

La Repubblica
VENERDÌ, 15 LUGLIO 2011

Pagina I – Firenze

La Regione aveva stanziato nel 2006 un primo contributo di 28,9 milioni:
"Senza chiarezza sui costi l'opera non parte"

Inchiesta sulla bretella fantasma La procura: dove sono finiti i soldi della Lastra a Signa-Prato?

RICCARDO BIANCHI

La procura di Firenze apre un'inchiesta sulla bretella fantasma, un raccordo fra Prato e Lastra a Signa assegnato nel 2006 e mai realizzato. La fine dei lavori era prevista per il 2010. Vennero affidati con project financing a una spa formata da Camera di commercio, Autostrade, Btp, Consorzio Etruria e altre. Dalla Regione arrivarono 29 milioni. Costo iniziale dell'opera 243 milioni, poi lievitato a 380. Ieri la Guardia di Finanza ha sequestrato carte e documenti nelle sedi delle società, in uffici e abitazioni di dirigenti regionali. Le ipotesi di reato sono corruzione e truffa aggravata. Per ora nessun indagato. I pm sottolineano che la Regione non ha mai intrapreso nessuna iniziativa per recuperare i soldi. La Regione: «Pronti a chiederli indietro».

I reati ipotizzati sono corruzione e truffa aggravata. Per il momento non ci sono indagati.

La Regione ha stanziato il primo contributo nel 2006, 28,9 milioni di euro. L'opera doveva essere completata entro il 2010, ma della bretella autostradale che dovrebbe collegare Lastra a Signa a Prato non è mai stato aperto neppure un cantiere. La Procura di Firenze vuole capire il motivo, dove sono finiti i soldi e perché nessuno dalla Regione li ha richiesti indietro. Per questo ha aperto un'inchiesta e ieri la Guardia di Finanza ha perquisito gli uffici della direzione regionale delle Politiche Territoriali ed Ambientali, gli appartamenti dei dirigenti, le sedi delle società interessate ai lavori. I reati ipotizzati dai magistrati, anche se ancora non risultano esserci indagati, sono corruzione e truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche.

L'opera doveva essere costruita secondo lo schema del project-financing: i privati investono e poi riprendono i soldi sfruttando l'infrastruttura, in questo caso incassando il pedaggio per circa 40 anni. Nel 2006 fu firmata la convenzione tra Regione e Società Infrastrutture Toscane spa, creata per l'evenienza da grandi aziende del settore come Autostrade per l'Italia (che detiene il 46% delle azioni), la camera di Commercio di Firenze (31%), Btp (5%), Mps (4,8%), Ergon, Cariprato, Consorzio Etruria e altre. Quasi tutte hanno ricevuto la visita dei finanziari, e con loro la Global Service, che gestisce la Fi-Pi-Li, e la Co.E.Stra.

La Regione doveva stanziare soltanto i 28,9 milioni di euro, subito versati. A quanto risulta agli inquirenti, la Sit li ha girati alla Bretella scarl, la società che doveva costruire fattivamente la strada, fondata da Btp, Consorzio Etruria, Ergon e due cooperative di muratori e autotrasportatori.

Invece i lavori non sono mai partiti e il costo dell'opera col tempo è quasi raddoppiato, a causa delle tante varianti. Se il primo progetto preliminare parlava

di 243 milioni, quello definitivo è passato prima a 320 e poi a 384. Ma, secondo alcuni documenti già in possesso degli inquirenti e provenienti da uffici di società visitate in passato dalle forze dell'ordine, quella cifra non basterebbe per costruire l'ultimo progetto previsto. Nel frattempo, sostiene la Procura, quei soldi sono rimasti in possesso delle società, e hanno maturato interessi. Nel decreto di perquisizione è scritto che sussisterebbero indizi di comportamenti illeciti di alcuni funzionari della Regione e di privati, e che nessuno avrebbe fatto niente perché l'ente ritornasse in possesso dei 28,9 milioni. Dato che le due società più importanti interessate alla vicenda, Btp e Consorzio Etruria, hanno per poco evitato il fallimento, il timore è che recuperarli sia difficile.

Dalla Sit nessuno commenta, ma fanno trapelare che esisterebbe una fideiussione su quei fondi. Perciò la Regione potrebbe richiederli quando vuole. Ieri sono stati perquisite anche le abitazioni di alcuni dirigenti regionali all'epoca del finanziamento, tra cui l'allora capo della direzione Politiche Territoriali Mauro Grassi, in pensione dal 1° gennaio, e l'ingegner Andrea Tucci, che seguiva la bretella. Sono stati portati via i computer personali: «Non so se qualcuno ha avuto comportamenti illegittimi – dice Grassi – ma quanto ci rinfaccia la Procura è curioso. Si tratta di una pratica ancora aperta, non abbiamo richiesto il denaro, ma lo avremmo fatto».

I finanzieri si sono recati senza un mandato di perquisizione alla sede della Btp per richiedere documenti che il commissario liquidatore Armando Vanni ha consegnato, e a casa di Riccardo Bicchi, presidente del cda di Sit.

Quei nove chilometri carissimi mazzata finale al progetto moribondo La Regione: "Pronti a azzerare tutto e a chiedere il rimborso"

La prima proposta di project fu presentata nel 2003 da Btp e Consorzio Etruria

Ancora oggi neppure la Conferenza dei servizi è stata convocata

MASSIMO VANNI

Addio bretella Lastra a Signa-Prato. L'inchiesta rischia di essere la mazzata finale che si abbatte su un progetto già moribondo. A 8 anni dalla prima proposta di project, presentata nel 2003 dalle imprese Btp e Consorzio Etruria assieme ad Autostrade, al Monte dei Paschi alle Camere di Commercio, si scopre adesso che già due mesi fa, lo scorso maggio, la Regione aveva pensato di archiviare tutto. Di non fare più niente per l'eccessiva lievitazione dei prezzi di un'opera che, ricorda il sindaco di Lastra a Signa Alberto Cristianini, avrebbe dovuto aprire i cantieri nel 2009 per chiuderli alla fine di questo anno.

Archiviare, risolvere il contratto. Rinunciare per lasciare tutto com'è insomma: mentre il resto del mondo viaggia a velocità supersonica, alle porte di Firenze si rinuncia a realizzare 9 chilometri. Non è ancora una decisione presa: il governo Rossi si è preso qualche mese per pensarci su. Ma l'inchiesta che si abbatte oggi sulla futuribile bretella non costituisce certo per la Regione un incentivo a proseguire.

Il project viene presentato nel 2003: è il tempo della Camera di Commercio di Luca Mantellassi e sull'assessore regionale all'urbanistica Riccardo Conti convergono le volontà politiche di un intero territorio. Il project viene messo a gara un paio d'anni più tardi: alla gara partecipano solo i promotori, la Sit con

dentro la Btp di Riccardo Fusi e il Consorzio Etruria al tempo guidato da Armando Vanni come costruttori. E nel 2006 la Regione aggiudica alla Sit la realizzazione della bretella: 280 milioni di euro d'investimenti allora. Di questi, 53 devono arrivare dalla parte pubblica, il resto è a carico dei privati che, per 40 anni, potranno però incassare gli introiti del pedaggio della bretella a quattro corsie. La Regione versa 28 milioni alla Sit, di cui è presidente Riccardo Bicchi, ex assessore regionale ed ex presidente aeroporto. Si studiano varianti, si richiede la Valutazione d'impatto ambientale. E ancora oggi neppure la Conferenza dei servizi è stata convocata: «E' stata lunga, ma la lunghezza è stata una garanzia per il pubblico. Prima di fare un passo volevo essere convinto di tutto», spiega Mauro Grassi, il superdirigente alle infrastrutture in pensione da gennaio che ieri mattina alle 7 si è visto piombare a casa la finanza. Procedure lente, varianti al progetto aggiunte strada facendo. Con la conseguenza di far lievitare i costi a 370 milioni.

Chi dovrebbe pagare la differenza? E' questo il punto. Non può essere caricata sui privati, a meno di far poi pagare 10 euro di pedaggio per 9 chilometri. Ma la Regione può aggiungere di tasca altri 90 milioni? E' qui che Rossi ha cominciato a tentennare, perché i ritardi non producono mai immobilismo, i ritardi costano. «Questa bretella la vogliamo», incalza il sindaco Cristianini. Ma nessuno oggi può fornire assicurazioni.

«Ci siamo rifiutati di far partire i lavori in assenza dei costi definitivi», spiega oggi la Regione. Le imprese presentano il quadro aggiornato solo a dicembre 2010, un quadro con un fabbisogno aggiuntivo di 90 milioni. E sulla base dei costi definitivi salta fuori che la Regione avrebbe dovuto contribuire alla fine non per 53 milioni ma per 160: «Un costo che risulta elevato e non sostenibile dalla Regione anche a causa del patto di stabilità», fa sapere oggi il governo toscano.

Perché allora non richiedere indietro i soldi non ancora spesi dalle imprese, sembra obiettare la procura? Magari con gli interessi? «La giunta regionale è pronta a risolvere il contratto e, come previsto dagli atti, chiedere la consegna del progetto e la restituzione dei soldi con gli interessi e la rivalutazione maturata», è la risposta. Come dire, lo faremo a pratica chiusa.