

ECCO PERCHÉ LA 'NDRANGHETA SPONSORIZZAVA I SÌ TAV

Un'inchiesta a Reggio Calabria scopre che dietro al Terzo Valico c'erano le cosche. Disposte a tutto pur di mettere le mani sugli appalti per la grande (e contestata) opera, il Supertreno Genova-Milano

di Marco Vittone

«**M**angerete il pesce sotto la Lanterna e, alla sera, sarete a teatro alla Scala». Così, gli sponsor politici e imprenditoriali avevano promosso, vent'anni fa, nelle province a cavallo tra Liguria e Piemonte, il *Supertreno* che avrebbe dovuto collegare su binari veloci le città di Milano e di Genova. L'idea, più volte bocciata dalle commissioni di Valutazione d'impatto ambientale - quando ancora non c'era la Legge obiettivo, che ha «immunizzato» l'opera da ogni obiezione - si è trasformata, accorciata a 53 chilometri (37 in galleria), nel costoso Terzo Valico dei Giovi: 6,2 miliardi di euro. Si tratta dell'opera che, tra le infrastrutture strategiche confermate nel 2015 dal governo Renzi, impegnerebbe i maggiori fondi pubblici insieme alla travagliata Statale Jonica. Il Terzo Valico ha una storia lunga (iniziata venticinque anni fa), controversa (non esiste una seria analisi costi-benefici che dia risposta alla sua reale utilità), contestata (si è formato un movimento sparso in quattro valli), ma soprattutto sconosciuta alla maggioranza delle persone. Una sorta di *gigante invisibile*, un Golem potente ma fragile, come l'ha descritto Mauro Ravarino in *Terzo Valico. L'altra Tav*, l'unico libro finora sull'argomento.

Chi, invece, ha subito provato a infiltrarsi è stata la criminalità organizzata. «L'unica speranza è st'alta velocità. Se partisse, riuscirei a metterci il becco». A parlare, intercettato dagli inquirenti è Orlando Sofio, uomo di fiducia del boss Carmelo

Gullace e luogotenente in Piemonte della cosca Raso-Gullace-Albanese. L'obiettivo della 'ndrangheta calabrese, con le sue propaggini ben radicate al Nord, è stato quello di acquisire lavori in subappalto. Sofio voleva farlo, attraverso Libero Pica, consigliere comunale Pdl di Novi Ligure, nonché dipendente di Itinera spa, azienda del gruppo Gavio, collegata al consorzio costruttore dell'opera, il general contractor Cociv. L'ambizione era far lavorare tutti i camion della cava, in

«L'unica speranza è st'alta velocità. Se partisse, riuscirei a metterci il becco», diceva l'uomo di fiducia del boss Carmelo Gullace, disposto anche a promuovere un comitato per influenzare l'opinione pubblica

provincia di Savona, di Carmelo "Ninnetto" Gullace, il *padrino*, quello che - sostiene, intercettato, Fabrizio Accame, uno degli arrestati - «comanda in Liguria e in Basso Piemonte». Sofio era disposto anche a promuovere un movimento Sì Tav, ne parlò al nipote Francesco, consigliere a Novi. Per la cronaca, non se ne farà nulla, ma lo scambio rileva l'interesse degli imprenditori, prestanome della cosca, a sostenere finanziariamente un comitato che creasse nell'opinione pubblica un orientamento favorevole all'opera. Lo dicono i magistrati di Reggio Calabria che hanno documentato le infiltrazioni criminali nella recente maxi-operazione Alchemia, coordinata dalla procura reggina, che ha portato all'arresto di 40 persone, tra cui, appunto, Orlando Sofio e il boss



© Luca Zemanato/Ansa



Gullace. L'indagine ha posto sotto la lente anche l'operato dell'ormai ex senatore Stefano Antonio Caridi (Gal), considerato il referente politico delle cosche.

Le principali intercettazioni riguardanti il Terzo Valico erano avvenute nella primavera del 2012, pochi mesi dopo l'11 novembre 2011, quando era stato firmato - dopo vent'anni di stallo - da Rfi e dal Cociv il contratto per l'inizio dei lavori. L'accelerata arrivò ventiquattro ore prima della caduta dell'ultimo governo Berlusconi. In quei giorni da fine impero venne, così, dato il via al primo lotto per 500 milioni di euro, che prevedeva la realizzazione di interventi accessori. Si trattava di lotti costruttivi non funzionali, l'opera doveva partire ma non necessariamente terminare. Un'opzione che, secondo Marco Ponti, uno dei maggiori esperti di trasporti, economista del Politecnico di Milano, aveva consentito di sbloccare anche i progetti meno convincenti. Il 6 dicembre 2011 - caduto il cavaliere e sostituito da Mario Monti a Palazzo Chigi - il Cipe approvò il

finanziamento del secondo lotto per un importo di 1,1 miliardi di euro. Tanti i punti interrogativi e altrettanti i *becchi* indiscreti, come quello della 'ndrangheta. Con l'operazione Alchemia, che ha preso il via il 19 luglio, è stata posta sotto sequestro la ditta di pulizie industriali e civili Euroservizi srl di Serravalle Scrivia, intestata a Marianna Grutteria ma di proprietà «di fatto» di Orlando Sofio. L'azienda è risultata affiliata al consorzio Prisma - utilizzato dal manager ligure Giampaolo Sutto, il *colletto bianco* arrestato nell'inchiesta, per accaparrarsi commesse milionarie in giro per l'Italia - e da questo avrebbe ottenuto in subappalto alcuni lavori relativi al Terzo Valico. Il general contractor Cociv, non coinvolto nell'indagine, minimizza: si tratta di «marginali fornitori di servizi, le cui società sono partecipate, in quota di minoranza, da alcuni dei soggetti sottoposti a custodia cautelare».

Lo stesso giorno dell'operazione il movimento No Tav-Terzo valico si era dato appuntamento per impedire l'esproprio di un terreno collettivo,



IL LIBRO SULL'ALTRA TAV

Esiste un'altra Tav, lontana dai riflettori, ma con problematiche e proteste simili alla Torino-Lione. Il progetto di una linea ferroviaria ad Alta velocità tra Genova e Tortona/Novi Ligure risale al 1991 ed è incastonato fra quattro val-

li (Scrivia, Lemme, Verde e Polcevera), metà in Piemonte e metà in Liguria, lungo l'antica via romana Postumia. Impatto ambientale (amianto e falde acquifere), spesa (6,2 miliardi di euro per 53 chilometri), malaffare e incerta utilità sono i temi più caldi. Col rifinanziamento dell'opera da parte del governo Monti è ripartita, nel 2012, la protesta contro espropri e cantieri. Accanto alla parte storica e d'inchiesta, *Terzo Valico, L'altra Tav* di Mauro Ravarino (Round robin editrice) raccoglie le storie di una popolazione che resiste: la maestra di Arquata, il delegato sindacale in pensione, l'espropriata della Val Scrivia, il giovane ingegnere, le elementari di Trasta, dove doveva sorgere - a insaputa di genitori, studenti e maestre - il quartier generale dell'opera. Non è una storia locale, è una storia italiana che non parla solo di un'infrastruttura ma anche di democrazia, ambiente, corruzione, salute e, soprattutto, del futuro che vogliamo.

acquistato a Pozzolo Formigaro (Alessandria) da 101 attivisti. «Abbiamo avuto conferma - sottolinea Eugenio Spineto, uno dei volti della lotta contro l'alta velocità - di quanto giustizia e legalità non vadano di pari passo. Da una parte, il movimento che si contrappone all'arroganza di chi vorrebbe devastare e depredare un territorio in nome del profitto; dall'altra, uno Stato che si schiera con tutti i propri mezzi a difesa di costoro, conscio del fatto di tutelare anche interessi di chi è colluso con il malaffare». I No Tav sono stati, forse, i primi a denunciare le infiltrazioni mafiose. Lo hanno fatto a proposito del traffico illecito di rifiuti nelle cave del tortonese, prima che venisse comminata un'interdittiva antimafia all'imprenditore Francesco Ruberto, e prima dell'arresto per camorra del capo della Lande, Marco Cascella, subappaltatore nei cantieri Pieve e Libarna. Storia complessa quella del Terzo Valico. Il progetto nasce sul finire del 1991, dopo che dal primo tavolo dell'Alta velocità, apparecchiato per



Una veduta della bassa Valpolcevera, a Genova, dove inizia il tracciato del Terzo Valico. In apertura, i lavori di perforazione in una galleria nel 2014

Fiat, Eni e Iri nell'estate di quell'anno, erano rimasti fuori i Ferruzzi e i Ligresti. Proprio a loro venne affidato il progetto del *Supertreno* Milano/Genova, che, dopo svariati *stop and go*, si è trasformato nel ridotto, ma più esoso, attuale progetto ferroviario che dal nodo ferroviario di Genova arriva alla Piana di Novi, dove si riconnette alla linea tradizionale. I guai giudiziari per il Terzo Valico sono iniziati presto, nella seconda metà degli anni Novanta, quando si avviarono i lavori per tre «fori pilota», cunicoli esplorativi per sondaggi geodiagnostici. Due di essi, nella Val Lemme, in provincia di Alessandria, da semplici rilievi esplorativi diventarono gallerie lunghe un chilometro. Scattò la denuncia degli ambientalisti. E il 24 febbraio 1998 i cantieri furono chiusi dai carabinieri, in seguito a un'inchiesta promossa dalla Procura di Milano con l'incriminazione del senatore di Forza Italia Luigi Grillo, e dell'ingegner Ercole Incalza, accusati di avere speso soldi dello Stato senza alcun progetto ap-

provato e per opere che non erano affatto «fori pilota». Il processo per truffa aggravata ai danni dello Stato terminò anni dopo con la prescrizione dei reati grazie alla legge Cirielli.

Il Sistema Incalza, così denominato successivamente, appariva già lampante nel 1998: un mix di burocrazia pubblica, privato affarista e cattiva politica che gestiva appalti sempre più cari.

I cantieri sono tuttavia partiti e ora interessano quattro valli tra Piemonte e Liguria: Valle Scrivia e Valle Lemme, Val Polcevera e Val Verde. Davide Ghiglione, attivista storico di Pontedecimo (Genova) e consigliere del Municipio della Valpolcevera, tiene sotto controllo gli sviluppi. «Nelle zone di San Quirico, Fegino e Trasta i cantieri vanno avanti lentamente sino a quando i fondi stanziati per i primi due lotti non termineranno. Il movimento è impegnato soprattutto nella denuncia di alcune opere accessorie, come il bypass di Pontedecimo che minerebbe il già fragile assetto idrogeologico della zona, trattandosi di una strada nell'alveo del torrente Verde già esondato diverse volte».

I No Tav sono sentinelle, non tanto per virtù ma perché vivono e difendono un territorio trascurato. Furono chiamati «gufi» quando denunciarono la presenza di amianto nelle rocce, ma nel luglio del 2015 fu proprio il Cociv a bloccare il cantiere della finestra di Cravasco (Genova) per

Il Terzo Valico nasce nel 1991 e i guai giudiziari iniziano presto. Dopo una denuncia degli ambientalisti nel 1998 i cantieri furono chiusi. I lavori sono ripartiti e ora interessano quattro valli. Sempre con i No Tav come sentinelle

il ritrovamento della fibra killer. «I lavori sono ripresi dopo uno stop di un anno, ma è improbabile che rispettino i tempi previsti», racconta Lorenzo Torrielli di Isoverde, animatore dell'ultimo convegno Viaggio in Valpolcevera che ha unito diverse lotte nella zona più periferica e inquinata del capoluogo ligure, da Sampierdarena agli Appennini. Contro la Gronda, contro l'inquinamento della industria chimica (lo scorso maggio lo sversamento di greggio nei torrenti) e contro il Terzo Valico. «Ma non è stato il conto delle diverse sciagure nei diversi cortili a unirci. Vogliamo costruire insieme un territorio diverso e vivibile». È qui, dalle periferie, che parte la sfida per l'alternativa. (A)