



## I VARI FILONI

1

## L'INDAGINE DI FIRENZE

I pm toscani aprono un'inchiesta sui rapporti tra imprenditori, grand commis di Stato e politici. Al centro c'è l'Alta velocità in Toscana. Nel mirino finiscono gli affidamenti a Gian Domenico Monorchio, figlio di Andrea, ex Ragioniere di Stato, e all'imprenditore Stefano Perotti, amico personale dell'ex ministro Maurizio Lupi. L'inchiesta riguarda anche Ercole Incalza, alto dirigente del Mit. L'indagine dei carabinieri del Ros viene in parte archiviata e in parte trasferita a Roma e a Genova.



2

## IL FASCICOLO ROMANO

La Procura di Roma mette nel mirino le attività di Monorchio e la presunta società occulta tra l'ingegnere Giampiero De Michelis e l'imprenditore calabrese Domenico Gallo. Quest'ultimo emerge anche in un'inchiesta antimafia in Calabria, dove ha subito un sequestro da 200 milioni di euro perché ritenuto vicino a clan della 'ndrangheta. L'indagine dal 2017 è in un limbo di competenza, è stata trasferita prima a Bolzano e poi ad Alessandria.



3

## LA PARTE LIGURE

Ieri il gup Filippo Pisaturo (su richiesta del pm Francesco Cardona Albinì, in foto) ha rinviato a giudizio oltre 30 persone con l'accusa di turbative d'asta sugli appalti per il Terzo Valico. Tra loro ci sono Pietro Salini, ex ad di Impregilo, oggi patron di We Build (assolto in un capo di imputazione), Ercole Incalza, Andrea e Gian Domenico Monorchio, Duccio Gastaldi, Stefano Perotti. Assolto il presidente del gruppo Gavio, Alberto Rubegni. Il processo è destinato alla prescrizione a metà 2022.

## La linea Genova-Milano

Il manager Pietro Salini, l'ex Ragioniere dello Stato Monorchio e il grand commis dei lavori pubblici Incalza rinviati a giudizio per turbativa. Ma il processo rischia la solita prescrizione

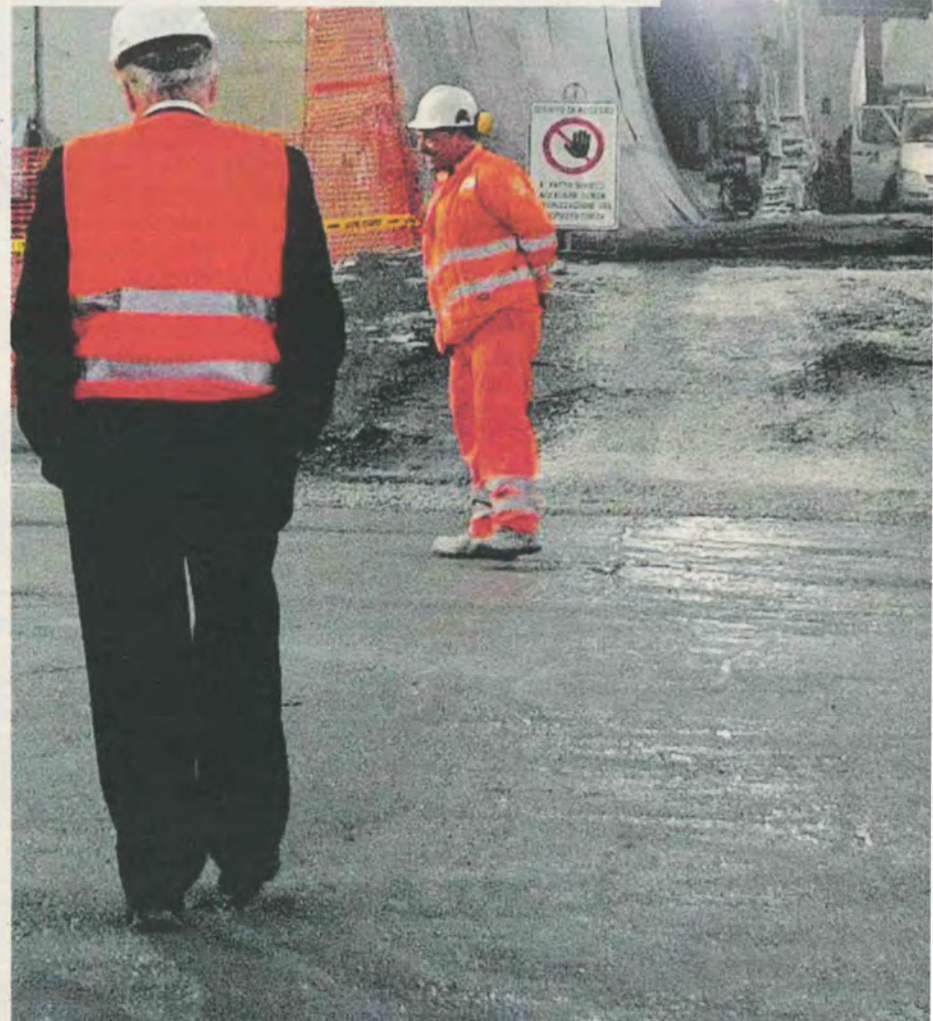
# TERZO VALICO, GARE TRUCCATE E MAZZETTE AD ALTA VELOCITÀ

» Marco Grasso

L'idea di affidarsi ai campioni nazionali dell'industria è stato il sogno della stagione in cui tramontava la Prima Repubblica: la convinzione era che i privati, con leggi speciali, potessero fare meglio, in modo più rapido, onesto ed efficiente del settore pubblico, travolto da Tangentopoli. Anche quella strada però ha portato alle aule di giustizia. Con la Cassazione che ha ribadito che il *general contractor*, sostituito allo Stato, risponde degli stessi reati, corruzione e turbativa d'asta, come incaricato di pubblico servizio. Per l'accusa, dietro all'Alta velocità c'è un campionario ricorrente in altre vicende italiane: appalti truccati, mazzette, serate con escort, commistioni di alto livello tra politica e imprenditoria, costi gonfiati.

Ieri il giudice per le indagini preliminari di Genova, Filippo Pisaturo, ha rinviato a giudizio

più noto è **Pietro Salini**: amministratore delegato di We Build, uomo della ricostruzione del Ponte di Genova e a capo del consorzio che vorrebbe costruire il Ponte sullo Stretto di Messina. Prosciolto per uno dei capi di imputazione perché prescritto, è stato mandato a giudizio per vari episodi di turbativa d'asta sui tunnel del Terzo Valico ferroviario, la nuova linea fra Genova e Milano, arrivati a costare oltre 6 miliardi. Insieme a lui sono indagati, fra gli altri: il grand commis dei lavori pubblici italiani **Ercole Incalza**; l'ex ragioniere dello Stato **Andrea Monorchio** e il figlio **Gian Domenico** (quest'ultimo indagato anche per corruzione); **Michele Longo**, ex presidente di Cociv, general contractor del Terzo Valico, partecipato a maggioranza da Impregilo; l'imprenditore **Stefano Perotti**; **Duccio Astaldi**, patron di Condotte d'Acqua Spa. Assolto Alberto Rubegni,



**LA BUSTA BIANCA  
"INGEGNE", ECCO LA PAGHETTA**

Il rischio concreto, però, è che la montagna partorisca il proverbiale topolino. L'operazione Amalgama, una delle indagini più dirompenti sulla pubblica amministrazione degli ultimi anni, si sviluppa fra il 2014 e il 2016. Ci lavorano tre Procure: Firenze indaga sui rapporti degli imprenditori impegnati nell'Alta velocità in Toscana con i palazzi romani; Roma su corruzione e il sospetto di infiltrazioni di uomini considerati vicini ai clan; Genova sul filone del Terzo Valico. La parte toscana viene spezzettata e in parte archiviata. Il procedimento romano è da tre anni in un limbo di competenza territoriale: se lo sono passati il tribunale della capitale, Terni, Bolzano e Alessandria. L'unico filone che va a dibattimento è quello ligure. Ma andrà poco lontano: sempre che non arrivino assoluzioni nel merito, le turbative si prescrivono fra la metà 2021 e l'inizio del 2022.

**“** Nella loro richiesta, i pm Paola Calleri e

**Tra la stazione appaltante e chi fa i lavori deve crearsi l'amalgama**

**Domenico Gallo, imprenditore**

Francesco Cardona Albini descrivono così il sistema Terzo Valico: "Le gare venivano aggiudicate non applicando o comunque distorcendo le norme del codice degli appalti per favorire una determinata impresa a discapito di altre, per ragioni a volte correlate a patti corrottivi, oppure per motivi di interesse aziendale inerenti i rapporti con i due azionisti di riferimento del Cociv, Salini Impregilo Spa e Condotte d'Acqua". Alcune tangenti vengono filmate in diretta dalla Guardia di finanza. È il 16 dicembre 2014. L'imprenditore campano Antonio Giugliano entra nell'ufficio dell'ex direttore generale Cociv Pietro Marcheselli. Ha una busta bianca in mano. In silenzio fa il segno del numero dieci con la mano: "Ingegnè, ecco la paghetta". Di paghetta, per gli investigatori, ne giravano parecchie. A volte erano definite "mozzarelle". Per quei fatti hanno patteggiato in quattro, tutte pene sotto a i due anni: Marcheselli, il suo collega Maurizio Dionisi, Giugliano e il suo collaboratore. Un altro funzionario del consorzio, Giulio Frulloni, accusato di essere stato corrotto con escort, è deceduto a

**LE LITI FAMILIARI "QUESTI SI SONO PRESI A BOTTIGLIATE"**

Le gare erano costantemente truccate, per la Procura, anche dove non sono state trovate tracce di corruzione. Alle imprese amiche venivano svelate le offerte in anticipo, escamotage che consentiva di offrire anche "50 euro in meno". I vertici del Cociv - scrivo i pm - facevano riferimento a Pietro Salini, per ogni decisione di rilievo attinente a Cociv. Nell'inchiesta va in scena anche una sorta di *dynasty* familiare. A Pietro Salini (assistito dall'avvocato Grazia Volo) viene contestata l'esclusione del cugino Claudio (poi morto in un incidente stradale), e della sua azienda, la Salc. "Si sono presi a bottigliate, lui non lo vuole vedere", commentano alcuni funzionari Cociv. "Mi raccomando in tutti i modi di evitare che possa avere qualcosa", dice lo stesso Salini a Longo, in una delle intercettazioni. "Non ci sono state turbative d'asta, tuttalpiù si trattava di scelte sull'affidabilità - commenta l'avvocato Giuseppe Zanalda, che assiste molti degli indagati col figlio Emanuele - siamo soddisfatti dell'assoluzione dell'ingegnere Rubegni (difeso con Fabio Fossati), il giudice ha sconfessato i pm".

**IL FILONE ROMANO RIMBALZATO TRA PM**

L'inchiesta di Genova ha acquisito in parte anche degli altri fascicoli. Quello romano, da cui emerge la figura di Domenico Gallo, imprenditore calabrese nei cui confronti la Procura di Reggio Calabria ha eseguito un sequestro antimafia da 200 milioni di euro. Sarebbe stato socio occulto di un funzionario, Giampiero De Michelis, anche lui indagato: "Abbiamo creato un mostro", dicono di lui i funzionari di Cociv. C'è infine la vicenda che coinvolge Giampiero Monorchio, figlio di Andrea, ex ragioniere dello Stato.

In una delle telefonate registrate è l'ex potentissimo capo dei Consiglio dei

lavori pubblici Angelo Balduccia chiedere a Ercole Incalza di "dare una mano al figlio di Monorchio". Monorchio junior e l'imprenditore Stefano Perrotti sono accusati di aver corrotto con "due oggetti di valore" l'ex presidente di Cociv Michele Longo.

Ed è Gallo ad aver battezzato l'indagine. Intercettato dai carabinieri del Ros spiega: "Tra la stazione appaltante e chi fa i lavori deve crearsi l'amalgama, sennò non si va avanti".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I COSTI**

**6,2**

**MILIARDI** di euro. È il costo del Terzo valico, progetto di raddoppio dell'Av lungo la linea Genova-Milano

**1,6**

**MILIARDI** di euro. Il costo previsto dell'opera quando viene progettata all'inizio degli anni Novanta

**GLI IMPUTATI**



**PIETRO SALINI**

• Ex patron di Impregilo, oggi è il patron di We Build, società che ha costruito il Ponte di Genova e che si candida alla realizzazione del Ponte sullo Stretto



**ERCOLE INCALZA**

• Grand commis del ministero delle Infrastrutture, è stato coinvolto e prosciolto in molte indagini. È coinvolto nel filone di indagine che riguarda l'affidamento della direzione lavori dell'Alta velocità



**ANDREA MONORCHIO**

• Ex Ragioniere generale dello Stato, è indagato nello stesso filone di Incalza. In quegli stessi affidamenti sarebbe stata infatti favorita l'impresa del figlio Gian Domenico



**GIANDOMENICO MONORCHIO**

• È accusato di turbativa d'asta e corruzione. I pm gli contestano presunti "regali di valore" fatti all'ex presidente Cociv Longo. In una telefonata viene "raccomandato" a Ercole Incalza da Angelo Balducci

**IL GRANDE AFFARE Nuove tratte Da Nord a Sud**

**Il "sistema" creato nel '91 oggi rinasce per salvare i colossi**

**Paralleli** Per 20 anni l'Av ha salvato i grandi gruppi Ora nel Recovery ci sono 15 mld (entro il 2026)

» Carlo Di Foggia

**D**el sistema dell'Alta velocità ferroviaria, quella del "Terzo Valico" è la storia più emblematica. Serve studiarla per capire perché, trent'anni dopo, siamo alle porte di una nuova stagione di grandi investimenti nel settore, stavolta inseriti nel *Recovery Plan*.

Nessuno ha mai creduto che quei 52 km di binari servissero a qualcosa. Nel 2014, l'ad delle Ferrovie Mauro Moretti, committente dell'opera, lo disse proprio: "Da Genova a Milano è giusto che le merci vadano in camion. In nessun Paese per fare 150 chilometri si va con le ferrovie". I 6,2 miliardi stanziati dal governo Monti nel 2011 servono per arrivare fino a Tortona (Alessandria); per Milano mancano altri 100 km. Se va bene serviranno 20 miliardi per un'opera inutile che però ha il vantaggio di essere affidata al consorzio Cociv guidato da Salini-Impregilo (oggi Webuild) e Condotte, due dei colossi più amati dai politici.

Nelle carte dell'inchiesta genovese la storia è ben illustrata. L'operazione Alta Velocità è iniziata nell'agosto 1991 su due assi: orizzontale (Torino-Venezia) e verticale (Milano-Napoli); il terzo valico fu aggiunto dopo. Un'idea di Raul Gardini, fresco della tangentona Enimont, che pretese la linea Milano-Genova per tirare dentro la Montedison, tenuta fuori dalla spartizione che ha salvato il mercato degli appalti dopo il crollo per le inchieste di Mani pulite.

Il gran capo delle FS, Lorenzo Necci, e il ras delle grandi opere Ercole Incalza (imputato nell'inchiesta genovese) escogitano il meccanismo che si rivelerà provvidenziale: il grande appalto per l'Av senza gara ai tre *general contractor* (Iri, Eni, Fiat). Incalza si vantò di aver trovato il sistema perfetto:

cessioni con Tav Spa, la controllata Fs (che Incalza nel '91 andò subito a dirigere lasciando il ministero) prevedevano che il 60% del finanziamento fosse a carico dei privati. Nel '94 i costi erano già saliti del 34%: lo Stato si accollò oltre 90 miliardi. Fu la "grande abbuffata" raccontata da Ivan Cicconi nel *Libro nero dell'Alta velocità*.

L'affare partì unattimo prima dell'entrata in vigore dell'obbligo europeo di fare le gare. I pm genovesi ricordano i meccanismi con cui per oltre 20 anni si è tutelato il sistema. Alla fine del 2000, per dire, l'allora ministro Pier Luigi Bersani impose l'obbligo di gara con annesso scioglimento dei contratti. Qualche mese dopo, tornato Berlusconi a Palazzo Chigi, il ministro Pietro Lunardi e il suo capo segreteria Incalza si inventarono la "Legge obiettivo" che sottrae l'Alta velocità alle gare. Il *general contractor* diviene affidatario e costruttore dell'opera: si sceglie perfino il direttore dei lavori, zero controlli. Risultato: i costi esploderanno.

Nel 2007 il governo Prodi prova di nuovo a reinserire l'obbligo di gara, che però ri-salta nel 2008 col ritorno dell'ex Cav. Oggi il problema si ripete. I grandi costruttori sono alla canna del gas. Grazie ai soldi di Cdp, Salini-Impregilo è stata messa in sicurezza creando WeBuild. Insieme, però, i nostri primi 20 gruppi non fanno il fatturato del gigante francese Vinci. E così nel *Recovery Plan* il capitolo "Alta velocità" è cresciuto a 15 miliardi: c'è la Palermo-Catania, la Napoli-Bari, la Salerno-Reggio Calabria, la Brescia-Verona-Vicenza, il Terzo Valico, eccetera... I soldi devono essere spesi entro il 2026: nei primi due anni la spesa è di 2,2 miliardi, ma si accelera negli ultimi tre (4,4 miliardi nel 2026). Alcune linee, come la Napoli-Bari, sono a buon punto, altre per nulla. Nei documenti si parla di progettazioni e bandi e si promettono 500 km di nuovi binari in 6 anni. Un crono-programma arditamente che però può bastare a gonfiare il portafoglio ordini dei gruppi, WeBuild in testa. Solo l'Alta velocità in Sicilia vale l'enormità di 20 miliardi, spesa di cui il Ponte sullo Stretto è il prerequisito, per così dire, ideologico. Magari è un caso, ma da mesi è ripartito il tam tam sulla grande opera, ovviamente da fare col "modello Genova". En-

