

VARIANTE 1 A VA

Sono trascorsi quasi quarant'anni dal primo scandalo Anas che sfiorò l'ex segretario del Psi Giacomo Mancini, e il colosso delle strade continua a far parlare di sé. In uno slalom tra inchieste, affari, appalti, clientele e nepotismi, ecco un identikit dell'azienda. E del suo "nuovo" management...

ANDREA CINQUEGRANI

1 6 APRILE. Il ministro per le Infrastrutture **Antonio Di Pietro** tiene a battesimo l'Alba-Asti, 18 chilometri di autostrada «sognata per decenni e realizzata con la lentezza di una lumaca», come raccontano in zona. Meglio tardi che mai. Pochi giorni prima il pm **Vincenzo Paone** aveva provato a rovinare la festa all'ex collega di toga: una pattuglia delle fiamme gialle, infatti, aveva messo i sigilli a 6 chilometri del tracciato, perché la pavimentazione - secondo l'ipotesi accusatoria - non sarebbe conforme a quanto previsto dal capitolato d'appalto. L'asfalto, secondo le primissime verifiche, sarebbe molto più sottile del dovuto, addirittura alcuni centimetri in meno: tradotto in soldoni, un bel risparmio per chi ha realizzato i lavori. L'Anas - che ha chiuso gli occhi e si è ben guardata dall'effettuare i controlli dovuti - ora si sveglia dal letargo e annuncia che «eseguirà i lavori di risanamento sfruttando le ore notturne». A due giorni dal fatidico taglio del nastro, il primo incidente, tre feriti per un tamponamento. Ciliegina sulla torta, le prime indiscrezioni su alcune indagini condotte dai carabinieri del NOE di Alessandria, il Nucleo operativo ecologico: sotto il già sottile manto di asfalto sarebbero state interrate tonnellate di rifiuti, forse anche tossici. Insomma, sotto l'autostrada, una autentica discarica.

LE VIE DELLA MUNNEZZA

Tutto il mondo è paese. Ad esempio, in molte aree della Campania - soprattutto del casertano - il mix rifiuti tossici-materiali bituminosi per un moderno lifting delle arterie autostradali è la regola, come ha dimostrato una ponderosa inchiesta portata avanti dalla procura di



Santa Maria Capua Vetere. «Un enorme danno ambientale - sottolinea uno dei pm di punta nella lotta alle ecomafie, **Donato Ceglie**, oggi tra i consulenti del ministro per l'Ambiente **Alfonso Pecoraro Scania** - si somma ai giganteschi profitti che realizzano le imprese e la camorra, che controlla i subappalti, il movimento terra, senza contare il ciclo dei rifiuti, compresi quelli nocivi. Un modo perfetto, del resto, per riciclare danaro sporco». Sporche sono le vie del rifiuto, sporche sono le strade, e, adesso, il ventre di autostrade, bretelle, raccordi che già in passato hanno fatto la fortuna di cosche e clan. Resta epica, sempre in Campania, la storia della bretella di Sant'Antimo, una delle tante opere che hanno caratterizzato il dopo terremoto da quasi 70 mila miliardi delle vecchie lire: il percorso raddoppia strada facendo, i costi quintuplicano, la mappa precisa - e modificata - del tracciato viene rinvenuta a casa di un boss, a far festa sono imprese di casa nostra e anche di Cosa nostra.

Ma torniamo ad Alba. Dove all'anima del tartufo subentra il puzzo dei sacchetti a perdere, nel migliore dei casi. «Da un po' di tempo stiamo verificando la presenza di depositi irregolari di rifiuti in prossimità di cantieri dove vengono effettuati lavori stradali», osservano al Noe. Una coincidenza? Per niente. Sottolinea un tecnico dell'Anas: «Ormai è diventata la regola, ve lo posso assicurare, è la nuova legge non

scritta che regola gli appalti in questo settore: ho visto con i miei occhi cantieri che sembravano delle vere e proprie discariche, con tanto di gabbiani a volarvi intorno».

Tutto fa brodo. Per un periodo, all'Anas, avevano pensato bene di inventarsi le frane. Bastava piazzare alcuni bei massi, un bel po' di pietre, pelate a volontà di pietrisco e l'affare era fatto, serviva caldo caldo, una frana su misura per appaltare lavori ad imprese, far girare mazzette, assegnare collaudi & consulenze a parenti ed amici. Il bubbone scoppiò a Milano, quattro anni fa, con

l'operazione "Robin Hood", denominata così perché uno degli indagati si vantava di "rubare ai ricchi per dare ai poveri", in quel caso i suoi parenti. I pm **Giovanna Ichino** e **Corrado Carnesali** squarciarono il velo su una vera e propria cupola d'affari che viaggiava al 5 per cento e su questo tenore: «C'è una somma urgenza da 80, 90 mila per delle cose che ci organizziamo fra noi. Ne mettiamo una per farci le vacanze di Natale e mangiarci il panettone». Mister panettone, in quel caso, era il direttore del compartimento Anas di Milano **Dario De Cesare**. Coinvolte nell'inchiesta - e finite in gabbia - 31 persone, 38 funzionari dell'Anas e 22 "generosi" imprenditori, impegnati nelle dazioni ambientali di rito, rigorosamente studiate e scoperte nei loro meccanismi una dozzina d'anni prima da Di Pietro in toga.

VEDETTA LOMBARDO

Quell'inchiesta fu possibile soprattutto grazie alle verbalizzazioni di un funzionario dell'Anas, **Antonio Lombardo**, da sempre cocciuto nel denunciare il malaf-

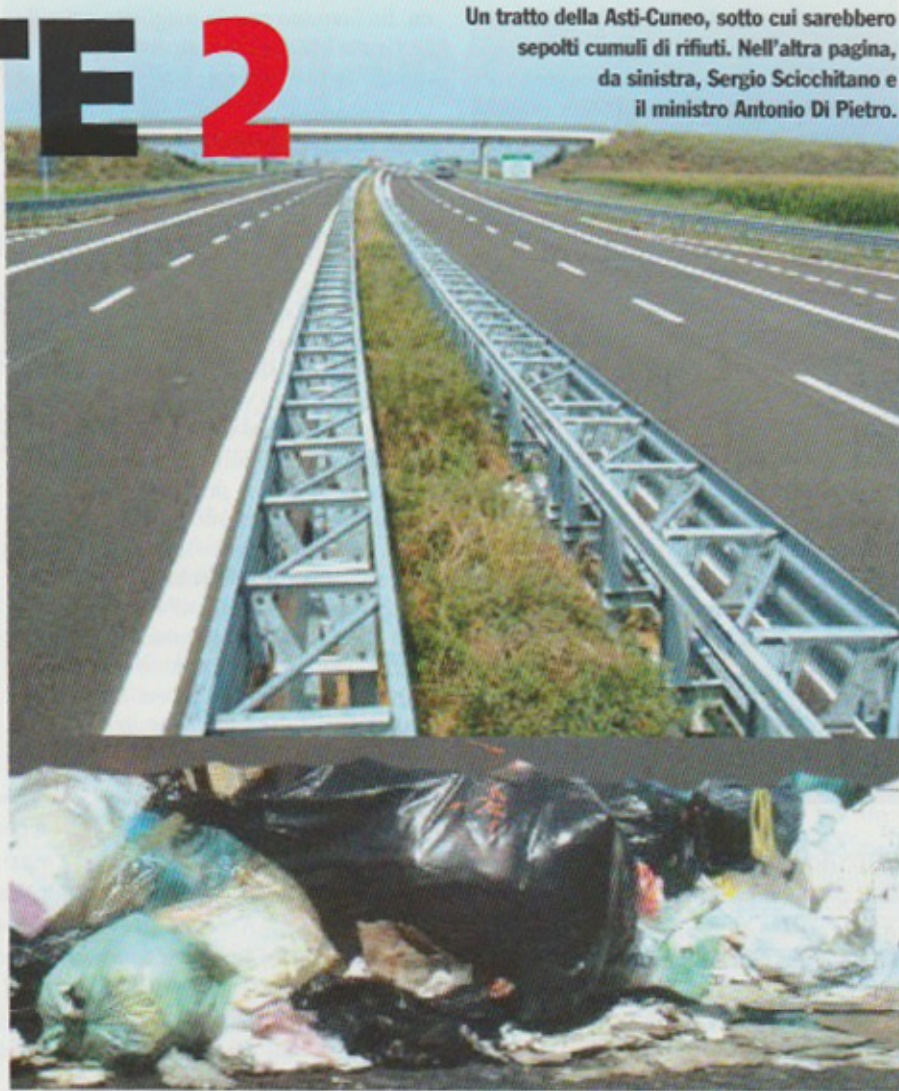
ARIANTE 2

fare e invocare linearità e trasparenza negli appalti pubblici. Ecco cosa dichiarava al *Gazzettino* (che nel suo servizio sottolineava «la mancanza di controlli nel dipartimento del Nord Italia nell'*Anas*») l'architetto Lombardo: «la prima volta che decisi di rivolgermi alla procura era il 1984. Raccontai che il rapporto tra i funzionari *Anas* e il cartello delle imprese era così stretto che le imprese presentavano le offerte in bianco, le buste si davano al capo compartimento e poi ci pensava lui a smistare gli appalti».

La competenza e la serietà di Lombardo lo portano a diventare per alcuni anni CTU, ovvero consulente tecnico d'ufficio, presso la procura di Milano. Nel 1996, infatti, è impegnato a dipanare una matassa non poco intricata, quella riconducibile ad un'inchiesta sulla realizzazione degli interporti di Milano, a Segrate e Lachiarella. In quel periodo Di Pietro è ministro dei Lavori pubblici e sul suo tavolo finisce la pratica "Società Interporti Milano Sud", in lizza per la gestione del boccone più succulento, quello targato Segrate, da 1 milione di metri quadrati. Nell'azionariato della società sono presenti imprenditori privati (in prima fila il gruppo D'Adamo) e le coop (gruppo Manicardi in pole position). L'affare - pur caldeggiato dal presidente della regione Lombardia **Roberto Formigoni** - alla fine salta. E salta anche l'inchiesta portata avanti dai pm meneghini **Fabio Napoleone** e **Claudio Gittardi**, perché «nessuno ha dato niente a nessuno». Per anni Lombardo ha proposto la creazione di un'anagrafe patrimoniale dei dipendenti *Anas*, «perché - sottolineava - per strane coincidenze chi lavora all'*Anas* se riceve un incarico di direzione dei lavori d'importo rilevante, o è all'ufficio gare, oppure si occupa di concessioni, dopo un po' diventa ricco...». La sua proposta, però, è caduta inevitabilmente nel nulla. Sotto ogni bandiera ministeriale.

PROIETTI SUPERSTAR

Ma torniamo a Robin Hood e dintorni. Un'inchiesta che tira in ballo proprio l'aeroporto della Malpensa (in particolare gli appalti per l'elettrificazione di alcuni viadotti), diverse strade statali in Lombardia (comprese opere milionarie post alluvione 2002) e in Calabria, lavori



Un tratto della Asti-Cuneo, sotto cui sarebbero sepolti cumuli di rifiuti. Nell'altra pagina, da sinistra, Sergio Scicchitano e il ministro Antonio Di Pietro.

alla galleria del Col di Tenda; nella rete finiscono imprese di mezza Italia, epicentri ancora la Lombardia (Milano, Bergamo, Brescia, Como), la Campania (Napoli, Salerno), la Calabria (Reggio) e le Marche (Ancona, Macerata); e i compartimenti *Anas* di Milano, Torino e Palermo. Tra gli arrestati "eccellenti" c'è l'architetto **Giovanni Proietti**, all'epoca capo compartimento *Anas* di Palermo: prima in servizio a Milano, poi a Palermo, quindi la sospensione, il rientro a Roma, un periodo a Napoli (fino ad un mese fa), per tornare ora trionfalmente nella capitale ai vertici dell'azienda. Attenzione: la Robin Hood è un'inchiesta portata avanti dalla procura di Milano, mentre per i reati contestati a Proietti è competente per territorio quella palermitana. «E' proprio per questo - commentano alla procura meneghina - che Proietti è fino ad oggi l'unico indagato che attende ancora la sentenza di primo grado».

Ecco cosa scriveva l'*Avvenire* in quel bollente febbraio 2003: «L'ultima tangente porta la data del 14 gennaio

scorso. Ventimila euro pagati da un'imprenditrice milanese al dirigente amministrativo dell'*Anas* di Palermo, Giovanni Proietti, per aggiudicarsi la progettazione degli impianti elettrici di gallerie artificiali dell'aeroporto di Punta Raisi. La percentuale? Il solito 5 per cento. Il meccanismo era in vigore da svariati anni. Il fulcro della corruzione era il compartimento *Anas* di Milano, da cui Proietti proveniva e da dove, secondo l'inchiesta di Milano, le mazzette venivano spartite secondo un meccanismo che andava dal capo dipartimento passando per ogni sottoposto, incluso l'usciera». In attesa di giudizio, Proietti è un superburocrate baciato dalla fortuna, rivestendo oggi - nel fresco organigramma *Anas* - la carica di "Capo del Servizio Coordinamento Direzioni Centrali Area Tecnica". Ovvero, il cuore pulsante dell'azienda pubblica che si occupa delle nostre autostrade.

Al vertice aziendale - come confermato dall'ordine di servizio diramato il 5 aprile scorso dal direttore centrale ri-

sorse umane e affari generali **Raffaele Buoncrisiano** - siede l'ingegner **Michele Minenna**, che occupa la poltrona di direttore generale tecnico. A un passo da Dio - come direbbe Di Pietro in versione pool milanese - ovvero dal presidente **Pietro Ciucci**, che è contemporaneamente al vertice della società creata per la realizzazione del Ponte sullo Stretto. Prorogato nel servizio oltre il limite di età lo scorso luglio, Minenna è stato condannato in via definitiva per episodi di corruzione risalenti al '92, quando era a capo del compartimento di Bari ed ora è anche lui in attesa in giudizio, stavolta per un'inchiesta avviata dalla procura di Catanzaro. Anche il genero ha il pallino di strade e cantieri: è infatti capo del compartimento di Venezia. Le parentele, comunque, non sono una novità in casa *Anas*. Un caso per tutti, la dinastia dei **Liani**: **Stefano**, ingegnere, è al vertice del compartimento di Firenze, il fratello geometra **Luigi** è in servizio a Milano, mentre un terzo, **Mar-**

co, ha lavorato con la maglietta aziendale fino al 2003 quando una storia di mazzette (all'interno dell'inchiesta di Corrado Carnevali e Giovanna Ichino) ha segnato il capolinea della sua carriera.

Alle dirette dipendenze di Minenna - stando sempre al nuovissimo organigramma *Anas* - c'è l'ingegnere **Carlo Bartoli**, con la qualifica di "Direttore Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio. Il quale nel suo curriculum aziendale - fra un avviso di garanzia e l'altro, senza peraltro ricevere alcuna condanna - può vantare il ruolo di protagonista, in veste di Commissario, nella realizzazione della stessa autostrada Asti-Cuneo. Quella dello scandalo.

All'interno del nuovo cda *Anas* siedono poi due fedelissimi di Di Pietro: l'avvocato **Sergio Scicchitano**, legale di fiducia del ministro e al vertice di svariate sigle in qualità di amministratore o commissario (ad esempio, è liquidatore del colosso *Federconsorzi* e di *Cirio*, presidente della *Lazio Servizi*) e il na-

poletano **Enrico Della Gatta**, per anni ai vertici del Provveditorato alle Opere pubbliche di Napoli e dello stesso Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Ha un debole per i partenopei, Di Pietro: per fare un solo esempio, il ministro ha candidato alle prossime elezioni amministrative di Monza il geometra e sindacalista dell'*Anas* **Giovanni Pascariello**.

Chiediamo a un tecnico che da anni lavora all'*Anas* se le cose sono cambiate negli ultimi tempi. «Deteriorate di sicuro - risponde secco - abbiamo sperato in un bel repulisti, invece le cose vanno a rotoli. L'immagine che viene fuori della nuova *Anas* appare ancora peggiore di quanto era prima, per nulla rinnovata. Del resto, il governo ha finito per mantenere tranquillamente saldi sulle loro poltrone tutti i burocrati politicamente targati Casa delle Libertà. Solo il capo compartimento di Perugia è dell'Unione. Professionalità, meriti, competenza? Neanche a sognarli. Invece continua la regola di amici, parenti, amanti e conoscenti». ■

LE CORSIE DELLA CAMORRA

AUTOSTRADE D'ORO. E A PARTIRE DALL'INIZIO DEGLI ANNI '80 NEL MIRINO DI IMPRESE, POLITICI & CAMORRISTI. EMBLEMATICA LA STORIA DELLA "TERZA CORSIA" NAPOLI-CASERTA, CHE POI PORTA A ROMA. LA VOCE LA DETTAGLIÒ NELLA COVER STORY DEL NOVEMBRE '87, INDICANDO SIGLE, IMPORTI E CONNECTION E, SOPRATTUTTO, PASSANDO AI RAGGI X IL MECCANISMO DEI SUBAPPALTI PRO-CAMORRA CHE

avrebbe rappresentato la "regola" in tutti i fortunati anni '80 di opere pubbliche, per arrivare poi a suggellarsi con i lavori dei '90 e del 2000, dall'Alta velocità alla Salerno-Reggio Calabria, fino al quasi approdo per il ponte sullo stretto.

Quei lavori cominciarono nell'83, in concomitanza con un altro grande affare (che guarda caso vedrà parecchi protagonisti in comune), ovvero la realizzazione della Pozzuoli bis, l'insediamento mostre di Monteruscello, al centro di una maxi inchiesta della magistratura strozzata sul nascere dai vertici della procura napoletana (si sarebbe trattato di una vera e propria Tangentopoli ante litteram, visti i protagonisti in campo, politici e imprenditoriali, più l'ingrediente in più, la camorra). Ai nastri di partenza, per i lavori della "corsia d'oro", il colosso pubblico *Italstrade* e due priva-

ti, uno di grido, l'altro sconosciuto. Si tratta delle imprese "Giustino" e "Sorrentino". La prima fa capo a una delle più note dynasty mattonare partenopee: il patron, **Enzo Giustino**, vice presidente di Confindustria e responsabile del Mezzogiorno negli anni '80, è stato l'artefice del "Regno del Possibile", maxi progetto urbanistico-speculativo caldeggiato dagli ex ministri **Enzo Scotti** e **Paolo Cirino Pomicino** (con sponda "consociativa" pci, rappresentata dal preside di Architettura **Uberto Siola**), progetto che proprio negli ultimi mesi è tornato in auge tra i circoli "intellettuali" di Napoli.

La seconda, *Sorrentino costruzioni generali*, faceva capo ad un clan di Torre del Greco, vero e proprio trait d'union tra la Nco di Cutolo e la Nuova Famiglia degli Zaza e Bardellino, la camorra vincente degli anni '80 e '90.

Grandi amici di Pomicino, i Sorrentino, i quali proprio in concomitanza con i maxi appalti di Monteruscello "cedettero" a 'o ministro un lussuoso appartamento nella zona chic di Napoli, via Petrarca, che nel giro di pochi anni aveva cambiato diversi proprietari: prima il ministro degli Interni **Antonio Gava**, poi il finanziere d'assalto **Nini Grappone** (in ottimi rapporti con **Michele Zaza**), quindi i Sorrentino, per poi finire il giro di valzer a casa Pomicino. Interrogato dai magistrati, Pomicino ha sempre sostenuto di non aver mai conosciuto i Sorrentino e di aver acquistato l'appartamento perché sua moglie Wanda aveva letto l'annuncio sul *Mattino*. Una bugia grossa come una casa, perché Pomicino - come documentò un'inchiesta della Voce a gennaio 1991 - conosceva benissimo i Sorrentino, tanto da scrivere, su regolare carta ministeriale (all'epoca era presidente della commissione Bilancio) ad uno dei fratelli, Alessandro (freddato in circostanze misteriose in un agguato qualche anno dopo), per "raccomadargli" l'assunzione di alcuni amici nei suoi cantieri.

Ma torniamo a bomba, ovve-



Paolo Cirino Pomicino

ro alla terza corsia. «Che poi di bombe è proprio il caso di parlare, perché come è successo allora, ancora oggi succede lungo i cantieri della Napoli Reggio Calabria - rivela un tecnico - quando ogni tanto scoppia un ordigno. Tanto per far sapere che la zona qui la controllo io, che il movimento terra va a queste ditte, le assunzioni ve le diciamo noi. Non c'è chilometro dell'autostrada che non sia sotto l'assoluto controllo di questo o quel clan». E allora, la terza corsia fu una vera manna per "subappalto selvaggio", con una sfilza d'impresie tutte in chiaro odore di camorra a far man bassa di lavori. Che andavano, appunto, dal movimento terra, alle cave, al pietrisco. Tutte regolarmente in ottimi rapporti con politici locali, e non solo. Alcune sono al lavoro ancora oggi. E possono contare su un certificato antimafia immacolato.