

Viaggio attraverso le pagine del libro “ **Corruzione ad Alta Velocità** “, scritto da *Ferdinando Imposimato, Giuseppe Pisauro e Sandro Provvigionato.*

(*Articoli che dal 2 di febbraio 2002 si sono succeduti sulle pagine de "Il nostro GIORNALE", settimanale a diffusione locale nel Basso Piemonte (prov. di Alessandria) molto noto e seguito. Ed inoltre molto sensibile al problema "Alta Velocità" in Italia, su cui nella seconda metà dello scorso anno ha pubblicato una serie di articoli-inchiesta a firma "Giampiero Carbone", suo Capo Redattore .*

In ordine di pubblicazione:

1 - Terzo Valico: un governo stranamente silenzioso - 02 febbraio 2002

Per chi si pone alcune domande sull'Alta Velocità

Con questo articolo iniziamo un viaggio attraverso le pagine del libro "Corruzione ad Alta Velocità", scritto da Ferdinando Imposimato, Giuseppe Pisauro e Sandro Provvigionato. ... (segue)

2 - Il patto scellerato tra camorra e istituzioni - 09 febbraio 2002

La seconda puntata del servizio tratto dal libro "Corruzione ad Alta Velocità"

LE TRE FASI DELLA TRUFFA - IL RUOLO DELLA CAMORRA - "NULLA E' STATO FATTO". ... (segue)

3 - Tutti i maggiori partiti si sono divisi la torta dell'Alta Velocità - 16 febbraio 2002

Proseguiamo a illustrarvi le pagine più interessanti del libro "Corruzione ad Alta Velocità" di F. Imposimato

INDAGINI PATRIMONIALI DELLA POLIZIA - GLI INTERVENTI DI IRI, ENI E FIAT - LA "SPARTIZIONE DELLATORTA". ... (segue)

4 - Alta Velocità: chi controlla è anche il "controllato" - 23 febbraio 2002

Continua il viaggio attraverso le pagine del libro di Imposimato sulla più grande truffa italiana (segue)

5 - Alta Velocità: da Cosa Nostra alla Camorra napoletana - 02 marzo 2002

Dalle pagine del libro di Imposimato, "Corruzione ad Alta Velocità Viaggio nel governo invisibile", un percorso veramente inquietante

Il primo rapporto è datato 30 settembre 1995 - Ferruzzi-Mafia: ne parlò anche il pentito Messina - La "longa mano" dei partiti "insospettabili" ... (segue)

6 - I convegni di Necci e l'imbarazzo di Prodi - 16 marzo 2002

Il libro di Ferdinando Imposimato riserva ancora altre sorprese sullo scandalo del super treno

"Necci pensava a 300mila miliardi" - Sciacallaggio mediatico ... (segue)

7 - Pierfrancesco Pacini Battaglia, l'uomo-tangente dell'Alta Velocità - 06 aprile 2002

Nella seconda metà del 1996, la magistratura di La Spezia, indagando su ben altre faccende, in apparenza per niente collegate con l'Alta Velocità, si imbatte in un personaggio piuttosto noto ai cronisti di Mani Pulite, Pierfrancesco Pacini Battaglia.

"Gestione occulta delle società a capitale pubblico" - "Parole pesanti come macigni" - "Pesci piccoli da sacrificare" ... (segue)

8 - Alta Velocità: inchieste affossate e persone oneste - 04 maggio 2002

Ferdinando Imposimato, ex magistrato ed ex deputato del Pds, autore del libro "Corruzione ad Alta Velocità " del quale stiamo proponendo le parti salienti, si domanda come sia stato possibile che un personaggio come Pierfrancesco Pacini Battaglia sia potuto passare sotto le forche caudine dei magistrati milanesi Di Pietro e Colombo sin dal 1993 nell'inchiesta Enimont senza che costoro, dopo averlo interrogato, non ne abbiano tratto nulla di interessante.

"Un 'affaire' iniziato nel 1993" - "Il memoriale di Portaluri" - "140.000 miliardi di costi sino ad oggi" ... (segue)

9 - Si conclude il lungo viaggio tra le pagine del libro dell'ex giudice ed ex senatore sullo scandalo della Grande Opera

"Corruzione ad Alta Velocità": le conclusioni di Imposimato - 11 maggio 2002

Ferdinando Imposimato conclude il suo libro "Corruzione ad Alta Velocità" con alcune riflessioni che rispecchiano la sua visione della situazione politica italiana.

"L'ALLEANZA TRA CETO POLITICO E GRANDI IMPRESE" - "LE OLIGARCHIE FINANZIARIE SONO DIVENTATE ARBITRE DEL SISTEMA" ... (segue)

Lo scandalo dell'Alta Velocità, ormai decennale, è praticamente passato in silenzio in tutti questi anni.

Come ha detto lo stesso Imposimato, essendo i potentati economici proprietari dei mass media (vedi Fiat e "La Stampa"), l'informazione in proposito è stata assolutamente assente.

Noi, pubblicando in queste nove puntate l'opera dell'ex giudice, abbiamo voluto dare un nostro piccolo contributo alla creazione di una coscienza critica nei nostri lettori. Per il resto, invitiamo chi ci segue ad acquistare il libro edito dalla Koinè - nuove edizioni a circa 15 euro. Ne potrete certamente sapere di più.

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

11 MAGGIO 2002 ANNO IX - N. 18 - Euro 0,90

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.4 del 02 febbraio 2002 - pag. 23

Per chi si pone alcune domande sull'Alta Velocità

Terzo Valico: un governo stranamente silenzioso

di Giampiero Carbone

(PRIMA PUNTATA)

Con questo articolo iniziamo un viaggio attraverso le pagine del libro "Corruzione ad Alta Velocità", scritto da Ferdinando Imposimato, Giuseppe Pisauro e Sandro Provvigionato.

Si tratta di un'opera di quelle che hanno avuto poca diffusione tra il grande pubblico, un po' perché tratta un tema che alcuni potrebbero definire troppo "impegnato" (meglio pensare alla Carrà che torna in tv), un po' perché, molto probabilmente, qualcun altro ha fatto in modo che non fosse troppo presente nelle librerie (alcuni mesi fa abbiamo segnalato il caso di una libreria genovese i cui titolari sono stati velatamente costretti a togliere il libro dalla vetrina).

E' la cronaca di un grande scandalo, quello dell'Alta Velocità, un investimento di 140.000 miliardi che avrebbe dovuto rendere più efficiente il sistema ferroviario italiano ma che si è rivelato una torta con la quale si sono abbuffati (e si stanno abbuffando tutt'oggi) imprenditori pubblici e privati, politici e camorristi.

Gli autori del libro hanno parlato di "assalto alla diligenza", con svuotamento "delle casse che trasportava".

Lo scandalo è stato svelato dall'azione dei magistrati e che, nella società civile, si batte per una gestione trasparente della cosa pubblica.

Imposimato, dopo aver letto un articolo apparso sul quotidiano "Il Mattino" nel novembre del 1994, nel quale si paventava l'ipotesi di migliaia di miliardi volatilizzati intorno ai lavori per l'Alta Velocità, in qualità di senatore (eletto come indipendente nelle liste del Pci-Pds) decide di presentare un'interrogazione parlamentare nella quale chiede conto di quest'ipotesi.

L'ex giudice istruttore di numerosi processi che hanno riguardato le pagine più oscure della storia repubblicana (caso Moro, attentato al Papa, caso Sindona oltre a numerosi processi di mafia), l'8 novembre 1994 prende carta e penna e rivolge, da solo, un'interrogazione parlamentare al Presidente del Consiglio (allora come oggi, l'ex piduista Silvio Berlusconi) e ai Ministri dei Lavori Pubblici, dell'Interno e della Difesa, ai quali fa presente la possibile penetrazione della criminalità organizzata nelle opere pubbliche relative alla viabilità e ai trasporti in via di realizzazione in tre regioni: Campania, Lazio e Toscana.

Nel documento, Imposimato solleva l'ipotesi che la fornitura di calcestruzzo fosse ormai finita nelle mani della camorra napoletana, in particolare in imprese facenti capo a Francesco Schiavone, detto "Sandokan", e Carmine Alfieri e fa il nome di un'impresa sospetta, la Icla.

Trascorre un mese e l'interrogazione non ottiene risposta.

Il 16 dicembre, l'ex giudice istruttore torna alla carica con un'altra interrogazione parlamentare, questa volta sottoscritta da altri 13 parlamentari, tutti del gruppo parlamentare Pds-progressisti federativi tranne due leghisti del gruppo misto.

Questa volta viene evidenziata, oltre alla presenza camorristica, anche la corruzione e viene richiesto l'elenco dei consorzi e delle imprese che si sono aggiudicate i lavori per la linea ferroviaria dell'Alta Velocità Roma - Napoli, e l'indicazione delle imprese subappaltatrici.

Ma anche in questo caso, dal governo non giunge alcuna risposta.

E' un silenzio che insospettisce il parlamentare, il quale ha dalla sua un piccolo vantaggio: è membro della Commissione Antimafia.

(1 - CONTINUA

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

02 FEBBRAIO 2002 ANNO IX - N. 4 - L. 1.700 (Euro 0,88)

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.5 del 09 febbraio 2002 - pag. 24

La seconda puntata del servizio tratto dal libro "Corruzione ad Alta Velocità"

Il patto scellerato tra camorra e istituzioni

di Giampiero Carbone

(SECONDA PUNTATA)

All'allora senatore Ferdinando Imposimato, la presidente della Commissione parlamentare antimafia, l'onorevole Tiziana Parenti di Forza Italia, ex membro del pool di magistrati di Mani Pulite, affida una relazione sulla criminalità organizzata della Campania.

E in questa relazione Imposimato inserisce quanto ha potuto conoscere dai documenti richiesti alla procura di Napoli sui lavori per l'Alta Velocità in quella regione.

LE TRE FASI DELLA TRUFFA

Il meccanismo dell'imbroglione scoperto dal deputato del Pds si articola in tre fasi.

La prima riguarda la scelta delle società concessionarie, che avviene a trattativa privata.

Queste società fungono da semplici intermediarie e non hanno alcuna struttura tecnologica e nessun operaio.

La seconda fase vede le concessionarie appaltare i lavori ad imprese anch'esse prive di organizzazioni cantieristiche, le quali accettano il ribasso apparente del 10% ma, in aggiunta al questo ribasso, accettano di pagare un altro 25% sotto banco.

Questa enorme somma in nero viene distribuita per tangenti ai partiti politici, alle correnti, agli amministratori e ai faccendieri.

La terza fase è quella dei subappalti, dove, secondo gli autori del libro, emerge il rapporto illecito tra imprenditoria, politici e burocrati corrotti ai quali va aggiunta la camorra locale.

Il subappalto dei lavori è aggiudicato a trattativa privata, eccedendo il limite del 40%, che secondo una legge del 1990 andrebbe assegnato con gara d'appalto.

Questa quota finisce sempre alle imprese della camorra, le quali, a loro volta, subappaltano ad altre imprese che lavorano realmente, alle quali va un prezzo che è il 10% di quello iniziale.

Quindi, di 10.000 miliardi di lire iniziali, 9.000 finiscono in tangenti a politici camorristi e 1.000 servono a pagare le imprese che lavorano realmente, dopo una lunga catena di subappalti.

IL RUOLO DELLA CAMORRA

Che ruolo ha la camorra in tutta questa trafila?

Garantire l'ordine nei cantieri e pagare le mazzette con lo storno dei fondi neri (ecco a cosa serve legalizzare il falso in bilancio; ndr).

In Campania dunque, la camorra organizzata diventa il punto di riferimento per tutte le ditte dell'Italia Settentrionale, alle quali vengono garantiti cantieri sicuri dall'aggressione della malavita.

Da qui alla corruzione politica ed amministrativa e al finanziamento illecito dei partiti, il passo è breve.

Un indizio che permette al senatore della sinistra di accorgersi che nell'affare sono coinvolti anche esponenti del potere politico, economico e giudiziario è il fatto che, durante le prime fasi di questa sua battaglia, Imposimato si trova di fronte all'indifferenza di quasi tutti i suoi compagni di partito, a cominciare dal deputato Antonio Bargone di Brindisi, uomo vicino all'allora segretario del Pds Massimo D'Alema.

Il 27 luglio 1995, Imposimato illustra davanti alla Commissione antimafia la proposta di relazione da lui preparata sulla situazione della criminalità organizzata in Campania, che contiene un primo accenno alle infiltrazioni mafiose nell'Alta Velocità:

“Esistono fondati motivi per ritenere che dalla fine del 1994 sia iniziata un'azione di penetrazione della camorra nei lavori delle linee ferroviarie dell'Alta Velocità almeno per la tratta Roma Napoli”.

E il relatore ha dalla sua alcuni elementi documentali non irrilevanti, come l'allarme lanciato dal capo della polizia, da Altero Matteoli, anche allora come oggi ministro dell'Ambiente nel governo Berlusconi, che denuncia pubblicamente i rischi paventati da Imposimato sull'infiltrazione camorristica nell'Alta Velocità, persino per quanto riguarda le regioni settentrionali; infine, il Gico di Napoli, reparto della guardia di finanza che ha notato il frequente cambio dell'oggetto societario, della ragione sociale e del tipo di società da parte di alcune imprese campane allo scopo di impedirne l'identificazione.

“NULLA E' STATO FATTO”

Di fronte a queste denunce, Imposimato fa notare che nulla è stato fatto.

Inoltre, la camorra avrebbe conquistato il monopolio della vendita del calcestruzzo e ha dilatato al massimo i prezzi, oltre quelli di mercato.

E di fronte a questa situazione, né la Tav, né il garante nominato da Lorenzo Necci (amministratore delegato delle FS), né tanto meno il ministero dei Trasporti hanno mai mosso un dito.

Nella relazione, Imposimato fa il nome di due società note alla Commissione antimafia delle passate legislature: la Icla, messa sotto accusa dalla Commissione presieduta dall'allora senatore Oscar Luigi Scalfaro per la ricostruzione dell'Irpinia e della Basilicata nel dopo terremoto, e la Condotte, il cui presidente Mario De Sena, ex comandante dei carabinieri, è finito in manette per i suoi legami con il clan camorristico degli Alfieri.

Imposimato si chiede come e chi abbia scelto proprio queste due società per l'esecuzione dei lavori in una zona come questa.

Il senatore del Pds arriva ad affermare che, a suo avviso, l'infiltrazione delle organizzazioni camorristiche non avviene più in seguito ad una guerra tra bande criminali per l'aggiudicazione degli appalti ma attraverso un accordo fra i rappresentanti politici e le imprese della camorra, che non si limitano più a chiedere tangenti e svolgere attività di estorsione, ma offrono in cambio la protezione del cantiere accettando l'esecuzione di opere minori.

In pratica, ricche e forti imprese vengono a patti con i criminali e la camorra controlla una parte del potere politico-istituzionale attraverso un patto scellerato che vede lo scambio tra denaro pubblico, ordine sindacale, tangenti e consenso sindacale.

(2 - CONTINUA

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

09 FEBBRAIO 2002 ANNO IX - N. 5 - L. 1.700 (Euro 0,88)

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.6 del 16 febbraio 2002 - pag. 25

Proseguiamo a illustrarvi le pagine più interessanti del libro "Corruzione ad Alta Velocità" di F. Imposimato

Tutti i maggiori partiti si sono divisi la torta dell'Alta Velocità

di Giampiero Carbone

(TERZA PUNTATA)

Le parole del senatore Imposimato pronunciate nella seduta della Commissione antimafia provocano intorno al relatore un certo disagio, proveniente da entrambi gli schieramenti politici.

All'ex magistrato, il deputato Tarditi di Forza Italia rimprovera di non aver fornito la necessaria documentazione nella relazione esposta, soprattutto perché si fanno affermazioni pesanti su alcune ditte (incaricate dall'Iri dei lavori per l'Alta Velocità), parole che potrebbero, sempre secondo il deputato forzista, "produrre effetti negativi sul mercato del lavoro, poiché si tratta di un'azienda dell'importanza dell'Iri".

Anche Luciano Violante del Pds, futuro Presidente della Camera, muove le stesse osservazioni a Imposimato, il quale ribadisce comunque il suo punto, rimarcando il fatto che sia stato piuttosto singolare che una società come l'Icla, già fallita ed i cui titolari sono già stati arrestati, sia stata scelta per l'esecuzione di questi lavori.

Fiorino (An) rimprovera al relatore di aver fatto affermazioni gravissime chiedendo il ritiro delle concessioni dei lavori alle imprese come l'Icla e di aver omesso di qualsiasi riferimento alle responsabilità della Lega delle cooperative e al Consorzio cooperative costruzioni, a suo parere coinvolto in attività criminali, e chiede quindi la nomina di un altro relatore.

La presidente della Commissione Tiziana Parenti risponde che il relatore ha fatto riferimento anche alle cooperative e che si assume ogni responsabilità circa la sostituzione di Imposimato, al quale viene espresso tutto il suo apprezzamento.

Come si può vedere, la relazione dell'ex magistrato scatena un fuoco incrociato proveniente da ogni parte politica.

Oltretutto, la richiesta di ritiro delle concessioni era già stata avanzata da Salvatore Portaluri, presidente del Tav, nell'agosto del 1993, il quale chiese inutilmente a Lorenzo Necci (amministratore delegato delle Fs) l'annullamento dei contratti di concessione della Tav con Fiat, Eni ed Iri, per procedere così all'assegnazione degli appalti attraverso gare internazionali, poiché, secondo Portaluri, il prezzo dei contratti era stato stabilito con volontà esclusiva dei concessionari, quindi con l'interesse per l'aumento della somma da pagare.

Neanche a farlo apposta, Portaluri venne costretto a dimettersi.

E' necessario ribadire come di tutte queste notizie si sono trovate ben poche tracce sui giornali dell'epoca.

INDAGINI PATRIMONIALI DELLA POLIZIA

Il 7 agosto 1995, Imposimato affida allo Sco, reparto della polizia altamente specializzato in indagini patrimoniali e societarie, una serie di indagini sui lavori per la costruzione della linea ad Alta Velocità.

Il senatore del Pds, intanto, ricostruisce la composizione del Consorzio Iri/Iricav Uno, concessionario dei lavori per la tratta Roma - Napoli, del quale fanno parte le già citate

Icla e Condotte, il consorzio cooperative costruzioni, l'Ansaldo Trasporti, la Fintecna e altre, per un importo complessivo di 5.508 miliardi.

Secondo l'ing. Incalza, amministratore delegato della Tav, nell'aggiudicazione degli appalti non c'è stata alcuna anomalia.

All'improvviso, Imposimato comincia a ricevere telefonate da quest'ultimo, da Necci (che si dice interessato a combattere le infiltrazioni camorristiche) e da dirigenti delle Cooperative come l'assessore comunale napoletano Roberto Barbieri, il quale fa incontrare all'ex magistrato i vertici della Calcestruzzi, allarmati per l'operato di Imposimato, che deve loro spiegare di voler solo accertare la verità.

GLI INTERVENTI DI IRI, ENI E FIAT

Il 14 settembre 1995, l'amministratore delegato della Tav Incalza viene ascoltato dalla Commissione antimafia, il quale ricostruisce dall'inizio le vicende dell'Alta Velocità, con l'assegnazione del ruolo di controllori ai general contractor, imprese di grandi dimensioni e potenzialità che avrebbero dovuto garantire la certezza dei tempi e dei costi (passati più di dieci anni, con i costi che hanno raggiunto cifre indicibili, viene quasi da ridere).

Le Ferrovie dello Stato indicano per questo ruolo, come abbiamo già detto, tre soggetti: Iri, Eni e Fiat, ai quali si aggiungerà un quarto contractor con la Grassetto di Ligresti e la Montedison - Ferruzzi.

Il Consiglio di Stato approva questo tipo di procedura di assegnazione, innovativa ma anomala.

Incalza ricorda il criterio di costituzione della Tav, formata al 40% dalle Fs (lo Stato) e per il 60% da privati (banche italiane ed estere).

Gli accordi contrattuali prevedevano, scrive Imposimato, l'affidamento dei lavori al 40% attraverso gare internazionali, mentre il 60% andava realizzato dal Consorzio (Iri/Iricav Uno per la tratta Roma - Napoli), il quale, a sua volta poteva concedere in subappalto un 40% del lavoro assegnatogli.

LA "SPARTIZIONE DELLATORTA"

Dunque, prosegue l'ex magistrato, la torta da 10.000 miliardi andava spartita per sei decimi tra i partiti, mentre il restante andava ai camorristi, ai mafiosi e ai faccendieri.

Tutti i partiti in Parlamento, tranne Rifondazione Comunista e la Lega, partecipavano all'abbuffata.

E tutto in violazione delle norme della Comunità Europea, che prevedeva l'assegnazione dei lavori attraverso gare di appalto internazionali, alle quali avrebbero potuto partecipare anche ditte straniere, le quali avrebbero danneggiato la spartizione di questa torta fra i soliti noti dell'economia e della politica italiane.

Nella prossima puntata, proseguiremo con l'audizione dell'ing. Incalza, dalla quale emergeranno scottanti verità e nomi altisonanti.

(3 - CONTINUA)

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

16 FEBBRAIO 2002 ANNO IX - N. 6 - L. 1.700 (Euro 0,88)

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.7 del 23 febbraio 2002 - pag. 24

Continua il viaggio attraverso le pagine del libro di Imposimato sulla più grande truffa italiana

Alta Velocità: chi controlla è anche il "controllato"

di Giampiero Carbone

(QUARTA PUNTATA)

L'audizione davanti alla Commissione parlamentare antimafia dell'amministratore delegato del Tav, Ercole Incalza, fornisce i nomi di alcuni personaggi eccellenti della vita politica ed economica italiana degli anni '90.

Alla precisa domanda "Perché è stata scelta una società come l'Icla, già fallita ed in odore di camorra, per l'assegnazione dell'esecuzione dei lavori sulla tratta ferroviaria dell'Alta Velocità Roma-Napoli?", il manager afferma di aver firmato la convenzione col l'allora presidente dell'Iri, il professor Romano Prodi.

"L'Iri ha fornito le necessarie garanzie per l'Icla", continua Incalza, "e la scelta di quest'impresa dipende direttamente dal presidente Prodi, il quale ha stabilito quali dovevano essere le ditte facenti parte del consorzio Iricav Uno".

Per cautelarsi, Incalza dice di aver domandato all'Iri le suddette garanzie di esecuzione e la risposta ottenuta è stata positiva, per cui l'Icla ha dovuto versare svariati miliardi all'Iri.

Oltre a chiedersi come sia stato possibile che Prodi non si sia accorto con che tipo di società l'Iri si stava mettendo in affari, Imposimato ipotizza che le somme necessarie per i lavori anticipate da società come l'Icla siano state pagate dalla camorra, per fare in modo di riciclare il denaro sporco e accaparrarsi i soldi pubblici.

Su un altro referente dell'Iri, partecipante dell'Iricav Uno per il 3%, il Consorzio cooperative costruzioni (Ccc), una delle cooperative rosse, emergono sospetti sui legami con la criminalità organizzata.

Imposimato chiede all'amministratore delegato del Tav se sia a conoscenza del fatto che alcune piccole imprese, escluse dall'accordo fra Iri, Eni e Fiat, sono state vittime di attentati dinamitardi camorristici, e Incalza risponde che "tutte le carte sono a posto".

E in effetti tutto era a posto: era stata promulgata una legge per disattendere le direttive comunitarie in materia di appalti; sono stati rilasciati certificati antimafia dalle prefetture ad imprese con prestanome puliti e pareri favorevoli delle commissioni, tra le quali quella del ministero dei Lavori Pubblici; sono state fornite garanzie dei general contractor (Iri, Eni, Fiat) e l'ok dell'antitrust presieduta da Giuliano Amato, oltre al parere favorevole del Consiglio di Stato.

Ma Imposimato fa notare alcuni particolari non proprio trascurabili: presidente e consiglieri del Consiglio di Stato erano anche collaboratori pagati dalle Fs (ma un'inchiesta giudiziaria ha stabilito che non si tratta di un reato ...).

Il parere favorevole della Corte dei Conti è anch'esso sospetto, poiché Natale Aricò, membro di quest'organo, veniva assunto da Lorenzo Necci (presidente delle Fs) alla guida di Metropolis, società immobiliare delle ferrovie.

Infine, scrive l'autore, c'era il silenzio dell'opposizione, sia di destra che di sinistra.

Compaiono davanti alla Commissione parlamentare antimafia alcuni manager delle società sospette, come Icla e Condotte ma, soprattutto, nelle settimane successive (siamo nel settembre 1995) le prime indagini dello Sco (il nucleo della polizia specializzato in indagini societarie e patrimoniali) cominciano a dimostrare quanto Imposimato scriverà

nella relazione finale all'antimafia (la quale non verrà mai approvata), cioè che quasi tutti i lavori dell'Alta Velocità erano finiti in mano alla Camorra e a Cosa Nostra.

Tutte le imprese pulite che avrebbero voluto e potuto partecipare all'assegnazione dei lavori sono state allontanate attraverso minacce.

Inoltre, non pochi agricoltori della zona della Campania interessata dal passaggio della tratta ferroviaria sono stati costretti a cedere i loro terreni agricoli e, senza alcuna autorizzazione, sono state aperte le cave per la produzione di calcestruzzo.

Nella prossima puntata parleremo più approfonditamente delle indagini dello Sco, dalle quali sono emersi altri particolari piuttosto rilevanti.

(4 - CONTINUA)

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

23 FEBBRAIO 2002 ANNO IX - N. 7 - L. 1.700 (Euro 0,88)

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.8 del 02 marzo 2002 - pag. 25

*Dalle pagine del libro di Imposimato, "Corruzione ad Alta Velocità
Viaggio nel governo invisibile", un percorso veramente inquietante*

Alta Velocità: da Cosa Nostra alla Camorra napoletana

di Giampiero Carbone

(QUINTA PUNTATA)

Dalle indagini dello Sco (il reparto della polizia specializzato in indagini societarie e patrimoniali) sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nell'Alta Velocità ferroviaria scaturisce un primo rapporto alla data del 30 settembre 1995.

Ferdinando Imposimato, ex giudice e all'epoca relatore presso la Commissione parlamentare antimafia sulla criminalità organizzata in Campania, capisce che quanto lui stesso aveva intuito sulla più grande truffa italiana si sta rivelando "una bomba: pulite sulla carta, dotate del loro bel certificato antimafia", alcune società a cui sono stati affidati i lavori per l'Alta Velocità nella tratta Roma-Napoli, scelte dall'Iri, colosso delle partecipazioni statali e feudo democristiano, risultano a tutti gli effetti collegate con la mafia siciliana.

L'autore del libro si chiedeva "come fosse possibile che la progettazione e la costruzione di una linea ferroviaria di interesse europeo avesse collegamenti con quanto era avvenuto e avveniva nella Sicilia degli appalti mafiosi?".

Nel rapporto dello Sco si dice che l'Iri, azienda pubblica di rilevanza nazionale, ha fatto entrare nel consorzio Iricav Uno la Icla, impresa che già all'epoca (1991) evidenziava strane connessioni con esponenti del crimine organizzato ed era notoriamente proprietà dell'ex ministro Paolo Cirino Pomicino".

Tra gli amministratori dell'Icla ci sono persone non proprio raccomandabili quali Massimo Bonanno, dal 1991 maggior azionista della società nonché amministratore delegato della Fondedile spa.

Il 31 gennaio 1994, Bonanno, compagno di studi di Pomicino, ha ricevuto, insieme ad altre 41 persone, un avviso di garanzia per svariati e gravissimi reati, quali associazione per delinquere, concussione, corruzione, truffa ai danni dello stato, turbativa d'asta ed altri, in merito all'assegnazione di alcune opere pubbliche nel cosentino.

La Fondedile, della quale Bonanno è amministratore delegato, nel 1991 è assorbita dall'Icla.

La stessa Fondedile è stata oggetto di indagini da parte della squadra mobile di Caltanissetta e del Ros dei carabinieri di Palermo, il cui risultato era finito davanti all'allora procuratore aggiunto di Palermo Giovanni Falcone, il quale si trova a leggere nomi di mafiosi eccellenti quali Angelo Siino, uomo di Totò Riina per gli appalti, e nomi di aziende di livello nazionale, come la stessa Fondedile. Il capo zona di questa società per la Sicilia risulta essere tale Gaspare Di Caro Scorsone, già denunciato per associazione per delinquere di stampo mafioso.

Ma, nel rapporto dello Sco sono presenti anche nomi di altre ditte che lavorano per l'Iri nell'Alta Velocità Roma - Napoli, come la Calcestruzzi spa, che fa capo al re della chimica italiana, Raul Gardini.

E, a questo punto, nel rapporto si apre una parentesi sui trascorsi rapporti siciliani della ditta ravennate, la Calcestruzzi appunto, la quale, dal 1982 agli anni '90, acquista alcune ditte siciliane (Cava Occhio spa poi General Impianti, Calcestruzzi Palermo) da personaggi piuttosto dubbi come Antonio Buscemi, e un complesso immobiliare appartenuto alla sorella di Michele Greco, il boss mafioso detto "il papa", e l'elenco potrebbe continuare ancora.

Del legame tra la società dei Ferruzzi e di Gardini e Cosa Nostra ha parlato anche il pentito di mafia Leonardo Messina.

Quindi, per cercare di non perdere il filo logico di questo dedalo di commistioni fra criminalità e imprese, possiamo riassumere la vicenda dicendo che l'Icla, società alla quale sono state assegnati lavori per l'Alta Velocità, oltre ad essere proprietà di un ex ministro democristiano che ha patteggiato varie condanne, ha pesanti connessioni con società e personaggi siciliani legati alla Mafia.

Anche la Calcestruzzi spa, società del gruppo Ferruzzi, anch'essa presente alla spartizione della torta dell'Alta Velocità, per decenni ha stabilito legami con mafiosi di un certo calibro come Michele Greco.

Da questo intreccio fra le società interessate alla realizzazione del progetto ferroviario del secolo e la criminalità siciliana, Imposimato risale ad un altro rapporto, realizzato dal Ros di Palermo nel febbraio del 1992.

In questo documento si parla degli intrecci tra la Mafia e alcune ditte del nord Italia come la Rizzani De Eccher, il cui rappresentante in Sicilia, il geom. Giuseppe Li Pera, decide di vuotare il sacco su quanto conosce riguardo a quella che Imposimato definisce la "Tangentopoli siciliana", la quale però avrà esiti ben diversi da quella più nota.

Oltre a svelare il meccanismo degli appalti truccati, Li Pera fa i nomi di cinque magistrati palermitani (Lo Forte, Giammanco, Pignatone e De Francisci), accusandoli di aver concordato con gli avvocati difensori dei suoi coimputati, prima ancora degli arresti, una linea processuale, facendo avere ai difensori una copia del rapporto del Ros.

Il 22 aprile 1993 verrà chiesta l'archiviazione per l'inchiesta a carico dei magistrati palermitani.

Imposimato si stupisce del fatto che, nel 1995, occupandosi di ben altre vicende rispetto a queste, si ritrova davanti i nomi di società coinvolte in questo losco affare e, secondo Li Pera, oggetto di attenzioni da parte di magistrati della repubblica.

Nella sostanza, il rapporto in questione afferma che nell'Alta Velocità sono presenti società che, come la Calcestruzzi, sono accusate di essere controllate da Cosa Nostra.

Dopo indagini, rapporti, inchieste e processi sembra che nulla sia cambiato e il sistema degli appalti truccati dalla Sicilia (alla quale si riferisce il rapporto del 1992) si sia spostato in Campania e in altre regioni.

La stessa inchiesta sui magistrati di Palermo riemerge nel 1997, in un dossier dove si paventa l'ipotesi che la strage di via D'Amelio, dove hanno perso 5 agenti di polizia e il giudice Paolo Borsellino, sia frutto del costante interessamento di quest'ultimo per il dossier "Mafia e appalti" del 1992.

Da queste pagine del libro di Imposimato emerge il quadro inquietante dell'Alta Velocità, con uno sfondo che parte dalla mafia siciliana per giungere alla camorra napoletana, le quali, senza i presunti adeguati appoggi politici (Cirino Pomicino, la democrazia cristiana e altri partiti "insospettabili") non avrebbero potuto infiltrarsi nel meccanismo degli appalti.

Lo spaventoso aumento dei costi del progetto può essere attribuito soprattutto alle tangenti pagate dalla criminalità organizzata per farsi assegnare i lavori.

La prossima settimana parleremo del secondo rapporto dello Sco, dal quale emergono altri particolari inquietanti.

(5 - CONTINUA)

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

02 MARZO 2002 ANNO IX - N. 8 - L. 1.700 (Euro 0,88)

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.10 del 16 marzo 2002 - pag. 23

Il libro di Ferdinando Imposimato riserva ancora altre sorprese sullo scandalo del super treno

I convegni di Necci e l'imbarazzo di Prodi

di Giampiero Carbone

(SESTA PUNTATA)

Dopo il primo rapporto dello Sco, il reparto speciale della polizia che si occupa di indagini societarie, il 17 ottobre 1995 Imposimato riceve il secondo, integrazione del precedente dossier.

Anche questo documento conferma la presenza di imprese poco pulite tra le assegnatarie dei lavori per l'Alta Velocità nella linea Roma - Napoli.

"Tutto ciò è stato possibile poiché gli strumenti di controllo sulle grandi opere sono ampiamente insufficienti", scrive l'ex magistrato, allora in veste di deputato alla Camera nelle file del Pds.

Ma intanto, nella Commissione parlamentare antimafia, presso la quale Imposimato è relatore sulla criminalità in Campania, il parlamentare si trova sempre più isolato, tanto che anche i suoi compagni di gruppo, quali Violante, Ayala e Bargone si dimostrano disinteressati al suo lavoro.

Nel settembre 1996, la presidente di quella Commissione, l'on. Tiziana Parenti di Forza Italia, rilascerà un'intervista al giornale salernitano "La Città", nella quale accusa il Pds di aver coperto lo scandalo isolando Imposimato.

Sempre nel settembre del 1995, Imposimato incontra l'amministratore delegato delle Fs, Lorenzo Necci che afferma di condividere il lavoro fatto in Commissione e che riesce a convincere l'autore del libro "Corruzione ad Alta Velocità" a partecipare ad un convegno dal titolo "Mezzogiorno di ordinario sviluppo. Crescere con il Sud", partecipazione che lo stesso Imposimato definisce "un'enorme ingenuità".

"Necci pensava a 300mila miliardi"

Durante il convegno, Necci fa riferimento ai 300.000 miliardi di lire che lo stato tedesco sta allora investendo per realizzare l'unificazione tra Est e Ovest, e Imposimato scrive: "Incredibile! Il salto da 26.000 a 140.000 miliardi non bastava a Necci. Egli pensava a 300.000 miliardi".

Il 26 gennaio 1996, Imposimato illustra alla Commissione la relazione finale, in un'indifferenza ormai impalpabile.

Inoltre, le audizioni in aula dell'ex amministratore della Condotte spa (società assegnataria dei lavori, in odore di Camorra) nonché presidente del consorzio Iricav Uno (il consorzio di imprese referente dell'Iri) Luciano Berarducci, e dei responsabili della Calcestruzzi (società del gruppo Ferruzzi) e della Icla (altra impresa in odore di camorra) fanno capire che "dalle società che operavano sull'Alta Velocità non era possibile cavare un ragno dal buco.

Mezze ammissioni, difese d'ufficio, molte chiacchiere, il facile riparo sotto l'ala lunga della burocrazia e delle sue pastoie".

La relazione di Imposimato non verrà neppure messa in discussione e tantomeno votata.

Intanto, il 23 marzo 1996, le Camere saranno sciolte dal presidente Scalfaro, e con esse la commissione antimafia.

L'ex magistrato viene ricandidato dalla coalizione dell'Ulivo per le elezioni politiche del 21 aprile 1996, sempre nel suo collegio Caserta - Maddaloni - Marcanise.

Un maresciallo della guardia di finanza informa Imposimato che la Camorra lo vuole eliminare, poiché ritenuto responsabile di aver causato la revoca della concessione dei lavori per alcune società subappaltatrici campane nell'Alta Velocità.

Alla fine, Imposimato lascia il suo paese, Maddaloni, e la Camorra si accontenta di non farlo eleggere.

Dopo le politiche, vittoriose per l'Ulivo, l'ormai ex senatore decide di recarsi dal nuovo presidente del consiglio dei ministri, Romano Prodi, per riferirgli tutto quanto sa sull'Alta Velocità; "ignoravo gli insabbiamenti dell'inchiesta romana da parte di un pm, poi arrestato, e che Prodi era indagato", anche se Imposimato ricorda che il suo nome era già emerso durante le audizioni alla Commissione antimafia.

A questo punto, l'autore fa un dettagliato resoconto dell'incontro, durante il quale l'ex presidente dell'Iri non apre bocca, mentre Imposimato espone il suo lavoro. Solo l'arrivo nell'ufficio del presidente del ministro della difesa Beniamino Andreatta smuove Prodi dall'imbarazzo in cui è stato gettato dalle parole di Imposimato, il quale viene cortesemente salutato senza aver concluso. "Solo molto tempo dopo sarei venuto a conoscenza del fatto che Prodi, fino al 1993, anno della nomina alla presidenza dell'Iri, era stato garante dei lavori dell'Alta Velocità, cioè uno dei controllori di quello scandalo. E anche che, secondo il magistrato romano Giuseppa Geremia, Prodi aveva fatto sì che una società da lui stesso creata, la Nomisma, potesse beneficiare di consulenze miliardarie proprio sull'Alta Velocità".

Sciacallaggio mediatico

Nell'ottobre dello stesso anno, Imposimato parla delle mancate indagini su questo scandalo alla stampa; al Corriere afferma che "la Commissione antimafia aprì un'inchiesta ma non si volle andare avanti", e fa i nomi di Violante, Bargone e Prodi per indicare coloro che avrebbero occultato la vicenda.

Quest'ultimo arriva a negare di essere stato, all'epoca delle assegnazioni dei lavori per l'Alta Velocità alle imprese "sporche", presidente dell'Iri.

La stessa Tiziana Parenti, ex presidente della Commissione antimafia, ricorda al Corriere come Imposimato venne isolato "all'interno del suo stesso partito, per tenere l'inchiesta sotto tono".

E ricorda all'allora sottosegretario ai Lavori Pubblici Bargone, che venne fatto il nome di Prodi durante le audizioni della Commissione.

Secondo la Parenti, "Imposimato subì l'isolamento dal suo stesso partito anche perché quell'inchiesta si intrecciava con quella delle Coop rosse".

Guardacaso, poche settimane dopo, il settimanale "Panorama" pubblica un articolo dove vengono riportate alcune intercettazioni in cui Imposimato viene descritto come colui che avrebbe "montato tutto quel pandemonio per estromettere dai lavori alcune imprese della Camorra per piazzare le sue", senza fare però il nome delle imprese eventualmente appartenenti all'ex magistrato.

Questo tentativo di sciacallaggio mediatico non porta a nulla.

La prossima puntata parleremo dell'inchiesta della magistratura di La Spezia che, indagando su tutt'altra roba, svela la trama gigantesca sotto la quale si nasconde l'imbroglione dell'Alta Velocità.

(6 - CONTINUA)

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

16 MARZO 2002 ANNO IX - N. 10 - Euro 0,90

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.13 del 06 aprile 2002 - pag. 24

Pierfrancesco Pacini Battaglia, l'uomo-tangente dell'Alta Velocità

di Giampiero Carbone

(SETTIMA PUNTATA)

Nella seconda metà del 1996, la magistratura di La Spezia, indagando su ben altre faccende, in apparenza per niente collegate con l'Alta Velocità, si imbatte in un personaggio piuttosto noto ai cronisti di Mani Pulite, Pierfrancesco Pacini Battaglia.

È necessario ricordare che all'epoca di questa inchiesta, l'indagine parlamentare di Ferdinando Imposimato è ormai finita negli archivi della Commissione antimafia.

Il 13 settembre 1996, il giudice per le indagini preliminari Maria Cristina Failla, su richiesta dei magistrati Alberto Cardino e Silvio Franz, emette un'ordinanza di custodia cautelare nei confronti del suddetto Pacini Battaglia, di Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, dell'imprenditore Emo Danesi ex parlamentare dc e iscritto alla loggia massonica P2, e di Eliana Pensieroso, segretaria di Pacini Battaglia.

Gestione occulta delle società a capitale pubblico

Le intercettazioni ambientali hanno dimostrato l'esistenza di "un'associazione a delinquere ramificata sul territorio nazionale e all'estero, il cui scopo era la gestione occulta di aziende a capitale pubblico, così da ricavarne ingenti ed ingiusti profitti".

Secondo l'accusa, i promotori del tutto sarebbero Pacini Battaglia e Danesi, con Necci al seguito.

L'obiettivo: "la gestione occulta delle società a capitale pubblico, facenti capo al comparto delle Fs, cioè la Ferrovie dello Stato spa e le sue partecipate; la distrazione di somme molto ingenti di denaro pubblico dalle stesse Ferrovie dello Stato spa e, infine, l'acquisizione di commesse da società del gruppo Eni, dietro pagamento di tangenti".

Sempre secondo i magistrati Cardino e Franz, la lobby, per poter agire in maniera coperta, si è giovata dell'aiuto di alcuni magistrati, un tempo alla procura di Roma, nota per le famose insabbiature; i magistrati sono, tra gli altri, Giorgio Castellucci, Orazio Savia e Roberto Napolitano.

Parole pesanti come macigni

In uno dei punti in cui si articola l'inchiesta spezzina, quello che riguarda la gestione occulta delle società a capitale pubblico, si parla della società Tav spa. Nell'altro punto, quello riguardante la distrazione di denaro pubblico, si parla di truffa contrattuale.

In una delle tante intercettazioni riportate nell'ordinanza "evidenzia come vengono elargite tangenti ai vertici dell'Eni per ottenere la concessione di contratti e come faccia parte del piano del sodalizio la gestione delle Ferrovie italiane".

Infatti, dai discorsi tra Pacini ed un imprenditore emerge che nei primi mesi del 1996 costoro avevano ottenuto due appalti dell'Eni, rispettivamente di due e tre miliardi e che nella banca ginevrina di Pacini sarebbero state versate le tangenti dopo l'ottenimento dell'appalto.

In un'altra intercettazione, Pacini afferma: "Se vuoi un mio parere, oggi come oggi noi siamo usciti da mani pulite...siamo quasi usciti...solo perché si è pagato".

Imposimato parla di "parole pesanti come macigni". Chi avrebbe preso i soldi?

I magistrati spezzini scrivono nella parte finale dell'ordinanza, riferendosi alle inchieste milanesi: "la sola via giudiziaria non sia servita e non serva a debellare tale fenomeno (la corruzione ndr) che sembra connaturato alla vita sociale del nostro paese... va sottolineato che la via giudiziaria, vista la carenza di strutture, uomini e mezzi adeguati... appare resa più difficile da attività contrarie ai doveri d'ufficio, quando non ci si trovi di fronte a vere e proprie partecipazioni associative di un rilevante numero di appartenenti all'autorità giudiziaria".

Vengono arrestati il procuratore della Repubblica di Cassino, Orazio Savia e quello di Grosseto, Roberto Napolitano, un tempo in servizio a Roma.

Un altro filone di indagine riguarda infatti la corruzione della magistratura romana, secondo l'accusa pagata per chiudere un occhio sul ruolo di Pacini Battaglia, autentico collettore di tangenti, invischiato anche nell'ulteriore filone di indagine, quello riguardante il traffico d'armi in cui è coinvolta la fabbrica spezzina Oto Melara, il cui amministratore delegato, Francesco Guarguaglini, finisce anch'esso in manette.

Se questo filone può sembrare "autonomo", quelli riguardanti gli affari sporchi di Pacini e Necci e la corruzione dei magistrati sono legati indissolubilmente e hanno il loro nucleo negli affari dell'Alta Velocità.

In sostanza, scrive Imposimato, in concomitanza con ogni appalto, i dirigenti delle Fs prendevano contatti con Pacini Battaglia, il quale, con Emo Danesi, realizza un complicato sistema di conti bancari esteri per gestire le tangenti raccolte dagli imprenditori che si interessano ai lavori dell'Alta Velocità.

Pesci piccoli da sacrificare

Dalle numerose intercettazioni, emerge che Danesi e Pacini, nel caso in cui si scopra qualcosa, fanno già i nomi di qualche "pesce piccolo" da sacrificare al posto dei "pesci grossi" come Necci e Incalza.

Il loro obiettivo è che del fattaccio se ne occupi la procura di Cassino, sotto la cui giurisdizione cadono i lavori per l'Alta Velocità Roma - Napoli e dove il procuratore Savia li può proteggere.

Fra i "pesci piccoli" sacrificabili, per Pacini c'è anche Emilio Maraini, figura originale, poiché, nel 1992, pur essendo sotto processo a Napoli in qualità di ex amministratore dell'Ansaldo, resta ai vertici della divisione Tecnologie e Sviluppo di sistema delle Fs. È quindi un uomo di Necci.

Nel 1993 è arrestato per corruzione aggravata e viene anche accusato dai giudici milanesi di aver versato una tangente da 650 milioni al Psi per ottenere alcuni appalti della Intermetro nella realizzazione del metrò romano.

Dai suoi interrogatori emergono legami con la Milano "da bere" di Pilitteri, Radaelli, Trussardi e Craxi.

Nonostante tutto ciò, Maraini rimane uomo di fiducia di Necci, fino a divenire amministratore delegato dell'Italferr, la società che deve controllare la correttezza di tutti gli atti dell'Alta Velocità dal punto di vista ingegneristico.

Decisamente, una scelta migliore non poteva essere fatta.. il 7 febbraio 1998, Maraini sarà nuovamente arrestato su ordine della procura di Perugia.

Per Maraini, il pm romano Castellucci chiederà due volte l'archiviazione.
Resta comunque un elemento sacrificabile.

Comunque, scrive Imposimato, la cosa che sconcerta maggiormente i magistrati spezzini Cardino e Franz è il fatto di essersi resi conto di indagare su fatti che già anni prima potevano essere scoperti, pur essendo finiti negli uffici delle procure di Roma e, soprattutto, di Milano.

(7 - CONTINUA)

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

06 APRILE 2002 ANNO IX - N. 13 - Euro 0,90

Alta Velocità: inchieste affossate e persone oneste

di Giampiero Carbone

(OTTAVA PUNTATA)

Ferdinando Imposimato, ex magistrato ed ex deputato del Pds, autore del libro "Corruzione ad Alta Velocità" del quale stiamo proponendo le parti salienti, si domanda come sia stato possibile che un personaggio come Pierfrancesco Pacini Battaglia sia potuto passare sotto le forche caudine dei magistrati milanesi Di Pietro e Colombo sin dal 1993 nell'inchiesta Enimont senza che costoro, dopo averlo interrogato, non ne abbiano tratto nulla di interessante.

Tanto più che, nello stesso anno, il finanziere Sergio Cagnotti, ora presidente della Lazio Calcio e all'epoca amministratore delegato di Enimont e amico di Raul Gardini, aveva confessato di aver ricevuto cinque miliardi dalla Tpl (Tecnologie, Progetti, Lavori) società in apparenza creata per assegnare consulenze in materia di progettazione ma in realtà una sorta di contenitore occulto di mazzette che finivano nelle tasche di Necci, presidente delle Fs.

Questa mazzettona, secondo Cagnotti, sarà spartita tra costui, Gardin e Pacini. Ma i magistrati di Milano, dice Imposimato, invece di confrontare le tesi di Pacini e di Cagnotti, evitano di procedere.

Nel 1998, i magistrati di Brescia accuseranno Di Pietro di aver omesso di sviluppare le indagini in questa faccenda. Secondo i pm bresciani, Di Pietro avrebbe favorito Pacini e Necci evitando di indagare. Ma il gip bresciano Di Martino assolverà Di Pietro per "non aver commesso il fatto".

Un "affaire" iniziato nel 1993

Al lettore può sembrare di essersi allontanato dall'argomento dell'Alta Velocità ma così non è poiché si tratta di un "affaire" nel quale si intrecciano tangenti di ogni tipo e provenienza.

Un groviglio spaventoso di interessi sul quale si inizia ad indagare sin dal 1993, come abbiamo visto, addirittura con due inchieste, una romana (riguardante la correttezza nella costituzione della Tav spa) ed una milanese (circa l'assegnazione degli appalti).

Ma è solo nel 1996, con l'inchiesta della magistratura di La Spezia che succede qualcosa, con gli arresti di Pacini Battaglia e Necci.

Se a Milano l'inchiesta finisce nel nulla, a Roma il sostituto procuratore Giorgio Castellucci chiede più volte l'archiviazione, finché non viene egli stesso indagato con l'accusa di aver preso denaro proprio per far archiviare l'inchiesta, come risulta da un'intercettazione ambientale.

Nessuno riuscirà mai a chiarire dove siano finiti i documenti delle due inchieste e lo stesso Di Pietro, secondo Imposimato, negherà di averli richiesti.

I magistrati di Perugia, ai quali è passata l'inchiesta, parlano di una raccolta di mazzette per l'Alta Velocità messa in atto dagli imputati realizzata con l'aiuto di "una sorta di presidio giudiziario" grazie alla "compiacente attività di taluni magistrati, svolgenti le funzioni in ruoli chiave, i quali pilotano nel senso desiderato le inchieste".

I giudici perugini affermano che una verifica presso la Techimont spa avrebbe consentito di constatare che, proprio nel periodo in cui questa entra a far parte del consorzio Cociv (quello che ha iniziato i lavori nella tratta Milano - Genova), versava al Pacini Battaglia ingenti somme di denaro. Ma tutto ciò non è mai stata fatto.

Il memoriale di Portaluri

A questo punto, Imposimato riporta alcuni brani del memoriale di Salvatore Portaluri, che nel 1991 viene chiamato alla presidenza della Tav spa, carica dalla quale si dimette il 9 settembre 1993. Portaluri afferma che su 38 società consorziate per la realizzazione dell' Alta Velocità, 34 avevano già avuto problemi con la giustizia.

Egli aveva inoltre chiesto che venissero annullati i contratti con la società Italferr, poiché il presidente di questa, Emilio Maraini era già stato arrestato due volte e non poteva perciò essere presente nell'organo di controllo delle attività tecniche che spettava a Italferr.

Andavano annullati, sempre secondo l'ex presidente della Tav spa, anche i contratti con tutti i general contractor (Iri, Eni e Fiat), poiché, invece di indire gare internazionali come previsto dalla normativa europea, era stata utilizzata una trattativa privata che aveva consentito la spartizione della "torta", grazie ad una legge del 1987, poi ripresa nel 1991.

La più grande bugia, osserva Portaluri, si ritrova nell'assetto societario della Tav, del quale si sbandiera una maggioranza privata; in realtà, la maggioranza delle banche sono di diritto pubblico e Necci, rappresentate delle Fs, aveva la maggioranza assoluta del capitale sociale.

Sulla bugia del capitale privato si costruirà la legittimità delle trattative private con i general contractor. Solo dopo aver avuto la certezza di una copertura totale dei costi da parte dello Stato (cioè la Tav spa), i general contractor accettano di sottoscrivere gli accordi. Non c'è nessun rischio per gli imprenditori, visto che la Tav paga il 100% dei costi previsti.

Tutti i gruppi imprenditoriali coinvolti in Tangentopoli sono così accontentati e chi all'inizio è rimasto fuori, cioè la Grassetto di Salvatore Ligresti e la Montedison-Ferruzzi, viene accontentato con il consorzio Cociv per la tratta Genova - Milano.

Portaluri ricorda come nella finanziaria del 1992 verrà poi inserito un capitolo di spesa di 9 mila miliardi di lire proprio per l'Alta Velocità e, infine, la riunione tra i ministri interessati di allora (Barucci al Tesoro, Reviglio al Bilancio e Tesini ai Trasporti) avvenuta insolitamente il 29 dicembre 1992, in piene vacanze natalizie, con gli imprenditori, per evitare che, con l'arrivo del nuovo anno, entrasse definitivamente in vigore la normativa europea sulle gare internazionali per l'assegnazione dei lavori.

140.000 miliardi di costi sino ad oggi

Dunque, non è mai esistita la tanto decantata maggioranza privata della Tav spa, i contratti di questa con gli imprenditori hanno avuto come obiettivo la tutela del solo interesse privato, i costi previsti nel 1991, quantificati in 26.180 miliardi di lire, sono oggi arrivati a 140.000 miliardi di lire (ricordiamo ancora, a totale carico dei contribuenti e a completo vantaggio degli imprenditori).

Infine, coloro che sono stati nominati garanti della grande opera ferroviaria, cioè Romano Prodi, Susanna Agnelli e Sergio Pininfarina, non sono del tutto super partes, poiché hanno ruoli in società (rispettivamente Nomisma, Fiat e Pininfarina) contrattualmente legate alle Fs o alla Tav spa.

(8 - CONTINUA)

Da "Il nostro GIORNALE" anno IX n.18 del 11 maggio 2002 - pag. 32

Si conclude il lungo viaggio tra le pagine del libro dell'ex giudice ed ex senatore sullo scandalo della Grande Opera

“Corruzione ad Alta Velocità”: le conclusioni di Imposimato

di Giampiero Carbone

(NONA PUNTATA)

Ferdinando Imposimato conclude il suo libro "Corruzione ad Alta Velocità" con alcune riflessioni che rispecchiano la sua visione della situazione politica italiana.

L'ex giudice scrive che "lo scandalo della Tav è l'emblema della degenerazione globale del sistema politico. Esso ha coinvolto maggioranza ed opposizione in egual misura".

Dopo Tangentopoli, "non è scaturita una Repubblica rinnovata ma una riedizione peggiore del vecchio sistema di potere.

L'ALLEANZA TRA CETO POLITICO E GRANDI IMPRESE

Si è organicamente strutturata l'alleanza tra ceto politico e forze dominanti del potere economico delle grandi imprese sia private che pubbliche... ancora oggi entrambe sono sempre più dipendenti dallo Stato.

Più che nel passato esse manovrano l'informazione e la formazione del consenso con metodi spregiudicati e contrari alla verità: coprono i misfatti e le violazioni delle regole del mercato ed esaltano i personaggi politici che agiscono all'insegna di un becera antipartitocrazia e del più demagogico populismo, anticamera di scelte illiberali".

Un'analisi perfetta dell'attuale situazione politica italiana che, a quasi dieci anni dalla nascita di quella che molti "nuovisti" hanno definito seconda repubblica, ha fatto dimenticare gli scandali e le nefandezze della prima talmente sono gravi quelle di adesso.

Spesso in giro si sente dire: "Rispetto ai politici attuali sento nostalgia di Craxi e Forlani"; a tal proposito, Imposimato ha scritto: "La ventata di moralismo e di ipocrisia che ci ha inondato in questi anni è stata il preludio di disegni trasformistici che non hanno cambiato in meglio l'immagine del paese".

Oggi "la politica ha un ruolo subalterno agli interessi forti, alle corporazioni più aggressive... il proscenio è tornato a coloro che sono stati corresponsabili del sistema di corruzione".

L'autore, nel riprendere il leit motiv del suo libro, sottolinea come "prove macroscopiche e inoppugnabili... hanno subito una sistematica demolizione grazie a percorsi logico-giuridici che appaiono ingiustificati, soprattutto nel raffronto con altre indagini nelle quali sono stati svolti ragionamenti in senso esattamente contrario".

E, a tal proposito cita una deposizione del manager Enzo Papi fatta nel 1993 all'allora pm Antonio Di Pietro, finita nel nulla: "il boccone più ghiotto è quello dell'Alta Velocità, un affare inizialmente da 29.000 miliardi - lievitato a 140.000 miliardi - con la Cogefar che assume la guida di due consorzi, che si riservano una larga fetta delle risorse pubbliche.

Quando, nel 1991, arriva il primo anticipo di 100 miliardi da dividere tra consorziati, il costruttore Vincenzo Lodigiani mi fece presente che i partiti chiedevano una tangente del 3%".

LE OLIGARCHIE FINANZIARIE SONO DIVENTATE ARBITRE DEL SISTEMA

"Oggi", conclude Imposimato, "le oligarchie finanziarie e tecnocratiche, sopravvissute all'ondata di Tangentopoli, sono riuscite a ridimensionare la presenza dei partiti, divenendo esse arbitre esclusive del sistema di spartizione delle commesse pubbliche... con una sistematica violazione delle norme interne ed internazionali sulle gare d'appalto.

Altri gruppi finanziari antagonisti hanno rinunciato alla strada della commessa pubblica ed optato per accordi diretti con Cosa Nostra... Il grande capitale continua ad essere assistito dallo Stato, svincolato dalle regole del mercato".

Lo scandalo dell'Alta Velocità, ormai decennale, è praticamente passato in silenzio in tutti questi anni.

Come ha detto lo stesso Imposimato, essendo i potentati economici proprietari dei mass media (vedi Fiat e "La Stampa"), l'informazione in proposito è stata assolutamente assente.

Noi, pubblicando in queste nove puntate l'opera dell'ex giudice, abbiamo voluto dare un nostro piccolo contributo alla creazione di una coscienza critica nei nostri lettori. Per il resto, invitiamo chi ci segue ad acquistare il libro edito dalla Koinè - nuove edizioni a circa 15 euro. Ne potrete certamente sapere di più.

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

11 MAGGIO 2002 ANNO IX - N. 18 - Euro 0,90