

Nelle liste anche i nomi di militanti ed elettori dell'Ulivo che mai avrebbero sostenuto i candidati della Fiamma tricolore

# Le firme? «A noi». Dimettersi? «Mai»

In Molise nomi falsi per le liste di An, Msi, Fi. Un'indagine della Digos e gli avvisi di garanzia

DALL'INVIATO **Enrico Fierro**

**CAMPOBASSO** A chi le firme? A noi, gridarono in coro il politico di Forza Italia, il consigliere provinciale di Alleanza nazionale e il camerata «federale» del Msi-Fiamma tricolore. Un'allegria combriccola che cominciò a rastrellare e controfirmare pacchi di elenchi di elettori che sottoscrivevano per le liste del centro-destra. Elettori che però erano ignari del contributo che stavano dando a battere, finalmente anche in terra molisana, gli odiati «comunisti» del centrosinistra. Perché «la guerra è guerra», disse il camerata-federale ai suoi sodali, e la si combatte con tutti i mezzi: anche con le firme non proprio originali.

Elezioni regionali del Molise, anno del Signore, 2001: dopo mesi di denunce, accertamenti della Digos, interrogatori e perizie calligrafiche, i magistrati della procura di Campobasso hanno scoperto che molte delle firme per la presentazione delle liste del centro-destra erano false. Negli elenchi comparivano finanche i nomi di militanti, simpatizzanti ed elettori del centrosinistra che mai e poi mai avrebbero immaginato di passare per sostenitori dei fascisti della Fiamma. E pochi giorni fa sono partiti gli avvisi di garanzia. Uno è arrivato sulla scrivania dell'assessore regionale all'agricoltura Michele Pacciano, uno dei «potenti» del partito berlusconiano in terra molisana e uomo-cassaforte dei contributi regionali per le aziende agricole. Altri due «avvisi» hanno interessato Franco Venditti, consigliere provinciale del partito di Fini e

Mario Tronca, «federale» del Msi-Fiamma Tricolore. Nei mesi che precedettero la convocazione delle elezioni regionali, in Molise il clima era infuocato. Le elezioni erano state vinte dal centrosinistra, capeggiato dal deputato diessino Giovanni Di Stasi e all'improvviso il piccolo Molise si era trasformato nella roccaforte ulivista del Sud. A pochi passi dall'Abruzzo e dalla Puglia del giovane Fitto, realtà di incontrastata fede berlusconiana. Per il centro-destra era un affronto troppo grande da mandare giù. Partirono accuse di brogli, ricorsi e denunce. Tar e Consiglio di Stato fecero il resto e il Consiglio venne sciolto. Di nuovo al voto, quindi. Con il centro-destra tutto unito: dai moderati del Ccd all'ardente fiamma dei neofascisti di Pino Rauti. Sui tavoli dei partiti arrivavano gli elenchi di entusiasti ma

inconsapevoli sottoscrittori, Picciano e Venditti autenticavano. Loro potevano, erano consiglieri provinciali e quindi pubblici ufficiali. Le liste, così allegramente certificate, furono presentate e la destra vinse le elezioni, sulla poltrona di governatore prese posto Michele Iorio, ex democristiano passato nelle file di Berlusconi e quindi proiettato sugli schermi di Montecitorio, che premiò i suoi «fedelissimi». Pacciano, referente molisano del sottosegretario Valducci (Fi), innanzitutto, promosso alla potente carica di assessore all'agricoltura, un incarico che l'onorevole divide con altri gravosi impegni: il Consiglio di amministrazione del Formez e l'ufficio di Presidenza dell'Unione delle province italiane. Tutto bene, fino a quando alla Digos non si sono presentati cittadini che hanno giurato

che quella sul foglio non era la loro firma. Le perizie calligrafiche hanno fatto il resto. Una brutta storia che però non smuove più di tanto il governatore Iorio. Lui non commenta. Anche perché la notizia viene quasi sottaciuta dai giornali locali. Con la sola eccezione delle cronache cittadine de «Il Tempo» e del «Quotidiano del Molise». Il Tg3 regionale per giorni ha parlato d'altro, così le tv private. Regime? Ma no, il Molise è piccolo (316mila abitanti in tutto), tutti conoscono tutti e ci si vuole bene, qui le divisioni politiche non sono mai così nette. E poi la Regione del presidente Iorio con i giornali e le tv è sempre così attenta. E generosa. Sfogliamo qualche recente delibera. Il 30 dicembre 2002, la giunta decide di sensibilizzare i molisani sulla donazione degli organi e stanziò 25mila euro (iva

inclusa) per una campagna promozionale. 14mila euro vengono divisi tra cinque tv private; 3mila vanno a sette radio private, 11mila euro a quattro quotidiani; 2500 a due settimanali locali. Ma l'assessore Picciano, sì, proprio lui, poteva farsi mancare una sua personale campagna promozionale? No. Ed ecco la delibera numero 2025 del 30 dicembre 2002 (deve essere stata una giornata davvero faticosa la penultima del vecchio anno) che si pone il nobile obiettivo di «pubblicizzare» l'attività istituzionale del suo Assessore all'Agricoltura. Si stanziò 72.600 euro divisi tra sei tv private, quattro quotidiani e due settimanali.

Liste con firme false, una nuova tegola sul centro-destra molisano che di guai ne ha davvero tanti. La giunta rischia lo scioglimento, esattamente come avvenne

con la giunta del centrosinistra. Questa volta il Tar se la sta prendendo comoda, ma il 25 giugno i giudici amministrativi dovranno dire una parola definitiva sui ricorsi presentati dal centrosinistra che ha denunciato l'esistenza di brogli. Un boccone amaro, però, Michele Iorio è stato costretto ad ingoiarlo lo scorso 3 gennaio, quando suo malgrado si è dovuto dimettere da deputato nazionale. Già, perché nell'anomalo Molise il «nostro» è stato per un anno parlamentare nazionale e presidente della giunta. «Una doppia carica che viola apertamente l'articolo 122 della Costituzione che stabilisce l'assoluta incompatibilità fra le due cariche». Alberto Gentile è un uomo mite, cancelliere al Tribunale di Isernia, ex assessore della locale squadra di calcio ed ex

vo, conosce le leggi e si consente il lusso di pensare che debbano essere rispettate. Mesi fa prese carta e penna e denunciò con un esposto lo scandalo. Quando il governatore ha annusato l'aria e ha capito che quell'esposto poteva sortire effetti devastanti (fino alla decadenza da entrare nelle cariche) ha deciso di mollare Montecitorio. Col cuore in pena. Dal 15 gennaio Michele Iorio non è più parlamentare della Repubblica. «Il mio - ha detto con aria ispirata ai soliti giornali amici - è stato un atto di generosità, un gesto etico e morale». Questione chiusa? Affatto, perché rimane un dato: per un anno Michele Iorio, al di là e al di sopra dell'articolo 122, ha ricoperto la doppia carica e ha percepito due emolumenti. Che fare?

Ma i guai per la destra molisana non finiscono qui. Dalla procura di Salerno, che da mesi indaga sullo scandalo della riforestazione nelle aree interne del Sud, arriva un avviso di garanzia per il consigliere regionale di Forza Italia Antonino Molinaro per una vicenda di finanziamenti alle cooperative per la costruzione di impianti di trasformazione agro-industriale. Firme false, elezioni «col trucco», doppi incarichi, avvisi di garanzia: qualcuno si dimette? «Mai» è il grido di guerra della destra. E poi in materia di «avvisi», è la replica, chi può scagliare la prima pietra? E ti ricordano che alla regione siede un altro consigliere che in tasca conserva il suo bell'avviso di garanzia, è Pierpaolo Nagni della Margherita, finito nei guai per una inchiesta su presunte mazzette pagate per il rilascio di licenze ad un ipermercato di Campobasso.

Il doppio stipendio del governatore Iorio e le dimissioni per incompatibilità dalla carica di senatore



Le elezioni del presidente della Giunta regionale del Molise

Nicola Lanese/Ansa

Tv, radio e giornali tacciono mentre la giunta delibera e finanzia campagne promozionali a mezzo stampa



## sicurezza

### Incidenti e nebbia? Il governo litiga

**ROMA** Martedì il viceministro ai Trasporti, Mario Tassone, aveva buttato lì un'idea: chiudere le autostrade quando c'è nebbia. Una soluzione, secondo lui, al problema della sicurezza sulle strade. Come al solito, quando il viceministro parla scoppia la polemica. L'ultima è rovente, anche dentro la stessa maggioranza. Tanto che ieri, il presidente del consiglio, Berlusconi, durante la consueta visita al ministero delle Infrastrutture, ha dovuto correggere il tiro: «La proposta del viceministro era volutamente paradossale». Anche perché tradotta in termini economici significherebbe per l'economia italiana una perdita di «400 milioni di euro al giorno, oltre 300mila miliardi di perdite in un anno». Insomma, sarebbe un disastro. Azzarda: «Serve a dire che quando ci sono giornate di nebbia, e non si ha la necessità lavorativa di andare in autostrada, bisogna astenersi dal farlo. Sono certo che fosse questa l'intenzione di Tassone» e aggiunge che il codice della strada dovrebbe essere al massimo di 50 articoli e andrebbe fatto studiare già alle elementari. Pietro Lunardi è molto meno diplomatico. Quella tracciata da Tassone, «non è la strada giusta. Ne parleremo stasera», ha annunciato ieri mattina. Ieri sera il colloquio deve essere stato piuttosto agitato, tra capo e vice. Sandro Vedovi, segretario generale di Sicustrada, nonché componente del Cnel, commenta: «La proposta di Tassone è demagogica e ad effetto, ad uso e consumo dei media. Si conferma quanto da noi denunciato da tempo, che in Italia sulla sicurezza stradale si fanno solo proclami, mentre le azioni concrete sono nulle». Poi, illustra alcuni dati: la stragrande maggioranza degli incidenti non avviene in autostrada, ma sulle altre strade, «nel 2000 su circa 2.357 incidenti dovuti a nebbia, solo 183 si sono verificati in autostrada». Suggestivo: «Invece di chiudere le autostrade, facciamo pressioni sulle Concessionarie autostradali, che producono abbondanti utili ogni anno, a migliorare il servizio nei confronti degli utenti che pagano il pedaggio, investendo su una migliore segnaletica verticale e orizzontale ed illuminazione nei tratti a rischio nebbia». Franco Raffaldini, ds, vicepresidente della Commissione Trasporti, aggiunge: «Non è la prima proposta assurda che arriva dal governo». Il ministro Lunardi, ad esempio, ha sostenuto che una delle cause degli incidenti stradali «è il diverso temperamento degli italiani rispetto ai cittadini europei». Il senatore dell'Udeur, Mauro Fabris, ricorda: «Gran parte degli incidenti si consumano sulla rete urbana ed extraurbana, per il 75% dei casi». «La sicurezza è un problema che non si affronta con misure pittoresche, ma richiede conoscenza della materia e razionalità», commenta Paolo Ugge, segretario generale di Contrasporto/Concommercio. **m. ze.**

GLI INCIDENTI ULTIMI 2 WEEKEND	
<b>INCIDENTI STRADALI</b>	<b>57 vittime</b> <b>1.245 feriti</b>
<b>Il precedente fine settimana</b>	<b>33 vittime</b> <b>916 feriti</b>
<b>I dati della Polstrada</b>	<b>48 incidenti mortali di cui:</b> <b>17 per uscite di strada dell'auto</b> <b>6 sono avvenuti sull'autostrada (sei vittime)</b> <b>7 su strade extraurbane (sette vittime)</b> <b>4 in centro abitato (sette vittime)</b>
	<b>31 scontri tra veicoli</b> <b>4 sono avvenuti sull' autostrada (sei vittime)</b> <b>20 su strade extraurbane (ventitre vittime)</b> <b>7 in centro abitato (otto vittime)</b>

P&G Infograph

## Ue: Italia fuori legge sui rifiuti

Procedura d'infrazione: nel mirino dell'Europa le terre di scavo inquinate

**ROMA** Ieri gli italiani hanno avuto molte buone notizie dal premier Silvio Berlusconi, durante una conferenza stampa al ministero delle Infrastrutture. Dalle stragi del sabato sera sulle strade, che presto avranno fine, perché partiranno «verifiche a tappeto nelle discoteche», controllando uno per uno i ragazzi, e appurare se fanno uso di droghe o alcool, alle grandi opere. Ha annunciato, infatti, che il Cipe «in quattro sedute, dal 31 ottobre del 2002 ad oggi, ha stanziato 2.212,94 milioni di euro, attivando investimenti pari a 4.469,14 milioni di euro nel settore delle grandi opere pubbliche. Finanziamenti che corrispondono a più di quanto ha fatto la sinistra in 5 anni di governo».

E se ancora non bastasse per tirarsi su il morale, ecco altro materiale: non ci saranno condoni edilizi o sanatorie, ma nuovi giardini (chi fa l'abusivo dovrà costruire parchi, spazi verdi e abbattere i mostri di cemento) - Verdi e Legambiente non ci credono neanche un po' e aspettano di scoprire il trucco -, la posa della prima pietra del Mose avverrà ai primi di febbraio, costerà 10mila miliardi di vecchi lire e Silvio Berlusconi sarà presente. «Si tratta - ha detto - della più grande opera di salvaguardia ambientale al mondo». La Ds Tana De Zulueta poco dopo dovrà ricordare al governo, «che fa carta straccia della legislazione speciale per Venezia», che l'unico «organismo legittimato a

dare il via libera al Mose, non è la presidenza del Consiglio, ma il «Comitato», che vuole il coinvolgimento degli enti locali in tutte le delicate fasi decisionali». Per il premier è un dettaglio, davanti al telecamere è più forte la tentazione di fare propaganda. Infatti, spiega, va bene su tutti i fronti, non solo su quello veneto: «L'autostrada Torino-Novara è al 18%, la Milano-Bologna al 20%, la Bologna-Firenze al 63%, la Roma-Napoli all'85». Anche in Calabria va alla grande, dove per l'autostrada «abbiamo ridotto i lotti per assicurarsi che non vi siano infiltrazioni criminali», o a Napoli, dove si costruirà la metropolitana. Poi ci sono la Napoli-Salerno, la Padova-Mestre: si tratta di 125 progetti, ripartiti in 300 capitoli, per i quali i soldi, state certi, ci sono, li ha già stanziati il Cipe. Insomma, «stiamo recuperando il tempo perduto». Confessa i suoi pensieri: «I precedenti amministratori potevano essere validi politicamente, ma in materia di gestione del territorio il risultato è uguale allo zero».

Peccato che a guastare questo idilliaco quadro sia arrivata un'interrogazione parlamentare presentata dai senatori verdi Sauro Turroni e Anna Donati. Riguarda la censura della Commissione europea relativa all'articolo della legge obiettivo che esclude le terre da scavo inquinate dai rifiuti. Era stata Monica Frassoni,

capogruppo dei Verdi al parlamento europeo, a segnalare, attraverso un'interrogazione, l'incoerenza con le direttive europee della norma sulle terre da scavo, contenuta nella Legge obiettivo, ottenendo risposta dalla commissaria Wallstrom che, in data 2 aprile 2002, ha comunicato l'apertura della procedura d'infrazione.

Dopo mesi di verifica, la Commissione europea ha inviato all'Italia un parere motivato in cui informa il governo italiano che, a seguito della prosecuzione della procedura d'infrazione, ha verificato l'incoerenza della norma con le direttive europee. L'invio del parere motivato, costituisce la seconda fase della procedura d'infrazione prima della Corte di Giustizia ed è relativa alle norme della Legge Obiettivo del Ministro Lunardi, riguardante l'esclusione delle terre e rocce di scavo di gallerie dalla normativa sui rifiuti, anche se contaminate da sostanze inquinanti. La nota della Direzione Generale Ambiente, della Commissione europea, inviata da Monica Frassoni, l'8 gennaio 2003, spiega che «la Repubblica italiana è tenuta a conformarsi al parere motivato emesso dalla Commissione. Ove rivelasse la persistenza della situazione di violazione del diritto comunitario la commissione potrebbe adire alla Corte di Giustizia della Comunità europea». **m. ze.**

Interrogazione sul rinnovo della convenzione con l'Anas la società che ha aumentato le tariffe ma non investe, licenzia e non fa manutenzione

## Autostrade spa fa utili ma non si occupa delle strade

**Maria Zegarelli**

**ROMA** Stavolta nel mirino del senatore Paolo Brutti, capogruppo ds alla commissione lavori pubblici, è finita la società Autostrade spa e la Convenzione stilata da quest'ultima nel 1997 con l'Anas, quando prese la concessione dell'intera rete autostradale. In un'interrogazione al presidente del consiglio e ai ministri di Economia, Infrastrutture e Interno, Brutti ricorda alcune cifre del capitolo di entrate ed uscite della Autostrade spa: investimenti meno 75% (cioè meno 3100 miliardi di vecchie lire); manutenzione meno 9% (meno 120 miliardi di lire); occupazione meno 14% (900 unità in meno); utile netto 350% in più, pari a 1.600 miliardi.

L'unica voce in attivo è quella degli utili. «Eppure - dice Paolo Brutti - la Convenzione prevedeva investimenti infrastrutturali dal 1998 al 2002 pari a 8500 miliardi, e gli incrementi tariffari dovevano essere conseguenza degli investimenti. Il consuntivo 2002 racconta una realtà completamente diversa: malgrado ciò l'Anas ha ritenuto di doversi fidare ancora e di stilare una nuova convenzione per altri cinque anni sulla base di una promessa della società Autostrade di investire ulteriori 8900 miliardi. Concedendo nuovi adeguamenti tariffari. Come mai nessuno ha chiesto conto dell'impegno di investimento di 8500 miliardi? Finora la società ha investito soltanto 1400 miliardi di vecchie lire». Nell'interrogazione il senatore sostiene che «l'interesse pubblico è stato po-

sposto al conseguimento di extra profitti generati dalla sotto stima del traffico e dalla mancata realizzazione degli investimenti e delle manutenzioni, con effetti negativi anche sulla sicurezza».

Per chiarire il contesto: il consiglio di amministrazione di Autostrade ha approvato un progetto di riorganizzazione societaria, «Progetto mediterraneo», in cui si prevede la trasformazione di Autostrade spa in una holding di partecipazione quotata «con il conferimento delle attività operative e delle partecipazioni autostradali italiane in una società di nuova costituzione». La «Schema 28» (che detiene il 30% di Autostrade) - azionisti maggioritari Benetton - ha dato vita ad un'altra società, una new company, la «Newco28», che ha lanciato l'Opa sulle azio-

ni autostrade. Il valore dell'operazione è tra i sette e gli otto mila milioni di euro. La Newco28, sarà incorporata, dopo l'Opa, in Autostrade spa, assorbendone il debito.

Paolo Brutti si chiede come mai tanta fretta da parte dell'Anas «di chiudere la convenzione per i prossimi anni, anche senza e malgrado il parere parzialmente contrario del Cipe e del Nars». Il nucleo per le valutazioni delle politiche tariffarie, il Nars, del Ministero dell'Economia, in un documento - inviato al Cipe - ha rilevato che gli adeguamenti tariffari previsti nella Convenzione con Autostrade già approvata dall'Anas a dicembre, per i prossimi anni, «non sono condivisibili, alla luce degli extra profitti che la società ha realizzato». Secondo il Nars le tariffe sarebbero da diminuire e non

da aumentare.

Da tutte queste considerazioni nasce l'interrogazione. Che si intende fare per sollecitare «l'Anas affinché adotti tutte le iniziative di controllo e verifica dell'operato di Autostrade spa, in particolare per quanto riguarda gli investimenti infrastrutturali e in manutenzione?». E ancora, non sarebbe necessario vigilare «e sollecitare l'Anas affinché eserciti i poteri previsti dalla legge e dalla convenzione a tutela dei pubblici interessi per evitare il frazionamento della società»? Paolo Brutti conclude: sarebbe opportuno appurare se esistono «nell'operato degli attuali amministratori di Autostrade spa, eventuali conflitti di interessi e/o indebiti gestioni per le stock options dagli stessi introitate». La parola passa al governo.