

## TANGENTI AD ALTA VELOCITA'

La vera storia dell'appalto TAV numero uno.  
Gara truccata, soldi al viceministro,  
blocco dell'appalto.  
Finché non spunta la "rossa" CMC,  
alleata con il costruttore bianco...

di [Gianni Barbacetto](#)

Egoismo localistico contro interesse nazionale.

Nimby (quelli che dicono: dovunque, ma non nel mio cortile) contro i paladini della modernità e del progresso.

Ma a ben guardare i conti, proprio l'interesse nazionale dovrebbe far accantonare l'alta velocità in Valsusa.

Una spesa colossale (oltre 15 miliardi di euro, quattro volte l'investimento per il ponte sullo Stretto di Messina) per ottenere risultati modesti.

Un'opera sostanzialmente inutile: il traffico merci tra Francia e Italia è da anni in calo costante.

Se l'interesse nazionale è dunque sostenuto, in realtà, dai cittadini della Valsusa che si oppongono al più grande spreco della storia d'Italia, la parte degli egoisti è ben interpretata dalla lobby politico-affaristica del supertunnel. Che sulla Valsusa, oltretutto, ha già impiantato una nuova Tangentopoli.

Lo dimostra la storia del primo appalto per l'alta velocità in Valsusa. Importante «**non tanto per l'importo**», scrivono i giudici che hanno già dovuto occuparsene, «**ma perché si tratta della fase iniziale di lavori ben più vasti**».

### **Appalto pilotato.**

Tutto comincia a Venaus, la località della Valsusa dove dovrebbe iniziare il supertunnel di 53 chilometri che dovrebbe passare sotto la montagna e sbucare in Francia.

La società che guida le danze è l'appositamente costituita Ltf (Lyon Turin ferroviaire), impresa pubblica controllata a metà dalle ferrovie francesi (Rff) e a metà da quelle italiane (Rfi).

Il primo appalto Ltf è per la progettazione della discenderia di Venaus, cioè la galleria di servizio del supertunnel. Per accaparrarselo, si mette in moto una

variopinta compagnia di furbetti del tunnellino. **Vincenzo Procopio**, titolare della società Sti, è il vincitore designato. **Ugo Martinat**, viceministro delle Infrastrutture e uomo di An, è il suo santo in paradiso. **Paolo Comastri**, direttore generale di Ltf, e **Walter Benedetto**, responsabile della direzione costruzione di Ltf, sono gli angeli che scendono dal paradiso per far avverare i desideri di Procopio e Martinat.

Le indagini della procura di Torino sulla gara truccata di Venaus nascono per caso.

Nel dicembre 2003, infatti, arrivano per posta quattro buste contenenti strani auguri di Natale: una cartuccia Smith & Wesson calibro 40. Due sono recapitate a Procopio, agli indirizzi di casa e dell'ufficio, una a **Gianni Desiderio**, del comitato direttivo dell'Agenzia olimpica, la quarta a un tale **Arcidiacono**.

Per scoprire chi è il mittente della minaccia e proteggere i quattro destinatari, la procura mette sotto controllo i loro telefoni: non l'avesse mai fatto! Dalle conversazioni registrate, i magistrati capiscono che i quattro si stanno dando molto da fare, insieme ad altri, per gli appalti piemontesi. Ascoltano in diretta, esterrefatti, la vera storia della gara di Venaus.

Gli uomini della Ltf, Comastri e Benedetto, ma anche Desiderio, spifferano a Procopio tutti i segreti dell'appalto. Gli raccontano che alla gara è interessata la Stone, «**società del ministro**» (**Pietro Lunardi?**), che si è alleata con l'Alpina del costruttore **Marcellino Gavio**. Smaniano per farlo vincere.

### **Un regalo ad An.**

Procopio trova il modo di sdebitarsi. Il 19 marzo 2004 parte un bonifico di 23 mila euro. «**Procopio mi ha detto di fare un versamento ad An, dicendo che il partito aveva bisogno di fondi**», racconta tal **Casalegno**, che si occupa materialmente dell'operazione.

La conferma arriva dalla stessa segreteria di Martinat: il 7 maggio 2004 **Alfredo Caivani**, dello staff del ministro, chiama Procopio e gli conferma che il bonifico è arrivato. Intanto Procopio e Comastri s'incontrano anche di persona, mercoledì 24 marzo 2003.

Commentano i magistrati: «**È un grave indizio di turbativa e di collusione. Non vi è altro modo di valutare l'incontro riservato, pochi giorni prima della chiusura del termine per presentare le domande, tra uno dei potenziali concorrenti ad un'asta pubblica ed il più alto dirigente del committente**».

Nella riunione, Comastri spiega a Procopio che per vincere deve associarsi con un'altra impresa, la Mm di Milano.

Detto, fatto: Procopio telefona a **Maria Rosaria Campitelli**, della Mm, e le dice che devono unire le forze, che non può spiegare tutto al telefono, ma che la gara si può vincere. «**lo volevo solamente dirti questo, siccome io ho parlato stasera e so tutto... e l'idea è venuta anche da lì... Dice: mettetevi insieme**».

Le fa capire che la cosa è fatta: **«So tutto... ma so tutto... so tutto, perché ho parlato con persona giusta!»**.

Insiste: **«Se ti dico di farla con me, vuol dire... che ho qualche motivo...»**.

Certo, i tempi sono stretti, le offerte devono essere presentate entro il 2 aprile, ma non c'è da preoccuparsi, perché il termine sarà prorogato.

Intanto anche Benedetto chiama Procopio e gli dice di **«sposarsi con quei signori di Milano»**, perché il capo (Comastri) vede di buon occhio quell'unione.

Poi, il 25 marzo, la previsione si avvera. Benedetto annuncia: **«Scusami se ti disturbo, la scadenza è stata spostata a mercoledì 14 aprile»**.

Procopio, riconoscente, esclama: **«Madonna, vi abbraccerei tutti e due!»**.

A questo punto, l'allegria compagnia mette a punto l'offerta. Benedetto, nominato da Comastri presidente della commissione tecnica di gara, si mette a disposizione di Procopio. Gli spiega come fare la relazione tecnica, come calcolare i prezzi, come rispettare le regole francesi per le offerte, diverse da quelle italiane.

Per evitare sorprese, la presidenza della commissione per l'aggiudicazione della gara, che dovrà far vincere la Sti di Procopio associata all'Mm, viene affidata ad **Adolfo Colombo**, che dell'Mm è stato direttore generale dal 1994 al 2000 e, in passato, presidente del consorzio Malpensa construction (Sea-Mm) per la costruzione del nuovo aeroporto della Malpensa, nonché presidente del consorzio Mm-Sogemi per il potenziamento dei mercati all'ingrosso di Milano.

Ma il diavolo ci mette la coda. Malgrado tante cautele, l'intrallazzo naufraga: un banale errore di redazione della domanda fa escludere dalla gara l'associazione Sti-Mm. Passa avanti un'altra società, la Geodata: **«Invisa al ministro perché appartiene all'opposta corrente politica»** e dotata però anch'essa dei suoi santi in paradiso (l'ingegner **Alessandro Macchi**, membro della commissione per la gara di Venaus).

Benedetto è sconsolato: **«Piuttosto che far vincere Geodata e giocarci le mie palle col ministro, preferisco che vinca un altro...»**.

Procopio viene allertato subito: **«Lo so, lo so, abbiamo fatto un po' di corsa.. Ah»**, sospira, **«conviene fare qualcosa...»**. Anzi: **«Serve una botta»**.

Un giro di telefonate, e la botta arriva: la gara viene annullata e si comincia tutto da capo. Così Procopio corregge gli errori e s'appresta a presentare la sua domanda. Peccato che, a questo punto, scatti la magistratura. Intervengono i **sostituti procuratori Paolo Toso e Cesare Parodi**, che mandano la guardia di finanza nella sede torinese della Ltf. Invano: l'impiegata presente dice di non essere in grado di trovare alcun documento sulla discenderia di Venaus. Possibile? Subito dopo, al telefono, Comastri chiama Benedetto, lo avvisa dell'inchiesta, gli ordina di far sparire al più presto il dossier chiuso nel suo armadio e di portarlo nella sede Ltf di Chambery.

Allora i magistrati torinesi provano a chiedere nei confronti di Procopio una misura cautelare meno punitiva dell'arresto, ma economicamente più efficace: chiedono che gli sia impedito di partecipare, per un periodo di tempo, alle gare d'appalto.

Il giudice per le indagini preliminari dice no, anche perché ritiene che non si possa procedere nei confronti di personaggi coinvolti in una gara indetta dalla Ltf, società di diritto francese, con sede a Chambéry.

Blindati e intoccabili, dunque, gli appalti della Valsusa: non c'è corruzione, non c'è tangente che tenga, ci pensino i francesi, se ne hanno voglia.

Ma il tribunale del riesame nel settembre 2006 ribalta la decisione. Ltf è stata incaricata dal governo italiano, oltre che da quello francese, di essere **«stazione appaltante»** e di indire pubbliche gare, dunque è a tutti gli effetti parte della pubblica amministrazione. E' **«del tutto irrilevante verificare il luogo in cui la gara è stata indetta e la legge di quale dei due Stati regolamenterà l'esecuzione dell'appalto»**.

Se la Cassazione confermerà questa decisione, salterà la garanzia d'impunità sugli appalti della Valsusa.

Il tribunale del riesame, stabilito che la trasparenza e la correttezza delle gare devono valere anche per la Ltf, accoglie il ricorso della procura di Torino e blocca l'attività dell'ingegner Procopio. Con una motivazione durissima nei confronti della **«disinvoltata spregiudicatezza dimostrata e in particolare la pervicacia con la quale ha continuato a insistere nella turbativa della gara per la discenderia di Venaus, anche quando era stata quasi assegnata ad altro concorrente»**.

Indagato anche il santo in paradiso di Procopio, il **viceministro Martinat**. Ma è un parlamentare. La procura, per continuare l'indagine, ha chiesto alla Camera l'autorizzazione a utilizzare le intercettazioni telefoniche in cui compare la voce di Martinat. Ma la Camera si guarda bene dal rispondere.

Nel frattempo, però, la gara è stata rifatta e a vincere è stata una *new entry*: la **Cmc**, cooperativa rossa di Ravenna.

Cambia così anche l'atteggiamento dei vertici Ds nei confronti del supertunnel della Valsusa. **Mercedes Bresso**, la presidente della Regione, è oggi una moderata ma ferma sostenitrice dell'alta velocità. Eppure nel 2000 dichiarava: **«Non barattiamo e non spezziamo il nostro tracciato. La soluzione Alpetunnel ha un impatto sulla valle a dir poco devastante. È prevista un'uscita del tunnel che avrà effetti disastrosi. Così come la stazione di sorpasso di Bruzolo e la stessa occupazione dei terreni della parte bassa della valle. Vogliamo che ci sia un confronto tecnico e politico che vada fino in fondo. E che porti a una decisione definitiva»**.

Parole oggi dimenticate.

Accanto a Cmc, nello stesso raggruppamento d'impresе, si trova la **Cogeis**. Titolare **Giovanni Berlino**, indagato in passato per reati ambientali a Ivrea e arrestato, nel 1991, per corruzione ad Aosta (insieme a **Bruno Binasco**, il braccio destro del costruttore Marcellino Gavio).

L'inchiesta era quella della procura d'Aosta sugli appalti truccati per il raccordo dell'autostrada Torino-Aosta e per la statale del Gran San Bernardo.

Nel corso di quella indagine, ricevette un avviso di garanzia anche il protettore politico di Bertino, **Giuseppe Botta**, gran signore delle tessere ai bei tempi della Dc, quando era anche presidente della commissione Lavori pubblici della Camera. Tutto finì con Botta assolto e Bertino, invece, condannato in appello a 1 anno e 6 mesi.

Oggi Giuseppe Botta ha passato il testimone politico al figlio, **Franco Maria Botta**, esponente dell'Udc, molto vicino a **Pierferdinando Casini**.

Dopo essere stato assessore nella giunta regionale di **Enzo Ghigo**, si è candidato, per il centrodestra contro **Antonio Saitta**, alla presidenza della Provincia di Torino. Una sfida che sapeva persa in partenza, ma che lo ha comunque portato a mantenere alta la sua visibilità. Oggi è consigliere regionale.

E Giovanni Bertino? Il costruttore «bianco» è tornato agli appalti, in alleanza con i «rossi» della Cmc.

Le indagini continuano. E s'intrecciano con quelle dei lavori olimpici e autostradali piemontesi. La nuova Tangentopoli sta prendendo forma.

**Fonte: Diario, 16 dicembre 2005**