Berlusconi volle ministro delle Infrastrutture. Il grande pubblico, per la verità, quell'uomo sulla sessantina, dai bei vestiti e dai capelli argentei sempre in ordine, lo aveva già visto, o meglio, intravisto. Una sera in tv,

nella indimenticabile Porta a Porta della lavagnetta, la trasmissione durante la quale Berlusconi si produsse in uno dei suoi numeri migliori (la scenetta delle corna spagnole era ancora al di là da venire), prese un pennarello e disegnò il piano delle grandi opere pubbliche della sua nuova Italia su una lavagnetta. Tra gli osanna di Vespa, il Cavaliere indicò quel signore presente in studio che ai teletentori ricordava il Gregory Peck de «Il grande peccatore», sorrise e sospirando si augurò che «un domani possa far parte della compagine di governo». Le cose,

per la verità, non furono immediate, perché nella vittoriosa Casa della Libertà non tutti gradivano quell'ingegnere che con le sue società di progettazione e consulenza aveva sempre lavorato sotto ministri e governi di tutti i colori. Lui, il professore, se ne accorse e sparò a palle incatenate.

Sempre per la serie frasi famose: «Se Berlusconi preferisce mettere un politico al ministero delle Infrastrutture faccia pure; poi ne risponderà agli elettori», disse ai giornali. Comprensivo aggiunse: «Capisco che i politici vogliono avere la loro gratificazione ma ritengo che non sarebbe sbagliato avere al governo anche un tecnico, perché l'Italia è da risollevarsi, e non credo che i politici possano riuscirci da soli». «Trascoliamo per le parole dell'ingegner Lunardi», commentò meravigliato Paolo Bonaiuti, portavoce del Presidente Berlusconi.

Ancora parole famose. Quelle pronunciate dall'ingegnere prima di diventare ministro: «Il Ponte sul-

lo Stretto può attendere, prima bisogna completare la rete autostradale e quella ferroviaria». Ed era l'11 aprile del 2001. «Il ponte sullo stretto di Messina si farà e sarà uno dei temi che verrà subito affrontato, se non altro per dare un segnale concreto a chi si aspetta dal nuovo governo qualcosa d'importante». Ed era il 24 maggio del 2001. Parole

famose e modelli da seguire non sempre azzeccati. Il professore è ancora ministro in pectore ma ha già le idee chiare: «La tratta toscana della Tav (l'alta velocità, ndr) è un'opera da considerare il nostro modello». Per carità non, implorano ambientalisti e sindacati della zona, quell'opera, la Firenze-Bologna, doveva costare 6mila miliardi e ha già



superato gli ottomila, ma non solo «i costi sono lievitati fino a far quadruplicare la cifra indicata nella convenzione siglata nel 1991, e che parlava di una spesa di 2.100 mld per il tratto Firenze-Bologna; la cifra è poi salita a 3.959 mld nel maggio 1996, a 4.959 mld nel luglio 1998, a 6.100 nel febbraio 2000 ed arrivare ad 8.150». A quanto lieviteranno i costi nel 2005, data della prevista conclusione dei lavori? Il ministro tace. E si arrabbia quando viene alla ribalta il suo conflitto di interessi. Il professore, infatti, è socio della Rocksoil, società di progettazione che da sempre lavora con il ministero dei Lavori Pubblici. «Per illustrare il conflitto di interessi del professor Lunardi - scrive l'Espresso - basta una cartina: quella presentata da Berlusconi a Porta a Porta». «Cederò la mia società alle banche», assicura il neoministro, «e quando sarà fatta la legge sul conflitto di interessi mi adeguerò». Altra frase famosa.

Sopra il Presidente del Consiglio Berlusconi, mentre illustrava le Grandi Opere da fare sul territorio italiano. Sotto, il ministro Lunardi sorride dopo l'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria Raticosa sulla Bologna-Firenze

superato gli ottomila, ma non solo «i costi sono lievitati fino a far quadruplicare la cifra indicata nella convenzione siglata nel 1991, e che parlava di una spesa di 2.100 mld per il tratto Firenze-Bologna; la cifra è poi salita a 3.959 mld nel maggio 1996, a 4.959 mld nel luglio 1998, a 6.100 nel febbraio 2000 ed arrivare ad 8.150». A quanto lieviteranno i costi nel 2005, data della prevista conclusione dei lavori? Il ministro tace. E si arrabbia quando viene alla ribalta il suo conflitto di interessi. Il professore, infatti, è socio della Rocksoil, società di progettazione che da sempre lavora con il ministero dei Lavori Pubblici. «Per illustrare il conflitto di interessi del professor Lunardi - scrive l'Espresso - basta una cartina: quella presentata da Berlusconi a Porta a Porta». «Cederò la mia società alle banche», assicura il neoministro, «e quando sarà fatta la legge sul conflitto di interessi mi adeguerò». Altra frase famosa.

Altra frase famosa. e.f.

Le commissioni Lavori pubblici di Camera e Senato chiamate a decidere domani sulla nomina ad amministratore delegato dell'imprenditore «in affari con Lunardi»

Il ministro Lunardi indagato per la nomina di Pozzi all'Anas

Nedo Canetti

ROMA Il ministro dei Trasporti Pietro Lunardi è stato iscritto sul registro degli indagati dal pm romano Silverio Piro in relazione alla nomina di Vincenzo Pozzi a commissario dell'Anas. Il fascicolo sarebbe stato aperto dopo la denuncia di alcuni parlamentari che qualche mese fa avevano sostenuto che nella proposta di nomina di Pozzi si configurasse un conflitto di interessi del ministro Lunardi. A quanto si è appreso il Pm avrebbe ascoltato come testimone Paolo Brutti dei Ds che nell'ottobre scorso fu tra i parlamentari che sollevarono il caso.

Tra mercoledì e giovedì questa patata bollente, su cui ora anche la magistratura dovrà dire la sua, sarà tra le mani dei parlamentari

delle due commissioni Lavori pubblici di Camera e Senato. Si tratta del parere che il Parlamento deve esprimere sulla nomina dell'amministratore delegato dell'Anas. Il ministro Pietro Lunardi propone, appunto, al delicato incarico l'ingegnere Vincenzo Pozzi. Lo stesso che il titolare per le Infrastrutture aveva già proposto il 4 ottobre dello scorso anno, trovando però lungo la strada un ostacolo che nemmeno la sua nota disinvoltura era riuscita a rimuovere. Semplicemente Pozzi non aveva i requisiti di legge per occupare quella poltrona. Di fronte ad una sicura bocciatura, fu lo stesso ministro a bloccare tutta la procedura. Una lettera del collega ai Rapporti con il Parlamento, Carlo Giovanardi, una dozzina di giorni dopo la richiesta del parere, invitava le commissioni parlamentari a soprassedere perché «il governo si appresta - scri-

veva il ministro - a nuove decisioni in merito ai vertici dell'Anas».

Nuove decisioni? Semplice, il commissariamento dell'Azienda. Trovare il nome del commissario? Non difficile per Lunardi. L'ing. Pozzi, avete indovinato. Si commissaria quando il Cda non è più in grado di funzionare. Quello dell'Anas sarebbe scaduto nel 2004, ma da oggi a domani, tre consiglieri su cinque si dimettono. L'amministratore delegato, Giuseppe D'Angiolino, il quale, dopo un accordo con il ministro, se ne va volontariamente, con un'indennità di buonuscita di 2 miliardi e 800 milioni, anche come risarcimento per il periodo mancante alla scadenza del mandato. Insieme a lui, si dimettono due consiglieri, Migliavacca e Urbani, con 650 milioni cadauno. Non si muovono gli altri due, Carta e Cicconi, che hanno

«solo» 550 milioni. C'è un piccolo particolare. Per gli amministratori pubblici non esiste alcun compenso per la cessazione del rapporto, né buonuscita né indennità per coloro che non vengono allontanati senza giustificato motivo (nel caso le dimissioni sono state comunque «volontarie»...). Perché sono stati spesi questi soldi? Un mistero sul quale sta indagando la Procura generale della Corte dei Conti. Per tornare al racconto dei fatti, siamo rimasti al commissariamento che, a norma di statuto, non potrebbe nemmeno aversi con l'azzeramento del Cda, norma che viene aggirata con un marchingegno. Il 17 ottobre Lunardi nomina Pozzi, nomina illegittima, a tutti gli effetti, se non che, 12 giorni dopo, il 29 ottobre, un decreto presidenziale modifica lo statuto dell'Anas, inserendo anche il mancato funzionamento degli

organi societari tra le possibilità del commissariamento, con validità retroattiva, naturalmente. Per Fi va bene, gli alleati mugugnano. Che si fa allora? Si nominano tre subcommissari, uno in quota Lega, uno An, uno Ccd-Cdu. I signori Alberto Brandani, Giobatta Papello e Giuseppe Bonomi. Lo credereste? Sono ora tutti e tre candidati a membri del Cda. Con Pozzi. Con Lunardi. Da dove nasce, si chiederà qualcuno, questa pervicace volontà del ministro di avere, a tutti i costi, Pozzi all'Azienda delle strade e che ora potrà ottenere perché la richiesta di parere alle Camere è accompagnata da un insolito parere dell'Avvocatura dello Stato che afferma possibile la nomina anche in deroga allo Statuto. Nasce da un lungo sodalizio di rapporti professionali per centinaia di miliardi, sui quali sta indagando un'altra Procura, quella della Re-

pubblica, di Roma, che ha ieri sentito, come persona informato dei fatti, il senatore ds, Paolo Brutti, presentatore, insieme alla verde Anna Donati, sull'Anas di numerose interrogazioni. Un rapporto che ha origine in anni lontani, nel 1989, e che si rafforza, nel tempo, opera dopo opera, tra autostrade, trafori, strade, progetti, consulenze che vede protagonisti, insieme, la Rocksoil di Lunardi, la Rav, con Pozzi dirigente, il gruppo Autostrade spa. Il capitolo è lunghissimo. Bisognerà scriverlo tutto. Un solo esempio. Dopo il disastro del Monte Bianco, la Società italiana per il traforo (Autostrade spa) nomina una commissione d'inchiesta. Presidente Pietro Lunardi che chiama, come componente e ingegnere capo, sì, proprio lui, Vincenzo Pozzi. Segue collaborazione, per il raccordo autostradale della Valle d'Aosta, per esempio.