

LE FATICHE DI ERCOLE

di Paolo Mondani

collaborazione Chiara Avesani

PAOLO MONDANI

Possiamo dire che Ercole Incalza, per la parte delle Grandi Opere e Balducci, al tempo, per la parte della protezione Civile, erano i dominus del Ministero?

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Sicuramente, senza alcun dubbio.

PAOLO MONDANI

Diciamo che loro erano i veri ministri. Possiamo dire così?

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Ma lo sa tutto il Ministero! Comprese tutte le aree periferiche, assolutamente!

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Donato Carlea passa per essere un provveditore integerrimo. Da alto dirigente del Ministero delle infrastrutture ha affrontato lo scandalo della ristrutturazione dell'edificio di via Boglione a Roma, lavori che lo Stato ha pagato carissimo.

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Il costo complessivo era di 23 milioni di euro.

PAOLO MONDANI

Ehm..

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Vuole sapere quanto c'era disponibile?

PAOLO MONDANI

Sì.

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

350 mila euro. Solamente. Ma è una costante questa: così si facevano gli appalti a Roma.

PAOLO MONDANI

E cioè?

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Cioè, sono illegittimi già quando partono.

PAOLO MONDANI

Inizialmente viene detto che ci andrà l'Alsi, il servizio segreto civile; poi che ci andrà la Guardia di Finanza; infine i lavori non si fanno più. Perché?

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Ma perché tutto era preparato, era preparato per arrivare a determinati obiettivi, l'ultimo dei quali era quello di fare il lavoro.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Infatti i lavori non si fanno, ma l'impresa chiede comunque 18 milioni di euro. Carlea transa per 7 milioni, ma lo Stato non versa la transazione e così l'impresa Carchella si prende tutto.

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Gli appalti a Roma? Nessuno veniva fatto senza una contropartita a favore di quelli all'interno. Guardi...

PAOLO MONDANI

Come le chiama lei? Tangenti? Stecche?

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Ma come le chiamano tutti: sono tangenti!

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Nel 2014, Donato Carlea denuncia tutto alla procura di Roma e alla Corte dei Conti e subito dopo il ministro Lupi lo sospende dall'incarico. Perché?

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Perché mi sono ribellato. Perché ho osato ribellarmi a quella gestione clientelare anche delle nomine dei dirigenti generali e dei provveditori alle opere pubbliche.

PAOLO MONDANI

Lei infatti parla con il capo di gabinetto del ministro Lupi, che è Giacomo Aiello...

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Sì.

PAOLO MONDANI

...che le annuncia che per via della rotazione degli incarichi, lei se ne deve andare. Come risponde a questa...

DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO INFRASTRUTTURE

Io rispondo "ma quale rotazione? Chiamatela col nome che ha: "la restaurazione per ripristinare la corruzione". E dopo un po' vengo chiamato dal ministro Lupi. Posso fare un commento?

PAOLO MONDANI

Certo!

**DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO
INFRASTRUTTURE**

Non mi sono mai sentito in un ambiente mafioso come quella volta.

PAOLO MONDANI

E a un certo punto, a febbraio, le telefona Gianni Letta; per dirle che?

**DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO
INFRASTRUTTURE**

Ha saputo della mia disponibilità a rilasciare un'intervista a Report, sulla storia che mi riguarda.

PAOLO MONDANI

E lui che cosa si raccomanda?

**DONATO CARLEA – PROVVEDITORE OPERE PUBBLICHE MINISTERO
INFRASTRUTTURE**

E lui si raccomanda di non rilasciare questa intervista perché potrebbe essere controproducente per me e mi assicura che c'è la totale disponibilità da parte di Lupi, e del suo consigliere ministeriale Rocco Girlanda.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Donato Carlea 62 anni. Il Tribunale del Lavoro di Roma dovrebbe esprimersi, decidere a breve in merito al reintegro nelle sue funzioni. Considerato un inflessibile, perché nei 17 anni che ha passato come provveditore ai lavori pubblici in diverse regioni d'Italia, era un po' complicato fare magheggi.. Nella puntata di oggi il pentolone scoperchiato dalla Procura di Firenze, che parte con l'alta velocità e arriva sui più grandi interventi degli ultimi 20 anni. Dentro il ruolo di Ercole Incalza, l'uomo che per conto del ministero sovrintende dal 2001, quindi da quattordici anni, tutte le grandi opere e decide quali bisogna finanziare. Poi il ruolo di Francesco Cavallo, presidente di cento stazioni, che secondo i magistrati sarebbe l'uomo che faceva da filtro fra il ministero e le imprese. Poi Stefano Perotti, direttore lavori di una quantità di roba impressionante: alta velocità, porto di Ancona, superstrada libica, un pezzo di Expo, metro C di Roma, linea 4 Milano, Pedemontana veneta, Pedemontana lombarda, due lotti della Salerno Reggio Calabria, ecc. Ecco, per le imprese che si prendono questi appalti, Stefano Perotti va a ruba! Paolo Mondani.

AL CITOFONO

Chi è?

PAOLO MONDANI

Buongiorno, sono un giornalista. Cercavo l'ingegnere Perotti, per cortesia.

AL CITOFONO

L'ingegner Perotti non abita qua.

PAOLO MONDANI

Come?

AL CITOFONO

Non abita qua l'ingegnere.

PAOLO MONDANI

E dove abita?

AL CITOFONO

Io non lo so; non abita qua.

PAOLO MONDANI

Eh, ma c'è scritto Perotti..

AL CITOFONO

Non abita qua: qua è un'altra persona, non è l'ingegner Perotti.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

La governante nega, ma Stefano Perotti vive qui, in una bella villa tra il Forte Belvedere e il Giardino di Boboli, dove il ministro Lupi veniva a cena. Qualche giorno dopo la nostra visita, il Tribunale di Firenze arresta Perotti insieme a Ercole Incalza che dal ministero delle Infrastrutture gli affidava la direzione lavori delle più importanti opere pubbliche del Paese. In cambio di tanta manna, Perotti aveva assunto il figlio del ministro Lupi e avrebbe dato consulenze e gratifiche a Incalza.

Un anno fa a Villa Perotti arriva Julia Roberts per girare lo spot di una nota marca di calze da donna. E con gli occhi che aveva in Pretty Woman, osserva lo scorcio di Firenze. Il 29 dicembre 2013 il Corriere della Sera pubblica un'intervista a Maurizio Lupi sulle grandi opere. Da una intercettazione emerge che, il giorno prima, il Ministro chiama Ercole Incalza che gli ha inviato una nota per prepararlo all'intervista. Lupi non ha ben capito la nota.

BEBO STORTI - ATTORE

Quindi: io faccio Incalza, quello in galera, e tu fai Lupi..

PAOLO MONDANI

Quello che non..

BEBO STORTI - ATTORE

Quello che..

PAOLO MONDANI

..che non ha capito. "Non riesco a capire: nella tangenziale esterna di Milano"

BEBO STORTI - ATTORE

"Sì."

PAOLO MONDANI

"Ehh che dici? Che nel 2014 aprirà nuovi cantieri per 2 miliardi e 150 milioni?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Ma no! Qui non è che apriranno: sono lavori in continuità per 2 miliardi!"

PAOLO MONDANI

"Ma invece, la metropolitana a Napoli? Tratto stazione Capodichino?"

BEBO STORTI - ATTORE

"I cantieri sono aperti! Finalmente continueranno, no?"

PAOLO MONDANI

"La metropolitana 4 di Milano, opera da?"

BEBO STORTI - ATTORE

"un miliardo e 870 milioni.."

PAOLO MONDANI

"Ma cos'è il nodo metrotranviario di Bologna, invece?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Quelli sono 236 milioni: la rete ferroviaria con il materiale rotabile di Bologna."

PAOLO MONDANI

"Piombino 160 milioni?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Sì, quelli per il porto..."

PAOLO MONDANI

"Civitavecchia 200 milioni?"

BEBO STORTI - ATTORE

"200 milioni; quelli sono già appaltati."

PAOLO MONDANI

"E Taranto? Cosa sono?"

BEBO STORTI - ATTORE

"La piastra logistica di Taranto sono partiti i lavori per 200 milioni!"

PAOLO MONDANI

"Ravenna 160 milioni?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Esattamente."

PAOLO MONDANI

"Per quanto riguarda Anas, noi ne abbiamo già appaltati 170?"

BEBO STORTI - ATTORE

"No, per 300 milioni."

PAOLO MONDANI

"Manutenzione ferrovie: 580 milioni?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Sì."

PAOLO MONDANI

"Nel senso che il Terzo Valico resta aperto?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Esattamente."

PAOLO MONDANI

"In continuità pure il Brennero."

BEBO STORTI - ATTORE

"Esattamente."

PAOLO MONDANI

"E quindi la ferrovia, la Pedemontana Veneta?"

BEBO STORTI - ATTORE

"No! La Pedemontana è stradale, la Pedemontana Veneta! È una strada, eh!"

PAOLO MONDANI

"E la Pontina no?"

BEBO STORTI - ATTORE

"Come no? La Pontina? Come no: verrà fatta la gara. Già stata appaltata, approvata!"

PAOLO MONDANI

"Va beh"

BEBO STORTI - ATTORE

"Come va beh? Io vorrei che tu glielo dicessi al Presidente del Consiglio che l'unica chiave che apre, è questa! Non sei d'accordo?"

PAOLO MONDANI

"Ma se potessimo dire, quanti lavori partono nel 2014?"

BEBO STORTI - ATTORE

"8 miliardi."

PAOLO MONDANI

"Ma in termine di occupazione, invece? 50 mila? 30 mila?"

BEBO STORTI - ATTORE

"30 mila, questo è il quadro. "Adesso... scusa, adesso torniamo a noi: cioè praticamente lui, cioè Lupi, non sa niente di infrastrutture? Ed è il ministro..."

PAOLO MONDANI

Delle Infrastrutture.

BEBO STORTI - ATTORE

Eh, certo, appunto. Non è che uno va lì e sa tutto, sempre. Cioè.. uno va anche per imparare!

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Prima dell'arresto abbiamo cercato Ercole Incalza che ha guidato il ministero delle Infrastrutture con 7 governi diversi sopravvivendo a 14 inchieste. Il ministro Lupi aveva persino minacciato di far cadere il governo pur di proteggere la Struttura guidata da lui.

PAOLO MONDANI

Perotti lei lo conosce, l'ingegner Perotti immagino..

AL TELEFONO ERCOLE INCALZA

Certo che lo conosco.

PAOLO MONDANI

Volevo sapere solo se...

AL TELEFONO ERCOLE INCALZA

È un ingegnere che conosco e basta.

PAOLO MONDANI

Io vorrei solo sapere come mai l'ingegner Perotti è riuscito ad ottenere tutte quelle direzioni lavori tramite il Ministero.

AL TELEFONO ERCOLE INCALZA

Questo lo chieda all'ingegner Perotti, non a me. D'accordo? Grazie.

PAOLO MONDANI

Ma è lei che ha deciso tutte queste cose...

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Poco prima del suo arresto andiamo da Francesco Cavallo che a Roma abita in largo Nazareno 15, casa messagli a disposizione da Salvatore Di Gangi, fratello di un usuraio legato alla Banda della Magliana. Cavallo è presidente di Centostazioni e factotum dell'ex ministro Maurizio Lupi. Stefano Perotti pagava a Cavallo uno stipendio mensile di 7mila euro.

FRANCESCO CAVALLO – PRESIDENTE CENTOSTAZIONI SPA

Lei sta cercando chi? Francesco Cavallo?

PAOLO MONDANI

Sì.

FRANCESCO CAVALLO – PRESIDENTE CENTOSTAZIONI SPA

Io sono Francesco Cavallo, ma io non collaboro con il ministro Lupi.

PAOLO MONDANI

Mi hanno detto che collaborava al Ministero, col Ministro.

FRANCESCO CAVALLO – PRESIDENTE CENTOSTAZIONI SPA

Nella maniera più assoluta: io faccio il presidente di Centostazioni, lavoro per Indra. Sono amico di Maurizio Lupi, ma io col Ministero non c'entro nulla.

PAOLO MONDANI

Mi avevano detto che lei collaborava o aveva consulenze con Stefano Perotti ed è per questo che io ho pensato a un certo punto che lei collaborasse col Ministro.

FRANCESCO CAVALLO – PRESIDENTE CENTOSTAZIONI SPA

Io lavoravo con Stefano Perotti, ma non avevo nessun tipo di collaborazione con Lupi e con l'alta velocità. Lupi lo conosco da quando eravamo alti così; ho lavorato per Perotti almeno 7, 8 anni.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

A Genova incontriamo l'ingegner Giorgio Mor, a cui Stefano Perotti aveva chiesto di assumere Luca, il figlio del ministro Lupi.

PAOLO MONDANI

Da quant'è che lavora per voi Luca Lupi?

GIORGIO MOR - INGEGNERE

Non ci lavora più. Cioè, lui ha fatto la laurea, sa cosa faccio io... ha fatto un po' di esperienza con me, ha fatto un po' di pratica ed è andato.

PAOLO MONDANI

E qui quant'è stato con voi?

GIORGIO MOR - INGEGNERE

Qualche mese!

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

Perotti è un uomo che... sembra Uriah Heep, si ricorda quello... è trasparente. Cioè: non ostenta mai niente, peserà 40 chili, corre... quando cammina per un corridoio, cammina contro il muro.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Prima degli arresti del 16 marzo, abbiamo incontrato Giulio Burchi: amministratore delegato della Brescia-Padova, nel cda di Brebemi, Autostrade Lombarde e Autocamionale della Cisa, è stato alla guida di Italferr e Metropolitana Milanese. L'uomo di Banca Intesa nelle grandi opere. Burchi ci consegna un documento dal titolo: "Incalza, Lupi, Perotti-Gate".

PAOLO MONDANI

Chi è Stefano Perotti?

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

Stefano Perotti è figlio di Massimo Perotti, ex presidente della Cassa del Mezzogiorno, ex direttore generale dell'Anas. Quando Massimo Perotti era presidente della Cassa del Mezzogiorno, Ercole Incalza, di cui non le devo dir nulla perché, insomma.. era un giovane ingegnere della Cassa del Mezzogiorno. Il giro era quello di Signorile della sinistra socialista; erano tutti pugliesi. Questo fa crescere molto Ercole Incalza, cioè nel senso che Ercole Incalza deve tutto al padre.

PAOLO MONDANI

A Massimo Perotti.

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

A Massimo Perotti. Per cui si è infilato in una fila disumana di direzione dei lavori che fisicamente non riesce..

PAOLO MONDANI

E chi gliela dà tutte queste direzioni dei lavori?

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

Gliele dà le telefonate di Incalza. Comunque Incalza telefonava sempre per esempio ad Astaldi, la linea C prima c'era un altro direttore dei lavori; è stato sostituito e c'hanno messo Perotti. Italferr è stata obbligata a caricare Perotti nei due lotti della

Brennero, del tunnel della Brennero, perché Incalza telefonava. Ho assistito a telefonate fatte da Incalza all'allora Direttore Generale del comune di Milano, in cui insomma insisteva, insisteva per far fuori M.M. che è una società del Comune. E quindi sto direttore diceva, "ma scusami, ma come posso io..."

PAOLO MONDANI

Fare fuori..

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

...fottere la mia società che fa fatica a fare i bilanci, per metterci un privato ma..."

PAOLO MONDANI

A vantaggio di Perotti.

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

A vantaggio di Perotti. Tutte queste storture ci sono perché la legge che fece Lunardi, quella famosa legge Obiettivo...

PAOLO MONDANI

La legge Obiettivo.

GIULIO BURCHI - AD SERENISSIMA A4 SPA

E' fatta per le imprese, no? Quando lei fa una legge che sostanzialmente rende autoimmune l'impresa dal controllo pubblico, nel senso che i General Contractor possono nominare i loro direttori dei lavori. Cioè praticamente uno è controllato da uno che viene pagato da lui. Non le sembra una stortura priva di senso?

PAOLO MONDANI

Assurdo.

IVAN CICCONI – DIRETTORE ITACA – ESPERTO APPALTI PUBBLICI

E questo consente al privato contraente generale di fare dei progetti esecutivi che costano normalmente di più, di non avere nessun vincolo sui tempi di esecuzione, nessun vincolo sulla qualità, perché non essendo responsabile della gestione e non dovendo recuperare assolutamente nulla dalla gestione, della qualità, ovviamente, l'interesse è insignificante.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

La legge Obiettivo e il Cipe hanno autorizzato 187 grandi opere, ma recentemente il neo ministro Delrio le ha ridotte a 30. La spesa complessiva per i lavori finora realizzati ammonta a 78,7 miliardi di euro. L'inchiesta che a marzo scorso porta alle dimissioni del ministro Lupi, parte nel 2013 dall'alta velocità di Firenze. I cantieri ora sono bloccati dalla magistratura che già due anni fa aveva arrestato con l'accusa di corruzione l'ex sottosegretario e ex presidente di Italferr Rita Lorenzetti. Tutto era partito dall'esposto del consigliere comunale Ornella De Zordo.

ORNELLA DE ZORDO – EX CONSIGLIERE COMUNALE - FIRENZE

Italferr, nel '98, presenta il progetto definitivo del tunnel, il progetto definitivo del sottoattraversamento, prima ancora che la regione Toscana desse le prescrizioni su come doveva essere fatto quel progetto. Il secondo aspetto molto grave, anche qui.. e beh, della stazione Foster non è stata fatta la Valutazione dell'Impatto Ambientale!

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Per la Valutazione di Impatto Ambientale verrà incaricato l'Ufficio regionale di Fabio Zita. Che dirà seccamente "no". Per questo, nel 2011, il funzionario si prende del terrorista da Rita Lorenzetti e due richieste di rimozione dall'ex ministro Matteoli e da Ercole Incalza. Poco dopo, la Regione Toscana trasferisce Zita.

FABIO ZITA – RESPONSABILE PIANI PAESAGGISTICI REGIONE TOSCANA

Me lo aspettavo, era per me inevitabile che qualcuno potesse reagire anche in questo modo. Forse uno spera sempre di poter lavorare, come dire, tranquillamente sicuro di fare il proprio dovere più che altro lavorare nell'interesse della collettività, ma me lo aspettavo.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

I costi previsti dell'Alta Velocità fiorentina sono di 1,6 miliardi di euro e la direzione lavori è stata in mano a Stefano Perotti. Nel 2012, la Veca Sud, che trasportava le terre di scavo dei tunnel è stata bloccata dall'antimafia. La società è risultata legata al clan dei Casalesi.

TIZIANO CARDOSI – EX CAPO STAZIONE FIRENZE CAMPO DI MARTE

Questo progetto consiste in due tunnel lunghi 7 km che attraversano la città e una stazione sotterranea dedicata soltanto ai treni dell'Alta Velocità completamente scollegata dall'altro servizio ferroviario. Pensate che un viaggiatore che arriverà nella stazione dell'Alta Velocità dovrà prendere il tram per andare a prendere un treno in coincidenza.

CHIARA AVESANI

Uno dei reati contestati dalla magistratura è lo smaltimento illegale delle terre.

TIZIANO CARDOSI – EX CAPO STAZIONE FIRENZE CAMPO DI MARTE

Quelle terre erano contaminate da bentonite e dovevano essere conferite in discarica. In realtà una parte di queste è stata buttata in un campo... in un campo agricolo di un contadino del Mugello e naturalmente la differenza dei costi fra buttare la terra in un campo e gestirla in discarica è andata a formare fondi neri non si sa per che cosa. Queste muraglie sotterranee impattano completamente la falda. Può succedere che il volume della terra diminuisce e quindi ci siano dei cedimenti in superficie. Fossero cedimenti in un campo di granturco non sarebbe nulla, il problema è che sopra ci sono edifici, c'è mezza Firenze.

GIANNI TADDEI – INGEGNERE

Le Ferrovie dello Stato facendo il progetto secondo i loro sistemi di calcolo hanno classificato 270 edifici che si trovano lungo il percorso delle gallerie che subiranno sicuramente danni.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Durante i lavori la scuola Rosai trema e le mamme degli alunni inviano una lettera all'allora sindaco Matteo Renzi.

MAMMA EX STUDENTE SCUOLA ROSAI

La scuola è a pochi metri dal cantiere e praticamente sopra il tunnel. Vibrazioni, a seconda del tipo di perforazione e rumore, poi un bel giorno cascò nell'aula un controsoffitto, poi incominciarono a presentarsi delle crepe appunto vicino agli architravi, da lì incominciammo a preoccuparci.

CHIARA AVESANI

E Renzi vi ha mai risposto alla lettera?

MAMMA EX STUDENTE SCUOLA ROSAI

Mai, mai.

CHIARA AVESANI

Ma cosa pensa Renzi della TAV?

ORNELLA DE ZORDO – EX CONSIGLIERE COMUNALE - FIRENZE

Appena è stato eletto ha pensato che la stazione Foster lì non andava tanto bene poi cosa è successo: Moretti cioè Ferrovie ha fatto, ha scritto che avrebbe dato secondo un accordo col comune di Firenze circa 90 milioni alla città e tutta l'opposizione di Renzi... ha magicamente taciuto.

CHIARA AVESANI

Sono arrivati questi milioni?

ORNELLA DE ZORDO – EX CONSIGLIERE COMUNALE - FIRENZE

No, non sono arrivati tutti ovviamente perché siccome Moretti non è proprio nato ieri ha subordinato le varie tranche all'avanzamento reale dei lavori che sono fermi praticamente.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Torniamo all'inchiesta fiorentina, dove Giulio Burchi è indagato ed è il testimone chiave. E' lui a elencare ai magistrati le direzioni lavori di Stefano Perotti, opere per complessivi 25 miliardi di euro.

PAOLO MONDANI

Perché io vedo qua che Perotti fa la Pedemontana Veneta...

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Sì, questa ce l'ha con la Sis che è di Dogliani quello che è molto chiacchierato insomma...

PAOLO MONDANI

Ha la Pedemontana Lombarda.

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Da Impregilo.

PAOLO MONDANI

Impregilo l'ha messo a lui come direttore lavori. L'Alta Velocità Milano - Treviglio.

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Quella ce l'ha perché è stato obbligato Pizzarotti e Saipem a metterlo. Obtorto collo guardi che nessuno l'ha fatto volentieri.

PAOLO MONDANI

Un lotto della Salerno - Reggio Calabria.

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Sì.

PAOLO MONDANI

Secondo lotto sempre della Salerno Reggio Calabria con la CMB.

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Con la CMB recentemente il primo che aveva fatto era con la Sis la stessa che ha la Pedemontana Veneta.

PAOLO MONDANI

Il 50% del passante ferroviario COCIV Milano-Genova,

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Sì perché quello lo avevano promesso... ad un altro figlio di papà discreto, il figlio di Andrea Monorchio. Quello siccome l'avevano promesso a Monorchio baby...

PAOLO MONDANI

Il figlio di Andrea Monorchio fa direzione lavori?

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Absolutamente, presentissimo.

PAOLO MONDANI

E lavora con Stefano Perotti?

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

No, lì è stato obbligato. E' intervenuto Incalza...

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Ora Burchi ci spiega tramite chi le imprese arrivavano al ministro Lupi.

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Il giro è quello lì: ci sono Cavallo, lui e Girlanda, se uno vuole andare dal Ministro.

PAOLO MONDANI

Cioè? Mi dica chi sono Cavallo, lui sarebbe? Lui è Perotti.

GIULIO BURCHI – AD SERENISSIMA A4 SPA

Sì. Cavallo è l'ex direttore di Tempi della rivista di CI ed è ex consigliere di amministrazione anche di M.M. ma prima che ci fossi io, eh insomma... loro sono simbiotici.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Secondo i magistrati fiorentini Stefano Perotti ha finanziato Ercole Incalza tramite contratti di consulenza attraverso la società Greenfield system di Roma. Un importante dirigente del mondo dell'Alta Velocità ci racconta in che modo le imprese pagavano le tangenti.

PAOLO MONDANI

Lei mi diceva di conti a San Marino presso quella banca

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

Sì, la SMI bank di San Marino.

PAOLO MONDANI

La San Marino International.

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
International.

PAOLO MONDANI
In quei conti che succedeva?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
Beh lì avvenivano le operazioni... come dire... di... venivano riversati soldi su altri conti o... prelevati per soddisfare quelle che erano state le intese conseguenti a rapporti ben precisi.

PAOLO MONDANI
Ma chi li portava i soldi? Erano le aziende che portavano i soldi lì?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
Eh... società di consulenza.

PAOLO MONDANI
Legate alle aziende?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
E certo!

PAOLO MONDANI
Che facevano l'Alta Velocità?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
...di comodo che facevano magari riferimento a Renzo Rossi testa di legno, ma chiaramente un personaggio non perseguibile magari in età molto avanzata.

PAOLO MONDANI
Società di consulenza che facevano capo alle aziende del contraente generale?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
Ma certo che sì...

PAOLO MONDANI
Dell'Alta Velocità?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
Sì.

PAOLO MONDANI
E quei soldi a chi finivano?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ
Eh a chi finivano... Finivano a politici... a politici, ai top manager...

PAOLO MONDANI
Poi mi ha parlato anche di Andorra?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

Banco di Santander, al Banco di Santander ad Andorra.

PAOLO MONDANI

E cosa succedeva lì?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

Eh... le operazioni che avvenivano a San Marino avvenivano anche lì.

PAOLO MONDANI

Come concretamente i soldi venivano fatti uscire? Con la sovrapproduzione dei lavori?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

Sì... sì...sì...sì.

PAOLO MONDANI

Ma per aumentare i costi avete fatto trovare anche reperti archeologici?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

E certo come no... il coccio che buttavamo... poi abbiamo fatto il ritrovamento. Fermi tutti quindi... voglio dire... c'era la sospensione, aggravio dei costi... gli ispettori della soprintendenza venivano pagati...

PAOLO MONDANI

Li pagavate per fare cosa?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

Li pagavamo per fargli fare le relazioni che assecondavano quelli che erano i nostri progetti.

PAOLO MONDANI

Sul piano archeologico?

DIRIGENTE ALTA VELOCITÀ

Eh... che determinavano sovraccosti sul piano economico.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Nella relazione della Commissione Europea sulla lotta alla corruzione si legge che il costo medio dell'Alta Velocità in Italia è di 61 milioni di euro a chilometro, in Francia e Spagna è 6 volte di meno.

PAOLO MONDANI

Ma cos'è che fa la differenza?

IVAN CICCONI – DIRETTORE ITACA – ESPERTO APPALTI PUBBLICI

Fa la differenza il fatto che noi passiamo dal sistema di tangentopoli in cui c'erano 4, 5, 6 ladri che governavano il sistema, i tesoriери dei grandi partiti, a decine di migliaia di mariuoli, del presidente, dell'assessore di turno che sostanzialmente gioca in proprio e approfitta dell'incarico che viene dato.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

"Mariuolo" è un termine quasi affettuoso. Allora, fu l'accoppiata Incalza-Lunardi a promuovere una legge obiettivo fatta così, definita da Cantone "criminogena", e che ci

auguriamo che il nuovo ministro Delrio la faccia sparire domani, perché proprio contiene il germe della distorsione, cioè ti imbocca. Infatti la relazione della Commissione Europea dice che nel solo caso delle opere pubbliche la corruzione è stimata attorno al 40% del valore dell'appalto. Vuol dire che abbiamo pagato mille quello che poteva essere pagato seicento. Inoltre, non sempre sono state fatte opere necessarie, e infatti la Corte dei conti ha scritto nel 2008: "Si stanno facendo opere che servono solo a chi le costruisce perché finiscono in un aumento del debito". Il 2008 è anche l'anno in cui Incalza affida a Perotti il maggior numero dei lavori. Vediamo quali tra qualche minuto, subito dopo la pubblicità.

PUBBLICITÀ

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Tre ore per la Milano-Roma, sia benedetta l'alta velocità, però: va fatta proprio dappertutto e i pendolari si arrangino? Che poi l'abbiamo pagata troppo cara lo sappiamo tutti da tanto tempo, e il motivo è che il nostro territorio è così complicato, fatto di montagne, colline, fiumi, per cui non si può paragonare con nessun'altra situazione europea. Però: se noi prendiamo la tratta Milano-Novara, è tutta sul piano: 38 km, fatta in 3 anni, costo 55 milioni a km dice Ferrovie, la Commissione Europea dice che sono 79, ma noi teniamo buoni questi di Ferrovie. Con la Madrid-Siviglia, che è altrettanto sul piano, 470 km contro i 38, 4 anni contro i 3, costo 9.8 milioni a km contro i nostri 55. Ora, magari loro hanno utilizzato degli schiavi e i nostri binari sono d'oro. Allora, vediamo la Francia che ha una situazione più simile alla nostra, è se prendiamo la Parigi-Lione per esempio, che come la Milano-Novara è tutta piatta, quanto hanno speso?

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

L'Alta velocità Parigi-Lione arriva nel 1981. Costruita in soli 5 anni. Jean Marie Metzler era il direttore dei lavori e supervisionava i costi e gli appalti. Da noi la direzione lavori la decide il costruttore privato e qui in Francia?

JEAN MARIE METZELER - DIRETTORE LAVORI TGV PARIGI - LIONE

Il direttore dei lavori della linea è stato nominato da SNCF: la società pubblica delle Ferrovie francesi. Il direttore controlla i cantieri e supervisiona i costi.

CHIARA AVESANI

Quali sono stati i tempi e i costi a km della Parigi-Lione?

JEAN MARIE METZELER - DIRETTORE LAVORI TGV PARIGI - LIONE

4 milioni al km. E' lunga 409 km e ci sono voluti 5 anni. E' stata la linea più economica perché non abbiamo dovuto scavare tunnel né attraversare fiumi.

CHIARA AVESANI

Qual è la linea che vi è costata di più?

JEAN MARIE METZELER - DIRETTORE LAVORI TGV PARIGI - LIONE

La massima difficoltà è stata sulla linea del Mediterraneo tra Valence e Marsiglia messa in servizio nel 2001, abbiamo dovuto attraversare molte volte il fiume Rodano e abbiamo dovuto fare un lungo tunnel. Ci è costata 15 milioni a km, ma è stato un caso straordinario.

PAOLO MONDANI

Me lo spiega perché l'Alta Velocità costa così tanto rispetto alla Francia e alla Spagna?

MICHELE MARIO ELIA – AD FERROVIE DELLO STATO

I costi a km sono, mediamente, sono 36 milioni di euro a km. Il delta rispetto agli altri paesi è dovuto alla posizione orografica, di antropizzazione e compensazione e tutto quello che vogliamo aggiungere di modifiche tecnologiche o strutturali intervenute.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Gran parte di questo spread, potremmo definirlo, deriva dalle caratteristiche orografiche del nostro territorio, deriva dal fatto che..

PAOLO MONDANI

Sottosegretario però, la posso fermare, non mi racconti che l'Alta Velocità in Italia costa 3-4 volte la Francia perché ci sono da bucare le montagne perché adesso francamente ..

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Io ripeto, non penso che costi 3-4 volte in più....

PAOLO MONDANI

Ci mandiamo i sette nani a fare il buco, costa meno.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Io le dico le cose che so, quelle che mi hanno riferito. NO ma per carità non lo metto in dubbio. Considero che non siamo il migliore dei mondi, tutto è perfezionabile, è la nostra natura, per essere esseri umani è perfezionabile per definizione, quindi, evidentemente anche questo sistema deve essere perfezionato.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Prendiamo l'Alta Velocità Torino-Milano, tutta in piano, nemmeno una galleria. Eppure è costata 55 milioni a chilometro. Perché?

MICHELE MARIO ELIA – AD FERROVIE DELLO STATO

La Torino-Milano viaggia in affiancamento all'autostrada. Nel costruire la Torino-Milano in affiancamento all'autostrada, l'autostrada esisteva, ferrovie in adiacenza, allora dice, tra l'autostrada e le ferrovie facciamo una pista per la Protezione Civile, rivediamo tutti i cavalcavia di tutte le uscite, di tutti gli sgomberi, i sottovia, abbiamo dovuto rifare tutte le opere accessorie dell'autostrada, se si va a guardare si vede.

PAOLO MONDANI

Ingegnere, io la capisco, ma 55 mln di euro a chilometro.

MICHELE MARIO ELIA – AD FERROVIE DELLO STATO

Sì, 55 mln di euro a chilometro.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Stesso film sull'Alta Velocità Milano-Bologna, tutta pianeggiante è costata circa 7 miliardi di euro e 32 milioni a chilometro.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Ora anche qui sarebbe agevole dire perché mai la Milano-Bologna è costata 32 mln a chilometro e giustamente come lei ricordava, 55 milioni... è quasi il doppio.

PAOLO MONDANI

La Milano-Torino

Porta a Porta del 18/12/2000

SILVIO BERLUSCONI

Se io posso essere utile al mio Paese e se mi fanno fare l'imprenditore d'Italia, io queste cose mi sento di saperle fare.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Tutto comincia il 18 dicembre 2000 a Porta a Porta. Berlusconi traccia le direttrici delle grandi opere italiane con la consulenza personale di Ercole Incalza.

Porta a Porta del 18/12/2000

SILVIO BERLUSCONI

La Lione-Torino che poi va verso Milano, la Genova-Milano che sale poi su attraverso il Passo del Sempione che deve essere adeguato. C'è infine un'altra linea importantissima che parte da Bologna che va verso Verona.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Un anno dopo, il ministro Lunardi vara la legge Obiettivo con la quale il privato non ha responsabilità sui costi e i tempi di consegna dell'opera. Recentemente, il presidente dell'anticorruzione Raffaele Cantone ha definito criminogeno l'impianto di quella legge.

PAOLO MONDANI

Ci sono due diversi studi: uno del 2013, americano, della Reason Foundation e uno del 2014 francese della Corte dei Conti di Parigi che dicono che l'Alta Velocità non è conveniente.

RENATO PUGNO – DOCENTE POLITECNICO MILANO

I motivi sono fondamentalmente che una rete ad Alta Velocità nel modello italiano, francese, spagnolo e giapponese, cioè il modello che consente ai treni di andare oltre ai 270 km all'ora, risulta scarsamente conveniente perché limita l'uso dell'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità solo ai treni ad alta velocità.

PAOLO MONDANI

Solo a quei treni lì.

RENATO PUGNO – DOCENTE POLITECNICO MILANO

Mentre nel modello tedesco e inglese sulle reti che loro definiscono ad alta velocità che hanno un limite ai 270 km/h. - più o meno a quel livello - ci possono andare treni che vanno fino a 270km/h e treni che vanno anche a 180-200 km/h.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Non solo tedeschi e inglesi, anche i francesi pensano che oggi l'alta velocità non sia più un buon investimento.

JEAN MARIE METZLER – DIRETTORE LAVORI TGV PARIGI-LIONE

Oggi sono cambiati i tempi. Nel 1981 dovevamo fare i TGV, oggi bisogna occuparsi delle linee ordinarie.

PAOLO MONDANI

Perché non è sostenibile?

RENATO PUGNO – DOCENTE POLITECNICO MILANO

Perché è un impiego di risorse enorme, enorme, che interessa non più del 5-6% degli utenti della ferrovia.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Solo il 6% è interessato ai treni super-veloci. Il resto, il 94% della popolazione, viaggia sui treni pendolari che sono in queste condizioni. Perché non si investe qui?

MICHELE MARIO ELIA – AD FERROVIE DELLO STATO

L'unico momento critico per noi è tra le 7 e le 8. C'è un sovraffollamento incredibile e tutto è concentrato in quella fascia. Non riusciamo a reggere l'impatto in quell'ora lì.

PAOLO MONDANI

Ma se io guardo le nuove linee dell'alta velocità vedo una quantità impressionante di miliardi, basta guardare il nuovo contratto 2012-2016 tra voi e il Ministero, insomma no?

MICHELE MARIO ELIA – AD FERROVIE DELLO STATO

Però deve anche vedere, nel contratto di programma... nella legge di Stabilità dell'anno è stato dato 12 miliardi a RFI da recepire nel Contratto di Programma che noi stiamo stipulando. Di questi, 4 miliardi e mezzo o 5 sono destinati a interventi diffusi sulla rete per migliorare nelle aree Regionali e tra le aree metropolitane la velocità sulla rete convenzionale.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Come dire che ai treni dei pendolari, il 94 per cento degli utenti, andrà il 37 per cento dei finanziamenti. I pendolari possono anche aspettare, chi non poteva proprio è la Brebemi.

MATTEO RENZI – INAUGURAZIONE BREBEMI

Non ci sarà nessun ostacolo in grado di fermarci. Potranno rallentare, potranno far sì che si stia ad agosto a lavorare, ma non è un male...

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Era il 23 luglio 2014, Matteo Renzi e Maurizio Lupi inaugurano la BreBeMi, la prima delle grandi opere connesse all'EXPO, voluta da centrosinistra, centrodestra e Lega nord, costruttori e sindaci. 62 chilometri di autostrada che collegano Milano, Bergamo e Brescia. Pagata con soldi privati, della BEI e della Cassa Depositi e Prestiti, la BreBeMi è gestita dal Gruppo Gavio e Banca Intesa e a nemmeno un anno di distanza è già in perdita. Il costo del pedaggio è doppio rispetto alla parallela A4 ed ecco come si presenta tutti i giorni.

DARIO BALOTTA – LEGAMBIENTE LOMBARDIA

L'autostrada è vuota, anche in senso opposto da Milano. E oggi è una giornata è il venerdì. 16mila veicoli al giorno, mentre la A4, il competitore di BreBeMi ne porta 248mila.

PAOLO MONDANI

Per lo stesso percorso?

DARIO BALOTTA – LEGAMBIENTE LOMBARDIA

Per lo stesso percorso. Abbiamo visto che non c'è nessuna area di servizio, se succede qualcosa, se c'è bisogno di qualcosa, non c'è neanche uno spazio per fermarsi per avere un telefono, per avere una bibita, per avere un soccorso, per avere qualcosa insomma. Questo la dice lunga proprio sul fatto che il mercato, le compagnie petrolifere, le maggiori compagnie petrolifere non hanno voluto mettersi qua sopra.

PAOLO MONDANI

Quanto viene a costare quindi?

DARIO BALOTTA – LEGAMBIENTE LOMBARDIA

Complessivamente viene a costare 2 miliardi e 400 milioni, che è il costo al km forse più elevato di un'autostrada europea. Lo Stato aveva fatto un accordo con BreBeMi e l'accordo era: io ti dò la concessione e tu fai l'opera con i pedaggi mentre invece questo patto qui è stato rotto praticamente appena aperta l'autostrada, perché BreBeMi si è messa subito a batter cassa e a dire allo Stato "mi devi aiutare".

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Poco lontano di qui passerà l'alta velocità ferroviaria nella tratta Brescia-Verona. Costo 4,1 miliardi di euro, 44 milioni a chilometro secondo Ferrovie dello Stato. La realizzano Pizzarotti, Condotte e Maltauro Il tracciato attraversa il lago di Garda a sud e comprometterà i vitigni del pregiatissimo Lugana, vino che esportiamo in tutto il mondo.

PAOLO FABIANI - TENUTA ROVEGLIA POZZOLENGO - BRESCIA

Questa è una cantina che è stata realizzata dalla famiglia Roveglia nel 1400 e lo scopo originario era proprio quello di conservare il vino che veniva prodotto in questa azienda, in questo territorio.

PAOLO MONDANI

La Tav dove passa?

PAOLO FABIANI - TENUTA ROVEGLIA POZZOLENGO - BRESCIA

Eh, la Tav passa qui, qui dove siamo noi oggi in questo momento, in questa cantina. È qua, questo è lo spazio che dovrà essere occupato dalla Tav. Io mi domando: esiste già a 400 metri di distanza da qui, da dove viene demolita questa azienda, esiste ancora una linea ferroviaria, Milano – Venezia, che è ancora sottoutilizzata.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Eccola la Milano-Venezia. 180 treni al giorno e decine di migliaia di passeggeri. Ferma a Brescia e a Peschiera del Garda. Ma questa linea non sarà potenziata.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Poi la Tav non tocca né Brescia né il Garda.

PAOLO FABIANI - TENUTA ROVEGLIA POZZOLENGO – BRESCIA

È chiaro che la Tav non tocca... se lei pensa che il Garda è il terzo polo turistico a livello nazionale, dove non è stato previsto nemmeno di pensare una fermata!

FRANCESCO CARRI – AZIENDA SERRAGLIO DI BRUNNER DESENZANO DEL GARDA – BRESCIA

Adesso la Tav passerà esattamente in questo punto, tagliando, come dire, a metà, l'azienda.

PAOLO MONDANI

Ma non la può soddisfare l'idea di un buon indennizzo?

FRANCESCO CARRI – AZIENDA SERRAGLIO DI BRUNNER DESENZANO DEL GARDA – BRESCIA

Ma, guardi, intanto questo qui è il nostro lavoro, è come un dirigente d'azienda, insomma, che puoi licenziarlo, dargli dei soldi e mandarlo a casa, sì certo. Anche il dirigente d'azienda può essere interessato ad avere dei soldi in banca. E poi che cosa ci fai con i soldi? Devi avere un lavoro a questo mondo che ti soddisfi sul piano personale e sul piano professionale. Ma lei si rende conto che la Tav Brescia – Verona consentirà di risparmiare 14 minuti di tempo? Ma tutto sto casino per 14 minuti? E poi oltretutto in un paese come il nostro che ha città, come dire, a distanza di 30-40-50 km. Non riusciranno neanche mai a raggiungerli i 300 km orari perché devono rallentare.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

All'Aeroporto di Montichiari si fermerà l'Alta Velocità, l'interno dello scalo si presenta così.

DARIO BALOTTA – LEGAMBIENTE LOMBARDIA

Montichiari è nato nel '99, un anno dopo l'apertura della grande Malpensa, inaugurato dal primo ministro D'Alema, Massimo D'Alema. Da allora è sempre rimasto un aeroporto fantasma. Ogni anno la provincia e la Camera di Commercio dovevano ripianare i disavanzi di bilancio. Si sono pagate molte risorse per far venire delle compagnie aeree, con contributi anche poco chiari. Nonostante tutto questo oggi l'aeroporto è privo di voli, di aerei e di passeggeri.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

L'aeroporto Charles de Gaulle a Parigi conta 60 milioni di passeggeri l'anno, e l'alta velocità è giustificata. A Montichiari, nel 2014, ne sono passati 13 mila, che senso ha? Stefano Perotti è nella direzione lavori di questa Tav così come in quella della Genova-Milano. Qui siamo ai cantieri di Arquata Scrivia, tra Liguria e Piemonte.

DAVIDE FOSSATI – GEOLOGO

Questo qui è quello che dovrebbe essere il cantiere madre di tutti i cantieri del Terzo Valico, quindi un cantiere dove dovrebbero esserci centinaia di persone che lavorano, centinaia di addetti ai lavori, ma come si vede chiaramente è un cantiere per la maggior parte dei giorni dell'anno deserto. Se noi pensiamo che il progetto era pronto nel 2005, poteva partire nel 2006 quando c'erano i soldi e i ristoranti erano pieni e invece abbiamo visto che è partito nel 2011 perché ci sono stati 5 anni in cui si sono spartiti le cave del territorio del basso Piemonte, perché il grosso business di quest'opera sono le cave del basso Piemonte.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Alta Velocità Genova-Tortona, Terzo Valico dei Giovi, costo 6,2 miliardi di euro, 87 milioni a chilometro. La realizza il consorzio Cociv: Salini-Impregilo, Condotte e Gruppo Gavio. Costruita per mettere su ferro i container che arrivano al porto di

Genova e portarli a Nord. Eppure al porto non si prevedono nuovi binari. E dentro la montagna c'è la sorpresa.

FRANCESCO DE MILATO – COMITATO NO TAV ARQUATA SCRIVIA - ALESSANDRIA

Sappiamo, perché ci viviamo in queste zone, che in quelle montagne, e non è una scoperta di adesso, son sempre state piene di amianto. In questa zona qua passerà una galleria che è lunga 27 km, da Genova e sbuca a Radimero che intercetterà queste zone contenenti amianto, che è un materiale pericolosissimo tant'è che dal 1992 è stata vietata l'estrazione e la lavorazione.

DONNA

Lo stesso anno che è nata mia figlia sono nati altri tre bambini e viviamo a poche centinaia di metri, se non a poche decine di metri alcuni, da una discarica di rocce che nessuno ci sa dire, perché nessuno mostra le analisi, nessuno fa forse le analisi perché Arpa sostiene di non avere le forze né economiche, né di uomini per procedere con le indagini.

PAOLO MONDANI

Quand'è che le amministrazioni pubbliche hanno riconosciuto che nelle rocce di scavo c'è amianto?

DAVIDE FOSSATI – GEOLOGO

L'hanno riconosciuto pubblicamente nel 2014. La Regione Piemonte dicendo che in base a studi fatti e a una raccolta di studi fatti anche da altri enti, c'è la possibilità in alcuni tratti di trovare un 20% di rocce amiantifere, in alcuni tratti addirittura il 50%. Diciamo il controllore e il controllato sono la stessa persona, perché è Cociv che fa i controlli sull'amianto, diciamo che a campione ogni tanto Arpa preleva del materiale e lo sottopone ad analisi. I risultati di queste analisi non sono ancora stati - come dovrebbe essere - resi pubblici sul sito dell'Arpa.

PAOLO MONDANI

Perché lei ritiene che il Terzo Valico sia un progetto obsoleto.

MAURO SOLARI - INGEGNERE EX COMMISSIONE VIA REGIONE LIGURIA

È obsoleto perché le capacità attuali delle linee sono sufficienti a garantire oltre 100 treni al giorno, aumentabili oltre a 200 semplicemente cambiando il tipo di alimentazione elettrica.

PAOLO MONDANI

Ma lei ci crede a questa storia che le merci finiranno sull'alta velocità?

MAURO SOLARI - INGEGNERE EX COMMISSIONE VIA REGIONE LIGURIA

No!

PAOLO MONDANI

Perché da nessuna parte c'è.

MAURO SOLARI - INGEGNERE EX COMMISSIONE VIA REGIONE LIGURIA

E certo, perché i vagoni merci sono omologati per 120 km/h e quindi l'alta velocità non serve per le merci, non può servire!

PAOLO MONDANI

E allora perché si racconta che il Terzo Valico, come altre linee di alta velocità serviranno a portare le merci?

MAURO SOLARI - INGEGNERE EX COMMISSIONE VIA REGIONE LIGURIA

Secondo me raccontano quella dell'uva come si suol dire, cioè non ha alcun senso, tanto è vero che in Francia sulle linee ad alta velocità passano solo ed esclusivamente i treni passeggeri e anche in Italia.

PAOLO MONDANI

Sono 15 anni che parlate di alta capacità.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Sì.

PAOLO MONDANI

Cioè per parlare pane e salame di far andare sull'alta velocità anche le merci.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Sì.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Io non ho mai visto un vagone merci sull'alta velocità... quando ci passerà?

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Neanch'io.

PAOLO MONDANI

Eh... quindi siamo due, diciamo, che non l'hanno visto.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Neanch'io, purtroppo cosa le devo dire? Non essendoci una logistica forte in Italia, la concorrenza della strada è talmente forte che l'impedisce. Prima di dire perché non vanno sull'alta velocità, dico: perché le merci non vanno per ferrovie.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Vien da dire: ma perché non costruiamo prima un treno merci che va sui binari dell'alta velocità? Ora, non è che i cittadini, i comitati, i sindaci possono decidere quali sono le opere che servono, strategiche, che servono al paese, a questo ci deve pensare il ministero che ha una visione globale, e dovrebbe però anche spiegarla. Perché se ti espropriano per opere che poi non si fanno o rimangono lì a metà è naturale, è normale che uno si inchiodi al proprio cancello. Esempio: nel '91 un consorzio privato propone la costruzione dell'alta velocità sulla Genova-Milano, passa qualche anno per trovare la quadra, nel '96 arriva Prodi e dice: "E' troppo costosa nel rapporto con i benefici". Per cui la cancella. Nel 2001 arriva Berlusconi e dice: "No, è un'opera strategica e s'ha da fare". Nel frattempo l'Europa dice: "Però dovete fare una gara europea". Intanto nel 2006 ritorna di nuovo Prodi che ritira di nuovo la concessione perché secondo lui è troppo cara, nel 2008 ritorna al governo Berlusconi e l'opera diventa strategica, stavolta per legge. Siccome i soldi per farla non c'erano mai stati, nessun lavoro era mai iniziato. I primi sbancamenti cominciano nel 2013, e oggi se vai lì trovi il cantiere vuoto, perché lavorano un giorno sì e tre no. Allora, uno si pone delle domande: ma dev'essere un privato a decidere che su quella tratta è strategico fare l'alta velocità, e non potenziare invece la tratta che già c'è? La risposta

è: manca un piano nazionale trasporti. Per cui, chi è meglio immanicato convince il ministero che quella cosa va fatta. Torniamo dopo la pubblicità.

PUBBLICITÀ

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Allora, torniamo al Sistema che teneva in pugno il ministero delle Infrastrutture, svelato dall'inchiesta della Procura di Firenze. Quindi: Stefano Perotti, Francesco Cavallo e Ercole Incalza, che degli ultimi 14 anni, conosce ogni dettaglio dei rapporti fra ministero, imprese, partiti. In sostanza è l'uomo che fino a qualche giorno fa dava le carte.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Ercole Incalza, intercettato durante la formazione del governo Renzi, dice di essere contento della nomina di due suoi compagni socialisti, il vice ministro Nencini e il sottosegretario Del Basso De Caro.

PAOLO MONDANI

Passa per essere stato raccomandato da Incalza come sottosegretario, no?

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Ho letto.

PAOLO MONDANI

Come risponde?

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Con un sorriso non potrei fare altro.

PAOLO MONDANI

No, ma vista l'antica amicizia con Signorile di Incalza...

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Ah di Incalza! beh ma io non c'entro niente nell'amicizia tra Signorile e Incalza.

PAOLO MONDANI

Beh, però lei è un socialista insomma vecchia storia, antica amicizia.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Sì ma di un'altra componente... l'antica amicizia è tra Incalza e Signorile. Incalza io so che è stato collaboratore di Claudio Signorile quando quest'ultimo era Ministro dei Trasporti.

PAOLO MONDANI

Ci è andato recentemente anche a fare dei convegni?

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Penso di sì non me ne meraviglierei e le ragioni dell'amicizia non svaniscono dall'oggi al domani, soprattutto quando è un'amicizia solida.

PAOLO MONDANI

Ho visto che Stefano Perotti l'aveva incontrata per la questione dell'appalto sulla piattaforma informatica, vero?

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Era un progetto, è venuto qui una volta, io l'ho incontrato a dir la verità una sola volta sulla piattaforma informatica per seguire, che mi diceva gestiva... mi suggeriva di seguire i lavori con una piattaforma informatica, ma poi...

PAOLO MONDANI

Perché ho visto che Perotti si è dato un da fare pazzesco. Ha incontrato non solo l'ingegner Gentile, ma una quantità di vostri dirigenti, cioè era sempre qua.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Era sempre qui, può essere che sia sempre qui. L'importante è poi che queste cose vengano fatte nella maniera giusta e dovuta, questo è. Il fatto che ci sia qui diverse volte presente... questi sono uffici pubblici no?

PAOLO MONDANI

Senta, lei in un'intervista ha detto che ci rimette a stare al Ministero.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Sì, assolutamente.

PAOLO MONDANI

E ma perché ci sta?

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

Beh, c'è un tempo dell'età di ciascuno nel quale si può anche fare questa scelta. Se ci riferiamo poi alla condizione finanziaria penso che basti guardare le dichiarazioni dei redditi per rendersene conto, insomma.

PAOLO MONDANI

Ah lei dice che guadagna più da avvocato che da Sottosegretario. Quindi lei vorrebbe andarsene per guadagnare di più.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO – SOTTOSEGRETARIO MINISTERO INFRASTRUTTURE

No, non è questo il problema.

PAOLO MONDANI FUORI CAMPO

Francesco Cavallo, ora agli arresti domiciliari è legato a Maurizio Lupi per la comune militanza in Comunione e Liberazione. Gli inquirenti lo ritengono il canale di comunicazione tra Perotti e i grandi appaltatori dell'Alta Velocità. Il 20 febbraio scorso, Cavallo viene nominato dalle Ferrovie dello Stato presidente di Centostazioni spa, ma di treni non si è mai occupato.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Il suo curriculum risultava idoneo per tutti gli incarichi che aveva svolto e occupato e coperto in precedenza e poi le sue prerogative consentivano di coprire quel posto.

PAOLO MONDANI

Io l'ho visto in molte società ma nessuna che mi facesse pensare alla possibilità di gestire Centostazioni che com'è noto ristruttura, migliora le stazioni italiane.

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Beh, sì, ma guardi il presidente ha un ruolo di una certa tipologia molto più organizzativa di governance del consiglio di amministrazione.

PAOLO MONDANI

E lei non ricorda se fu l'ex ministro Lupi a segnalarglielo?

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Ma che devo dirle, sì non me lo ricordo, a dir la verità no...

PAOLO MONDANI

Possiamo pensare che fosse il ministro Lupi a tenerci tanto? O sono malizioso?

MICHELE MARIO ELIA-AD FERROVIE DELLO STATO

Un po' malizioso è...

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Beh, Paolo un po' malizioso è. Allora, il ministro Lupi non è mai stato indagato tuttavia ha ritenuto opportuno dimettersi, e il governo ha dichiarato di voler voltare pagina, ci auguriamo vivamente che ci riesca perché, più che una pagina, è un faldone, e per scrostarli forse non basta il martello pneumatico. Se poi vogliamo ricordare come abbiamo fatto ad arrivare fin qui, pagando opere quattro volte il loro valore, per cui adesso non ce ne è più, ecco, allora: oltre a Incalza, che della tav è stato il padre, dobbiamo ricordare una lunga serie di ministri, quelli che hanno più inciso negli ultimi 20 anni, quelli che sono rimasti lì più di un anno, perché altrimenti non basterebbe il nostro schermo: a partire da Giovanni Prandini ai Lavori pubblici, è stato condannato per danno erariale e ha un prescrizione dopo condanna in primo grado per presunte tangenti per appalti in Veneto. Segue: Carlo Bernini ai Trasporti, ha patteggiato in appello un anno e quattro mesi dopo una condanna in primo grado per corruzione. Quindi Claudio Burlando, poi nel 2001 i ministeri dei Trasporti e Lavori pubblici si unificano con l'arrivo di Pietro Lunardi, che insieme a Ercole Incalza è il padre della famosa legge Obiettivo. Va ricordato che l'unico a combattere lo strapotere di Incalza è stato proprio il ministro Di Pietro, poi segue Altero Matteoli, che è indagato per corruzione sul Mose e ora è presidente della commissione Lavori pubblici al Senato che si occupa del Nuovo Codice degli Appalti. E infine Maurizio Lupi. Ora se siamo arrivati fin qui è perché ognuno di loro ci ha messo del suo.