

giovedì 14 febbraio 2002

oggi

l'Unità

7

Paolo Brutti sentito come persona informata dei fatti. Conferenza stampa e dossier dell'Ulivo: «situazione da regime coreano»

Lunardi, il conflitto d'interessi in procura

Smentita l'iscrizione del ministro nel registro degli indagati, ma l'inchiesta c'è

Enrico Fierro

ROMA Sul ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi grava un conflitto di interessi grosso come un'autostrada. «La sua permanenza al ministero crea una situazione assolutamente anomala, da regime coreano. Perché prima, da ingegnere, ha progettato opere pubbliche che poi, da ministro, ha dichiarato assolutamente strategiche. Siamo di fronte a uno scandalo che deve essere rimosso». Parla Paolo Brutti, l'anti-Lunardi, il senatore dei Ds che martedì sera è stato sentito come «persona informata dei fatti» dal pm Silverio Piro. Il procuratore capo di Roma ieri ha smentito che il ministro sia iscritto nel registro degli indagati, ma un dato è certo: l'inchiesta sul conflitto di interessi di Lunardi c'è e va avanti, la Procura ha sentito il senatore Brutti che ha parlato, firmato un verbale lungo due pagine e lasciato documenti. Tanti. Brutti, che ieri ha tenuto una conferenza stampa con i senatori Anna Donati (Verdi) e Maurizio Fabris (Margherita) non molla: «Nel caso di Lunardi ci troviamo di fronte ad un conflitto di interessi reale, che si esplica attraverso atti concreti che producono soldi e vantaggi per le aziende di suoi familiari». Progettazioni, appalti: un giro di centinaia di miliardi.

Tre senatori dell'Ulivo ricostruiscono la storia della nomina dell'ingegnere Vincenzo Pozzi ad amministratore delegato dell'Anas, una nomina fortemente voluta da Lunardi che l'Ulivo giudica illegittima. Perché la legge prevede che al vertice dell'ente sia candidabile solo chi «abbia amministrato per almeno cinque anni società pubbliche o private di adeguate dimensioni», e il curriculum di Pozzi parla d'altro. Di un incarico di amministratore all'interno della Rav, una spa di «modeste dimensioni e comunque non comparabili con quelle dell'Anas», scrivono i senatori dell'Ulivo al Presidente del Senato Pera chiedendogli «un autorevole intervento». Che non è ancora arrivato. Intanto questa mattina le Commissioni Lavori Pubblici di Camera e Senato dovranno dare il loro parere sulla nomina di Pozzi. Che il ministro difende a spada tratta.

«Pozzi è stato nominato amministratore delegato dell'Anas, quindi andiamo avanti, è persona che ho sempre stimato ed apprezzato e che ho chiamato all'Anas perché sono sicuro che risolverà i problemi». L'Ulivo dice che Pozzi è stato promosso in quel posto perché è amico del ministro, Lunardi fa spallucce: «Questa storia è venuta fuori perché io ho lavorato negli anni passati al monte Bianco, Pozzi è arrivato dopo; ora cercano di trovare del marcio che non c'è. Stanno perdendo tempo: non c'è nulla».

Allora vale la pena di ricostruire la storia di questa strana amicizia tra il ministro e l'ingegnere. Tutto inizia nel 1989, quando Pozzi è vice direttore generale della Rav, una società del gruppo Autostrade che in quegli anni ha il compito di costruire il raccordo della Val D'Aosta, i cui investimenti provengono per due terzi dal bilancio dello Stato attraverso l'Anas. All'epoca Lunardi è capo della Rocksoil, la società di famiglia che si occupa di progettazione, opere di ingegneria civile e soprattutto grandi scavi. I due entrano in contatto grazie alla Spea (gruppo Autostrade)

Legambiente: E' uno scandalo

Legambiente rilancia sul doppio incarico del ministro-progettista Pietro Lunardi: «La Rocksoil dell'ingegner Lunardi progetta autostrade e gallerie. Il ministro Lunardi indica le opere pubbliche prioritarie per il paese». E giú gli esempi: il corridoio Tirreno-Brennero, il passante di Mestre, la Salerno-Reggio Calabria, il terzo traforo del Gran Sasso. «Non serve un'azione giudiziaria: commenta il presidente di Legambiente Ermete Realiacci - per vedere che esiste un conflitto di interessi: e la legge obiettiva è il frutto di questo conflitto». Sulla questione delle indagini della procura, poi smentite: «Ci sia o meno l'indagine della procura - commenta Realiacci - resta il gigantesco conflitto d'interessi che ha preso corpo nella legge obbiettivo: contro questo conflitto e questa legge che ignora la trasparenza e la libera concorrenza, scavalca regioni e comuni, e considera la valutazione d'impatto ambientale come un ostacolo da superare, le regioni debbono ricorrere alle corte costituzionali».



Il ministro Pietro Lunardi inaugura un tratto della tangenziale, con lui il sindaco Adriana Poli Bortone e il presidente Raffaele Fitto

Ansa

che ha il compito di progettare il raccordo autostradale, ma che stranamente decide di affidare i piani di progettazione alla Rocksoil e alla Stone srl, un altro gioiello della famiglia Lunardi. In Val D'Aosta Lunardi progetta e Pozzi sovrintende. Altro legame, la Commissione che indaga sull'incidente del Traforo del Monte Bianco (24 marzo 1999, 39 morti),

La nomina di Pozzi al vertice dell'Anas è illegittima il ministro lo vuole perché è un suo amico

”

cronistoria

Tutti gli affari dell'uomo di B.

1979 : Nasce la Rocksoil dell'ing. Pietro Lunardi;

1982-1985: Arriva la prima grande progettazione, il laboratorio di fisica nucleare nel Traforo del Gran Sasso. La Rocksoil cambia, da srl a spa. In quello stesso anno l'ing. Vincenzo Pozzi è vicedirettore generale con il coordinamento delle attività tecniche della Rav (Raccordo autostradale della Val D'Aosta). Il 3 gennaio Rocksoil e Stone (entrambe di Lunardi) si aggiudicano la progettazione del Raccordo autostradale della Val D'Aosta.

1999-26 marzo: Lunardi viene nominato presidente della Commissione d'inchiesta sull'incidente del Monte Bianco. A Pozzi viene assegnato l'incarico di ingegnere capo della commissione.

2000: 26 gennaio, il raggruppamento italo-francese Scetauroute-Spea vince la

presidenza viene nominato Lunardi. Il quale chiama Pozzi come membro nella qualità di ingegnere capo. Due soli giorni di lavoro e l'ing. Lunardi afferma che «la tragedia era inevitabile non esistendo normative certe per la sicurezza di gallerie e trafori». Ora bisogna riaprire al più presto il tunnel. C'è una gara di appalto, alla quale ovviamente partecipa anche la Rocksoil di Lunardi, ma a vincere è il raggruppamento italo-francese composto da Scetauroute e Spea (del gruppo Autostrade) e si dividono gli interventi a seconda della nazionalità del versante. Della parte italiana si occupa la Spea vincitrice della gara, che però subappalta la progettazione alla Rocksoil (di Lunardi) prima esclusa dalla gara. «Che si svolse nel pieno rispetto della normativa», dichiara la Società per il Traforo del

Monte Bianco. Affatto, replicano Brutti, Donati e Fabris: «Qui siamo di fronte ad un possibile caso di turbativa d'asta in violazione alle norme comunitarie e nazionali sugli appalti pubblici. Abbiamo chiesto al ministro Tremonti di dire la sua, ma ad oggi il ministro dell'Economia ha deciso di non rispondere al Parlamento».

Chi controlla il controllore? Così si potrebbe intitolare uno dei tanti capitoli della Lunardi-story. Finita la vicenda Monte Bianco, Pozzi torna alla Rav per completare il raccordo valdostano. Progetta la Rocksoil di Lunardi, ma è necessario, come avviene normalmente, controllare che non siano necessarie modifiche al progetto. Ci vuole una società che faccia il monitoraggio dell'opera. Ovviamente individuata nella Rocksoil.

Lunardi che ha progettato, deve controllare la validità tecnica della sua progettazione. Se necessario dovrà suggerire alla Rocksoil, quindi a se stesso, le modifiche da apportare. Un giochetto che allunga i tempi e soprattutto prolunga l'incarico alla Rocksoil fino al 2004-2005, permettendole di incassare un bel pacco di miliardi. Facciamo un po' di conti: alla società di Lunardi spetta un compenso pari al 4 per mille del costo dell'opera, stima iniziale 700 miliardi. Costi di oggi, dopo una serie di variazioni al piano dei lavori, più di 1600 miliardi di vecchie lire italiane. Alla fine, rispetto ai 2 miliardi e 800 milioni previsti all'inizio dei lavori, la Rocksoil (che Lunardi, diventato ministro ha affidato alle cure di moglie e figli) andrà ad incassare 6 miliardi e 800 milioni. Bingo! L'inge-

gnere (Lunardi) nel frattempo è stato nominato ministro, il suo amico ingegnere Pozzi salirà ai vertici dell'Anas. E il raccordo? Non è stato ancora ultimato.

L'Anas e i suoi vertici: il tormento di Lunardi. Il consiglio di amministrazione scadeva nel 2004, ma non piaceva al ministro. Amministratore delegato era Giuseppe D'Angiolillo,

Gli ex consiglieri pagati centinaia di milioni per fare spazio ai nuovi lottizzati

”

affiancato da quattro consiglieri, due targati Ulivo (Migliavacca e Carta) e due Polo (Urbanì e Cicconi). D'Angiolillo, che è stato anche commissario dell'Anas, vuole una rivalutazione delle sue spetanze. Efficiente e più veloce della luce, Lunardi risolve la questione: lo convoca al ministero e gli fa una offerta di quelle che non si possono rifiutare. Il 30 settembre 2001 il manager si dimette *spontaneamente* portando a casa 2 miliardi e 800 milioni. Analogo trattamento viene riservato ai consiglieri Migliavacca e Urbanì che incassano 650 milioni di lire, a Carta e Cicconi, invece, offrono «solo» 550 milioni a testa, e quelli non si dimettono. Viene inventata la liquidazione per gli amministratori pubblici, una vera manna, che non piace alla Corte dei Conti che apre una inchiesta. Il consiglio di amministrazione dell'Anas è così azzerato, il 4 ottobre 2001 spunta il nome di Pozzi. Che non ha i requisiti e allora Lunardi, temendo una bocciatura, ferma le macchine, blocca le Commissioni lavori pubblici di Camera e Senato e commissaria l'Anas. Il nome del commissario? L'ing. Luigi Pozzi, ovviamente. Ma anche questa nomina, a norma di statuto dell'ente, sarebbe illegittima se dopo pochi giorni non venisse cambiato lo statuto. «La nomina di Pozzi - dice Brutti - viene legittimata a posteriori». Il tutto scontenta Lega, An e alleati minori che vogliono la loro parte nel controllo dell'Anas, la macchina trita-miliardi che nei prossimi due anni dovrà gestire ben 7,58 miliardi di euro. Subito acccontentati: dal cilindro del governo escono tre sub-commissari in quota An, Ccd-cdu e Lega. «Ho chiuso con la Rocksoil, ora la società è gestita da mia moglie e dai miei figli», giurò Lunardi nominato ministro. «Ma la sua società ebbe l'appalto per la galleria sul tratto autostradale Fiano-Orte il 20-6-2001, pochi giorni prima che Lunardi diventasse ministro», dicono Brutti, Donati e Fabris. Che continuano a parlare, a mostrare carte e dossier su quel conflitto d'interessi grosso come un'autostrada.



Un Etr 500 sulla tratta Roma-Firenze l'unica ad alta velocità

No alle gare a trattativa privata, si agli appalti europei per la trasparenza, per tutelare la concorrenza e abbattere i costi

Alta Velocità, l'Antitrust boccia Berlusconi

MILANO «Avevamo fatto una scelta giusta», dice oggi Pierluigi Bersani. A dar ragione all'ex ministro dei trasporti del governo ulivista, a proposito di Alta velocità e di appalti per la progettazione e la costruzione della nuova rete ferroviaria, è stato l'Antitrust: per gli appalti sarebbe meglio ricorrere alle gare europee. In questo modo, in una nota inviata al Parlamento, l'Antitrust ha così chiesto di modificare un articolo del collegato alla finanziaria in materia di infrastrutture e trasporti, firmato da Berlusconi, Tremonti e Lunardi. Il provvedimento, in particolare, abrogava proprio la normativa che stabiliva il ricorso a gare europee per le infrastrutture dell'Alta Velocità ferroviaria. Secondo l'au-

thority guidata da Giuseppe Tesaro, le modifiche del disegno di legge, ora all'esame delle Camere, «appaiono in contrasto con le norme comunitarie in materia di appalti pubblici, che impongono l'obbligo di gara, nonché con i principi a tutela della concorrenza».

Nella segnalazione l'Antitrust ricomincia i passaggi normativi e spiega le ragioni per le quali «auspica la modifica dell'articolo 6 del disegno di legge e, pertanto, il ricorso al meccanismo della gara per la progettazione e la realizzazione di quelle opere i cui lavori non sono ad oggi ancora iniziati».

Il disegno di legge in materia di infrastrutture, presentato alle Camere in veste di Collegato dell'ultima legge fi-

nanziaria, abroga l'articolo 6 una norma della legge finanziaria 2001 con la quale veniva stabilito che, per la progettazione esecutiva e la costruzione delle infrastrutture ferroviarie per l'Alta Velocità, qualora le opere non fossero ancora iniziate all'entrata in vigore della legge, si dovesse fare un nuovo affidamento in gara, come previsto dalla normativa comunitaria. La norma della Finanziaria 2001, inoltre, revocava le concessioni per la parte rilasciata alla Tav dall'Ente ferrovie dello Stato. «In pratica - spiega l'Antitrust - l'articolo 6 del disegno di legge ora all'esame del Parlamento prescrive che le concessioni rilasciate a Tav spa da Ferrovie dello Stato nel 1991-1992 ed i sottostanti rapporti

instaurati da Tav Spa con i general contractor proseguano senza soluzione di continuità».

Così l'Antitrust afferma che, «pur condividendo l'obiettivo perseguito dalla norma del disegno di legge, che mira a realizzare in Italia delle infrastrutture ferroviarie compatibili con quelle presenti in altri paesi europei», viene ritenuto «opportuno osservare che le modifiche normative proposte appaiono in contrasto con le norme comunitarie in materia di appalti pubblici che impongono l'obbligo di gara, nonché con i principi a tutela della concorrenza».

Le ragioni sono anche altre. L'Antitrust spiega infatti che «come più volte sottolineato nel passato, il raffronto con-

correnziale tra il maggior numero di operatori rappresenta lo strumento più idoneo per individuare le imprese che siano in grado di realizzare le opere affidate in modo efficiente. Ciò garantisce peraltro la minimizzazione dei costi per la realizzazione delle opere».

L'ex ministro Bersani ha commentato la decisione dell'Antitrust, spiegando: «Avevamo fatto una scelta giusta so-

spendendo le concessioni Tav per le nuove opere. L'avevamo fatto in omaggio a criteri di efficienza e trasparenza». Bersani ha aggiunto «Abbiamo denunciato con tutta la forza possibile la decisione del governo Berlusconi di cancellare queste scelte: voglio credere che adesso il governo ci ripenserà. Come abbiamo detto più volte nelle opere pubbliche l'efficienza è l'altra faccia della tra-

r.m.