La Salerno-Reggio Calabria, il Mose e altro. Il presidente del Consiglio ha ripreso in mano la cartina e segnato i tracciati

Il premier fa il tutore di Lunardi

Berlusconi: «Farò le grandi opere». E rilancia con grande enfasi il Ponte sullo Stretto

Massimo Solani

ROMA Povero ministro Lunardi, che momentaccio per lui. Non bastano i dati impietosi sulle «mirabolanti» grandi opere che per ora sono rimaste tutte sulla lavagnetta elettorale; non basta nemmeno che la Dda abbia infilato il naso negli affari sporchi in odore di mafia della Salerno Reggio-Calabria arrestando l'ingegner Giuseppe Minenna, l'uomo che proprio Lunardi aveva promosso a direttore centrale dell'Anas passando sopra ad un passato non proprio cristallino in cui svetta una condanna di primo grado per abuso d'ufficio. Adesso ci si mette anche il premier Berlusconi, l'uomo che in periodo elettorale lo usava in pubblico come spalla per il tragicomico duetto sulle grandi opere da realizzare per cambiare l'Italia.

Il presidente del Consiglio, infatti, ieri mattina è atterrato a Porta Pia, alla sede del dicastero per le Infrastrutture, dove ad attenderlo c'era Lunardi e tutto lo staff ministeriale al gran completo. Una visita che proprio l'uomo della Rocksoil aveva richiesto per fare il punto sul programma delle grandi opere strategiche, che tanto strategiche non sembrano più da quando Tremonti ha deciso di stringere i cordoni delle casse statali, in rosso come non si vedeva da secoli. E se Lunardi dal faccia a faccia si attendeva di uscirne potenziato e rassicurato dalle parole di piena fiducia di Berlusconi, certo non deve aver gradito le dichiarazioni del premier. «Non c'è opera di quelle indicate nel programma di governo da cui ritiriamo l'impegno. Le realizzeremo tutte - ha dichiarato il presidente del Consiglio - Il governo manterrà tutti gli impegni presi. Nel contratto con gli italiani mi sono impegnato a realizzare il 40% almeno di tutto il piano decennale delle grandi opere. Il mio sogno di vedere l'Italia come un grande cantiere si realizzerà. Dobbiamo recuperare - ha incalzato - il gap infrastrutturale. Un Paese così moderno se il sistema dei trasporti regge il confronto con gli altri Paese. E il ritardo dell'Italia è enorme: in 10 anni abbiamo speso 200 mila miliardi in meno rispetto alla media degli altri Paesi. Non voglio gettare la croce addosso a chi mi ha preceduto, ma il risultato è stata la paralisi: non abbiamo ammodernato il Paese ed ora è giusto che il presidente del Consiglio dopo aver passato un anno per ridare al Paese lo smalto che merita e aver elevato il suo rango internazionale dia la mano al ministro delle Infrastrutture». Mi sono impegnato.... è giusto che il presidente del consiglio dia una mano. Insomma dietro ai sorrisi di facciata la sostanza è una sola: Berlusconi, dismessa la feluca dell'Interim alla Farnesina, ha preso in mano la cazzuola e si prepara a commissariare un Lunardi che giorno dopo giorno sembra sempre di più un ministro senza portafoglio, nel senso che a Porta Pia di soldi non ce ne sono più e tanta speranza non arriva nemmeno dalla Finanziaria. «Dedicherò ogni settimana del tempo ad adiuvandum, per semplificare un lavoro già ben avviato. Oggi c'è stata una prima presa di contatto. Ho conosciuto i collaboratori del ministro e mi prepareranno dei dossier. Non voglio dare fastidio - ha spiegato Berlusconi - ma voglio dare un apporto positivo. Dio ce la mandi buona...». E tanto per ufficializzare la «collaborazione», sorriso a 46 denti di fronte a microfoni e taccuini, il presidente del Consiglio si è anche divertito a raccontare come Lunardi gli abbia conferito lo status di «consigliere aggiunto». Il presidente Berlusconi, come da copione, ha quindi riproposto per l'ennesima volta alcune delle opere prioritarie e strategiche a cominciare dalla Salerno-Reggio Calabria, spiegando pio che «si sono sbloccati gli ultimi lavori dell'autostrada Palermo-Messina» e che «entro l'anno prossimo potremo inaugurare la nuova opera». E l'ultima rassicurazione Berlusconi l'ha lasciata per la sua opera maxima, il ponte sullo Stretto di Messina. «Si realizzerà, senza tema di smentita. È qualcosa - ha spiegato - che cambierà la vita di molti nostri concittadini che finalmente avranno quella continuità territoriale della quale finora sono stati privi».

Un siparietto degno di nota se non fosse che da ridere c'è ben poco. Innanzitutto perché lo stesso identico sketch della collaborazione la premiata ditta «B & L» lo mise in scena anche due mesi fa, solo che da allora ad oggi di cantiere non ne ha aperto nemmeno uno (21 settembre scorso, Berlusconi: «affiancherò Lunardi un giorno alla settimana per dare impulso alle iniziative e superare il deficit che ci separa da Francia e Germania»; il ministro, stesso giorno: «Il suo apporto per un giorno alla settimana sarà fondamentale per riuscire a portare avanti meglio tutte le grandi opere che sono nel programma»); e poi perché al di fuori delle dichiarazioni da spot elettorale, in fondo in fondo il ministro Lunardi la verità se l'è fatta scappare parlando poco dopo coi cronisti in Transatlantico. Il ministero dell'Economia, ha spiegato, «ha scarsa attenzione alle nostre problematiche. Berlusconi ha promesso il suo appoggio in Consiglio dei ministri nei confronti degli altri ministeri per avere i finanziamenti necessari. Non posso certo andare in giro con il cappello in mano». Chissà, magari Lunardi potrebbe chiedere lumi anche alla Moratti che di problemi con Tremonti se ne intende.

346mila miliardi di vecchie lire per un decennio. Mi sono impegnato a realizzare almeno il 40% del piano

Lunardi mi ha nominato consigliere Altri progetti? Costruire le case con la scienza della «domotica»

Silvio Berlusconi ospite di " Porta a Porta" durante la presentazione del programma elettorale Pozzi/Emblema

Salerno-R.Calabria: così trattavano i boss

La deposizione di un geometra: agli incontri con le imprese i mafiosi erano sempre presenti. Il mistero di due omicidi

ROMA Come si compie l' estorsione mafiosa sui lavori dell'A3: questo il contenuto della deposizione di un geometra, C. F., che accompagnò, due anni e 11 mesi fa, l' ing. M.F. all' incontro con le imprese a cui dovevano concedere i subappalti. Lo si evince dall' ordinanza di custodia cautelare del Gip di Catanzaro che tre giorni fa ha consentito l' arresto di decine di persone per l' infiltrazione mafiosa nei cantieri per l' ammodernamento dell' autostrada Salerno-Reggio Calabria.

«In data 20 gennaio 2000 alle ore 8 io e l' ing. F. - questa la deposizione del geometra - siamo andati negli uffici della società Dierre Asfalti, località Castiglione (Cosenza) per discutere l' offerta di fornitura estesa di conglomerato bituminoso. Alle ore 8 siamo entrati in ufficio ove ad attenderci c' era il titolare, sig. Posteraro, e subito dopo è arrivato il tecnico della società Dierre, sig. Rovito. Ci siamo messi a discutere l' offerta e dopo una quindicina di minuti sono entrate in ufficio altre due persone presentandoli come amici del titolare e del sig. Rovito. Queste due persone hanno assistito alla trattativa dell' offerta seduti alle nostre spalle senza parlare. L' ing. F. disse al titolare se poteva ridurre l' offerta, se era possibile avere un ulteriore sconto da avviare all' Ufficio acquisti in sede a Roma perché venisse visionata dalla Direzione generale. Terminata la riunione il titolare e il sig. Rovito si sono alzati dicendoci che i due signori ci volevano parlare e nello stesso tempo si sono allontanati dall' ufficio. Uno dei due ha preso la parola rivolgendosi all' ing. F., dicendo che per avere la tranquillità nel cantiere di Firmo era necessario seguire certe direttive date da loro. L' ing. F. chiede quali fossero, la risposta è stata questa: a) affidarsi per le forniture di conglomerato alle ditte di loro conoscenze (tra queste la Dierre Asfalti); b) per il compenso l' organizzazione chiede il 3% dell' importo totale dei lavori. Poi ha aggiunto che la percentuale si poteva discutere. L' ing. F. ha risposto che riferiva il tutto alla direzione generale di Roma».

Uno dei due interlocutori, secondo l' ordinanza del gip, dovrebbe essere Vincenzo Dedato, già indicato nel corso dell' operazione Squarcio quale contabile dell' organizzazione ed autore di numerose richieste estorsive ad imprenditori, arrestato nel luglio 2001, per omicidio pluriaggravato e occultamento di cadavere.

Ma le testimonianze non finiscono qui. Un tecnico della Asfalti Sintex, una delle imprese appaltatrici dei lavori dell' A/3 che avrebbe concordato con alcune cosche delle 'ndrangheta la distribuzione dei subappalti, denunciò ai carabinieri le pressioni subite dall' emissario delle cosche e subito dopo si allontanò dalla Calabria.

Lo stesso tecnico, che aveva ricevuto dalla Asfalti Sintex l' incarico di dirigere i lavori in uno dei tratti interessati dall' ammodernamento, fu poi sostituito dalla Direzione dell'impresa. Nell' ambito dell' operazione fatta dalla Dia per l' esecuzione delle 40 ordinanze di custodia cautelare emesse dal gip distrettuale di Catanzaro sono stati arrestati lo stesso amministratore delegato della Asfalti Sintex, Lorenzo Leonetti Luparini, ed Angelo Spiga, di 60 anni, il tecnico che fu inviato in Calabria dalla direzione dell'impresa in sostituzione dell' altro dipendente che aveva denunciato le pressioni subite dalle cosche.

Ad incontrare il tecnico poi allontanato dalla Asfalti Sintex era stato Vincenzo Dedato, il presunto mafioso di Cosenza che le cosche avevano incaricato di tenere i rapporti con le imprese appaltatrici per concordare il pagamento della percentuale del 3 per cento sull' importo di ciascun lotto e la distribuzione dei subappalti.

Dall' inchiesta della Procura sui lavori dell' A/3 è emerso, intanto, che Fioravante Abruzzese ed Edoardo Pepei, i due presunti mafiosi di Cassano allo Jonio uccisi in un agguato il 3 ottobre scorso, avrebbero partecipato ad una dei vertici delle cosche per concordare la spartizione degli introiti sui lavori dell' A/3.

Dall' inchiesta è emerso inoltre il ruolo particolarmente significativo svolto nella vicenda da Vincenzo Dedato, che faceva da garante degli interessi di tutti i gruppi mafiosi coinvolti nell' «affare» dell' A/3. Uno dei vertici tenuti dai rappresentanti delle cosche si sarebbe svolto addirittura nella sua abitazione di Cosenza, con la partecipazione dei capi di tutti i gruppi interessati. Dedato, indicato dagli investigatori come persona dotata di spiccate capacità imprenditoriali, avrebbe anche tenuto una precisa contabilità della sua attività, con il rendiconto preciso delle somme percepite.

Un tecnico della Asfalti Sintex denunciò ai carabinieri le pressioni subite dall' emissario

Subito dopo lo stesso tecnico venne prontamente sostituito dalla Direzione dell'impresa

Question Time

Dirigenti sospesi ma i lavori continuano

Nedo Canetti

ROMA Chiamato ieri alla Camera a rispondere sull'operazione antimafia che ha coinvolto l'Anas nell'ambito dell'inchiesta sui lavori per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (con 80 indagati e 40 ordini di custodia cautelare, anche di personaggi eccellenti), il ministro Pietro Lunardi non è entrato nel merito delle infiltrazioni della 'ndrangheta, ma ha teso soprattutto a ribadire l'estraneità degli attuali vertici dell'Azienda e del governo, risalendo gli appalti oggetto dell'inchiesta agli anni 1999-2000. Qualche dubbio deve, comunque, essergli rimasto se ha deciso di convocare l'amministratore delegato, Vincenzo Pozzi, «per i necessari chiarimenti» e se ha disposto che «gli uffici del ministero e degli enti vigilati prestino piena collaborazione alla magistratura e agli investigatori». Al proposito è di ieri la notizia che il Cda dell'Anas ha proceduto alla sospensione dei dipendenti coinvolti nell'inchiesta «in attesa dei successivi atti della magistratura». Tra i sospesi il direttore generale, Michele Minenna, colpito da provvedimento restrittivo. Lo sostituisce, ad interim, Francesco Sabato. All'osservazione del verde, Paolo Cento sulla facilità delle infiltrazioni mafiose nelle pieghe dei troppi subappalti, il ministro ha individuato la soluzione nel processo di trasformazione dell'Azienda in spa come stabilito dalla finanziaria «con strutture e prospettive diverse dall'attuale». È la linea impressa da Giulio Tremonti, che, dal Coni all'Anas, individua nella costituzione di società per azioni, la soluzione di tutti i mali. In attesa di questa rivoluzione, l'Anas, a luglio, con una dichiarazione di intenti sulla gestione degli impianti, aveva messo in opera una serie di misure per combattere le infiltrazioni. Lo ha segnalato ieri, Pozzi, nel corso di un cda, convocato per fare il punto, in seguito agli arresti dei funzionari sospettati di collusione con le organizzazioni criminali. L'Anas si ritiene parte offesa e ha, per questo dato mandato ai propri legali di rappresentare l'Azienda nel corso delle indagini. Il ministro e Pozzi hanno assicurato che i lavori proseguiranno, senza interruzioni per l'inchiesta, con i tempi prefissati costituendo essa una priorità nazionale. Si annuncia un maxilotto per il marzo del 2003 ed altri maxilotti per la fine del prossimo anno. È qui che si può ancora annidare qualche altre pericolo di inquinamento. Il costo totale ammonta a 5.432 milioni di euro. L'opera dovrebbe essere portata a termine nel 2006, una data troppo lontana per Cento.

Il Parlamento regionale ha approvato all'unanimità il finanziamento a chilometro per le autolinee private e pubbliche. E i pullman viaggiano vuoti

Sicilia, quanti soldi per gli autobus fantasma di Cuffaro

Alessio Gervasi

PALERMO I deputati di Palazzo dei Normanni - dove ha sede il Parlamento più antico d'Europa - guadagnano 500 euro all'ora, che moltiplicate per le sei ore (scarse) di lavoro settimanali fanno 3000 euro, che moltiplicati per le quattro settimane che mediamente compongono un mese fanno la bellezza di 12000 euro. Il che significa più o meno quanto guadagna un operaio della Fiat di Termini (ancora per poco ormai…) in un anno di duro lavoro.

Ma perché gli onorevoli siciliani lavorano sei ore a settimana? Ché vabbé la qualità e non la quantità ma francamente ci sembra un po' poco.

La verità è che l'Assemblea regionale siciliana sembra formata da deputati fantasma e uno su tre regolarmente non si presenta in aula. La parola esatta è assenteismo. E vien fuori la straordinaria media di un' ora al giorno.

Quando lavorano però gli onorevoli non scherzano e vanno per le spicce, con tutto quel che c'è da fare. Ecco come un paio di giorni fa in un lampo e all'unanimità (per chi c'era, ovvio, ed erano presenti in 63 - su 90 eletti -) da Palazzo dei Normanni sia uscita una legge che stanzia ulteriori 100 milioni di euro - già 50 milioni erano stati precedentemente assegnati - per le autolinee pubbliche e private. Che in tutta l'Isola sono 134. Un'elargizione di contributi a pioggia - ma è l'ultima assicura il Governo Cuffaro, perché la riforma del settore, che già è stata approvata dalla giunta, dovrebbe garantire criteri più rigorosi nella ripartizione dei fondi - per un settore delicato (e disastrato) come quello dei trasporti. In Sicilia è difficile spostarsi se non con l'automobile: treni nemmeno a parlarne, tranne che nella tratta Palermo - Messina anche se il binario unico è una condanna anche qui e purtroppo Rometta (la località dove quest'estate ha deragliato la freccia della Laguna provocando 8 morti)docet. Quanto al resto è sufficiente vedere quanto impiegano mediamente i treni del mattino ad andare da Palermo a Catania: 4 ore e 52 minuti, a una media di 42 chilometri l' ora. Per non parlare dei casi estremi, come un Agrigento-Trapani da 13 ore e 51 minuti. Va da sé dunque, che in un contesto così catastrofico, rilevato in tutta la sua drammaticità dal disastro di Rometta e dal riaccendersi delle polemiche sulla manutenzione di una rete ferroviaria che è per il 91% a un solo binario, il trasporto pubblico su pullman è tradizionalmente un formidabile centro di potere politico, economico e clientelare.

E ritorniamo ai circa 300 miliardi di vecchie lire che anche quest'anno la Regione ha elargito alla potente lobby siciliana del trasporto su gomma. Delle 134 imprese che ne beneficiano 13 sono pubbliche e 121 private. La ricca torta del finanziamento è così distribuita: il 65 per cento della somma va agli operatori pubblici, il restante 35 per cento ai privati. Le aziende pubbliche sono le varie municipalizzate, come l'Amat di Palermo (37,50 milioni di euro) o l'Amt di Catania (25,50 milioni di euro) più l'Ast (Azienda siciliana trasporti) che dovrebbe essere in via di privatizzazione ma è tutt' ora a carico della Regione (24 milioni di euro per il 2002). E a proposito di Ast. Dice un rapporto della Corte dei Conti che nel solo 2000 l'Azienda siciliana trasporti è stata salvata per l'ennesima volta dalla Regione con un contributo complessivo di 138 miliardi di lire, pari al 64,6% di tutte le entrate. La società poi ha un migliaio di dipendenti, con una sproporzione tra impiegati e autisti che affonderebbe qualunque azienda al mondo. E gli utenti non hanno molta fiducia quando salgono a bordo dei pullman. Un dato per tutti: ogni passeggero percorre con l' Ast 12 chilometri a viaggio, alla faccia di tutti i soldi pubblici buttati nell' impresa.

Ma la Regione rimborsa un euro a chilometro e forse più. Straordinario. Infatti i criteri di ripartizione dei fondi fanno riferimento ai chilometri percorsi ogni anno dalle varie imprese e il totale è di 133 milioni di chilometri. Per quest'anno le aziende hanno ricevuto aiuti per 150 milioni di euro e il conto dunque è presto fatto(…) Ma c'è di più. Le aziende pubbliche, di questi chilometri percorrono poco più del 50 per cento e cioè 70 milioni di chilometri, mentre quelle private ne percorrono il 48 per cento e cioè 63 milioni di chilometri. L'obiettivo dunque è quello di accumulare chilometri ed è per questo che, soprattutto nella Sicilia interna, s'incontrano spesso e volentieri autobus fantasma (proprio come alcuni deputati dell'Ars…) anche con zero passeggeri.

Ah, ma alla Regione la sanno lunga in fatto di trasporti.

Fra le maggiori aziende private infatti ci sono la Cuffaro Angelo e Raffaele e la Cuffaro Sas. Sì, la famiglia del presidente Totò Cuffaro di trasporti se ne intende.