

A18, Siracusa-Gela, una storia tutta siciliana, e non solo.

Burocrazia, lungaggini, rinvii e affari poco chiari, la classica storia all'italiana che ha già tutti i contorni del ridicolo perché se si continua a perdere tempo si rischia concretamente di compromettere il finanziamento disposto dall'Unione Europea relativo all'autostrada Siracusa-Gela. Perché???

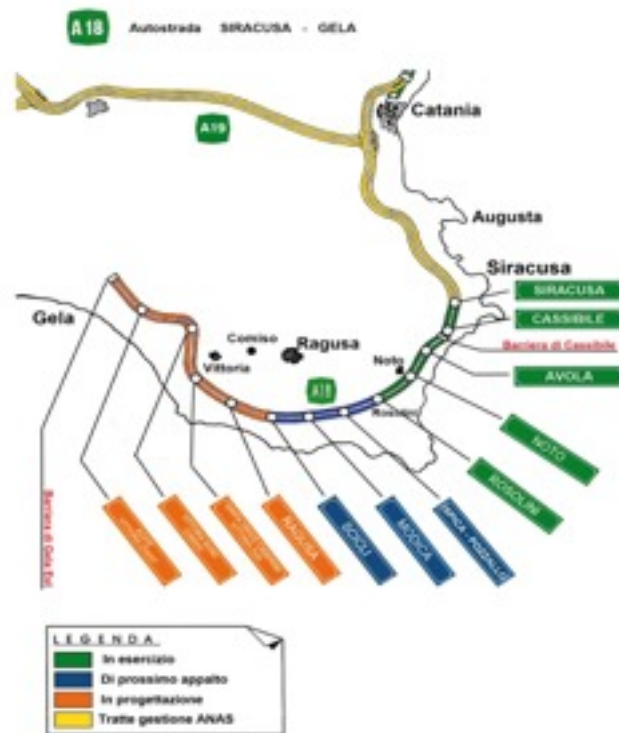
L'autostrada A18 è un'autostrada italiana composta da due diversi tronchi, il primo, a pedaggio, collega Messina con Catania ed è lungo 76,8 chilometri, mentre il secondo, senza pedaggio, collega Siracusa a Rosolini ed è lungo 40 chilometri. Entrambe le tratte sono gestite dal Consorzio per le Autostrade Siciliane che si occupa solo dell'ordinaria amministrazione e della manutenzione, ma la proprietà dell'autostrada, come anche delle altre due autostrade siciliane, è passata nel 2010 nelle mani dello Stato.

Il progetto originario della Siracusa-Gela fu realizzato negli anni '70, e si sarebbe dovuto inserire in un progetto di sviluppo industriale della Sicilia Sud-Orientale, stabilendo un rapido collegamento tra i poli petrolchimici di Gela e Siracusa.



Il primo tratto dell'autostrada fu completato e aperto nel lontano 1983, appena 9,5 chilometri che collegavano Siracusa a Cassibile, dopo di che il nulla!!! Per circa 20 anni tutto rimane bloccato, ma nei primi anni 2000 riprendono i lavori e il 14 Marzo del 2008 viene aperto il tratto Cassibile-Noto. Un ulteriore tratto, quello da Noto a Rosolini (circa 16 chilometri), viene prima sequestrato dalla Procura di Siracusa per cedimenti anomali pericolosi del manto stradale, ma poi aperto il 24 Ottobre 2008.

E' notizia di qualche settimana fa, che il Presidente della Regione Rosario Crocetta, ha lanciato il bando di gara per la realizzazione dei lotti 6, 7 e 8 dell'autostrada Siracusa-Gela relativi al tratto Rosolini-Modica. Appena 19,8 chilometri per l'esattezza, mentre si



prospettano tempi molto lunghi per il tratto immediatamente successivo, fino a Ragusa (lotti 9, 10 e 11), ed infine nulla di concreto per il tratto finale, da Ragusa a Gela, per il quale non è stato redatto neanche il programma preliminare. Ma questa è un'altra storia e ne parleremo più avanti.

Torniamo alla tratta esistente, cioè quella da Siracusa a Rosolini, e vediamo di capirci qualcosa in più. La storia maledetta di questa Provincia e della sua autostrada di periferia dell'Italia e dell'Europa, apparentemente dimenticata da tutti, si intreccia con una delle classiche vicende che portano alla luce i rapporti poco chiari fra politici, imprenditori e banchieri, soprattutto quando di mezzo ci sono i soldi pubblici.

Tutto inizia da un'indagine sull'assegnazione di appalti pubblici per la creazione di parchi eolici. Da lì emerge la vicenda della cosiddetta loggia P3, e ancora, l'indagine della Procura Antimafia sugli appalti del G8 e il terremoto de L'Aquila. I nomi iscritti nel registro degli indagati sono sempre gli stessi: l'allora Senatore del PDL Marcello Dell'Utri, l'allora sottosegretario all'Economia Nicola Cosentino, l'imprenditore fiorentino Riccardo Fusi ed il coordinatore nazionale del PDL Denis Verdini, tanto per citarne alcuni.

E' a questo punto che salta fuori la quasi dimenticata "autostrada siciliana". Gli ispettori della Banca d'Italia e le Procure di Firenze e Perugia si imbattono in una strana "movimentazione" di quasi quattrocento milioni di euro che dal 2004 al 2007 transitano sui conti della Btp (Baldassini-Tognoli-Pontelli) di Riccardo Fusi. Un flusso enorme di denaro che entrava ed usciva, anche nel giro di 24 ore, da un conto all'altro, dicono gli inquirenti. E, naturalmente, la "centrale operativa" di questa triangolazione era il Credito Cooperativo Fiorentino del coordinatore PDL Denis Verdini, pluri indagato dalle procure di mezza Italia. Ma l'interrogativo al quale gli ispettori di Bankitalia e gli inquirenti di Firenze e Perugia tentano di dare una risposta è per quale ragione la Btp di Riccardo Fusi, attraverso il Credito Cooperativo Fiorentino, abbia fatto fare avanti e indietro a quei 400 milioni di euro.

Ed è qui che a smascherare Fusi e soci, pare intervenire quella parte della contabilità aziendale che concerneva un grande appalto: l'autostrada Siracusa-Gela. Un appalto da

**BALDASSINI - TOGNOZZI - PONTELLO
COSTRUZIONI GENERALI SPA**
Cap. Sociale Euro 13.000.000

		SOCIETÀ CONTROLLATE			
BF Servizi Srl Cap. Sociale Euro 45.000	100%	100%	Immobiliare Ferrucci Srl Cap. Sociale Euro 99.500		
Teramo 2000 S.C. a R.L. in liquid. Cap. Sociale Euro 10.300	100%	100%	Gruppo Bartolomei-Fusi Srl Cap. Sociale Euro 46.800		
Marsicana Soc. Cons. a R.L. in liquid. Cap. Sociale Euro 10.000	100%	84%	Sige Noto S.C. a R.L. Cap. Sociale Euro 10.200		
Castello Scarl Cap. Sociale Euro 10.000	100%	85%	Gorizia S.C. a R.L. Cap. Sociale Euro 10.000		
Castello Lotto B Scarl in liquid. Cap. Sociale Euro 10.000	100%	70%	Chiosina Scarl in liquidazione Cap. Sociale Euro 10.000		
Sige Rosolini S.C. a R.L. Cap. Sociale Euro 10.200	84%	70%	Prato Consorzio in liquidazione Cap. Sociale Euro 10.000		
B. M. Lavori Veneto S.C. a R.L. Cap. Sociale Euro 10.000	85%	70%	Crevacore-Nogara S.C. a R.L. Cap. Sociale Euro 10.000		
		SOCIETÀ COLLEGATE			
Ed. In. Tre. Srl in liquidazione Cap. Sociale Euro 10.400	50%	50%	Mediat San Casciano Scarl Cap. Sociale Euro 10.000		
Villa Fossi Srl Cap. Sociale Euro 90.000	50%	48,32%	Project Costruzioni Scarl Cap. Sociale Euro 3.199.569		
Mugello Outlet Scarl Cap. Sociale Euro 10.000	50%	48,32%	Alberti Srl Cap. Sociale Euro 10.000		
Consorzio Nuova Badia Cap. Sociale Euro 25.822	50%	47,290%	Consorzio Colle Futura Cap. Sociale Euro 274.554		
Villa Magli Srl Cap. Sociale Euro 258.229	49%	47,48%	Sideco Sro		
Travel Quindici Scarl in liquid. Cap. Sociale Euro 10.200	35%	47,06%	Consorzio Stabile OPERAE Fondo Cons.le Euro 100.000		
Nuova Emilia Soc. Cons. a R.L. Cap. Sociale Euro 52.000	30%	33,33%	Partere Soc. Coop. a R.L. in liquid. Cap. Sociale Euro 10.500		
Affitto Firenze Spa Cap. Sociale Euro 110.000	21%	30,76%	Firenze Quattro Srl Cap. Sociale Euro 91.000		
Consorzio Affitto Firenze Cap. Sociale Euro 25.000	21%	30%	Sunto Srl Cap. Sociale Euro 11.000		
OSPEM Srl Cap. Sociale Euro 10.000	31%	20%	La Fondiaria Srl in liquid. Cap. Sociale Euro 10.710		
Cefalù 20 Scarl Cap. Sociale Euro 200.000	34%	29,73%	Metropolis Spa Cap. Sociale Euro 120.000		
		ALTRE IMPRESE			
Confipi Soc. Coop. a R.L. in liquid.	12,50%	13,902%	Tram di Firenze Spa		
Colle Promozione Spa	12%	11,80 quarta	Parco Verde Soc. Coop. a R.L.		
Co.R.I.A. Soc. Coop. a R.L.	10%	6,66%	G.S.T. Global Service Toscana		
Consorzio Toscana Salute	5,943%	4,55%	Consorzio Firenze Servizi		
Conglobit Srl	0,42%	2%	Buy2 Build Spa		
LSVE.UR. Spa	0,4%	0,1%	Careggi Scarl		
R.T.C. Scarl	0,01%	0,69%	Prato Invest Scarl		
Sant'Antonio Spa	0,01%	0,007%	Socet Spa		
Firenzeindustria Finance Spa	2%	0,25%	Costruttori Romani Riuniti G.O. Spa		

103 milioni di euro che la Btp si era aggiudicata insieme a due società consortili gemelle, la "Sige Rosolini" e la "Sige Noto" che facevano capo a due imprenditori siciliani, Salvatore Ferlito e Andrea Vecchio, che detenevano però una quota di minoranza, il 16 per cento contro l'84 per cento della Btp di Riccardo Fusi. I due imprenditori siciliani, pur facendo parte del consiglio d'amministrazione, non hanno mai avuto voce in capitolo, la Btp faceva quello che voleva e la contabilità era nota soltanto all'azienda di Riccardo Fusi ed alla banca dell'amico Denis Verdini.

Ed ecco che il cerchio si chiude: i 400 milioni di euro vagavano dalla società di Fusi alle società controllate da Fusi stesso, grazie alla connivenza della banca di Verdini. Infatti Riccardo Fusi fa aprire due conti correnti presso il Credito Cooperativo Fiorentino ai due imprenditori siciliani, e sui conti delle due società controllate cominciano ad affluire somme ingentissime per "finanziamenti" da parte della Btp che vengono stornate e restituite alla Btp stessa in giornata.

C'è di più: l'appalto per la Siracusa-Gela ammontava a 103 milioni di euro, mentre nel periodo compreso tra il maggio 2004 ed il dicembre del 2007 la Btp di Riccardo Fusi ha "finanziato" complessivamente le "Sige" Rosolini e Noto per un importo di circa 300 milioni di euro, quasi il 300 per cento in più rispetto al valore complessivo dell'appalto per la costruzione dell'autostrada. Non solo ma anche quando (nel 2006) i lavori per la costruzione dell'autostrada erano già conclusi, la Btp ha continuato a finanziare le sue società satelliti. Perché? Anche questo interrogativo è ancora irrisolto. Soltanto Fusi ed il Credito Cooperativo di Denis Verdini potrebbero dare una risposta.

Dalle conversazioni telefoniche tra Riccardo Fusi ed il suo socio Riccardo Bartolomei che aveva potere di firma sui conti delle due società "Sige" controllate dalla Btp, c'è uno spunto di spiegazione: "Non sono mica soldi veri perché entrano e riescono, non so se mi spiego. L'importante è fare il giro". Il sospetto degli ispettori di Bankitalia e dei magistrati di Firenze e Perugia è che Riccardo Fusi, esposto con il sistema bancario per oltre 900 milioni di euro, faceva girare quella montagna di soldi per "movimentare" i suoi conti e quelli delle sue società dove nel giro di 24 ore entravano ed uscivano centinaia di milioni di euro. E con questo sistema, grazie ai banchieri amici, soprattutto grazie al Credito Cooperativo Fiorentino di Denis Verdini, Fusi otteneva finanziamenti ed anticipi che altri imprenditori senza amici e protettori non avrebbero mai ottenuto.

Ma torniamo alla nostra tanto agognata autostrada Siracusa-Gela: quello che ci chiediamo è come sia possibile che, a fronte di finanziamenti così ingenti, ci ritroviamo un'autostrada simile alle montagne russe dei luna-park? Sembra chiaro che l'obiettivo sia stato quello di lucrare oltre ogni ragionevole limite risparmiando sui materiali, così come afferma la Procura di Siracusa, quando nel Dicembre 2010, emette una ordinanza di sequestro di titoli azionari della Baldassini-Tognozzi-Pontello per un valore complessivo di 6.673.000 euro. Nell'inchiesta, che aveva portato al sequestro della tratta in questione nell'Aprile 2008, poi dissequestrato ad Ottobre, finiscono indagati i vertici della BTP oltre a tecnici e funzionari Anas. L'accusa è quella di aver attestato la perfetta realizzazione dell'opera in assenza però di indagini su punti cardine per la corretta esecuzione a regola d'arte. In tal modo, Anas e Consorzio autostrade siciliane sarebbero state tratte in inganno nel disporre la liquidazione nei confronti dell'impresa appaltatrice, con un danno patrimoniale di quasi 7 milioni di euro. La Procura ha accertato che per la realizzazione dei 10 chilometri che vanno da Noto a Rosolini "è stato utilizzato materiale di riempimento assolutamente non idoneo e ben diverso da quello previsto nel capitolato d'appalto", e prelevato in gran parte "non da cave bensì da scavi e pertanto inadeguato a sostenere il peso di un traffico anche pesante e dunque soggetto a forte erosione a seguito di infiltrazione delle acque".

L'inchiesta dei magistrati scaturisce da una relazione del preside della facoltà d'ingegneria dell'Università di Enna, Giovanni Tesoriere, che nell'aprile del 2010 aveva firmato le 9 pagine della relazione richiesta da Patrizia Valenti, la presidente del CAS che aveva chiesto dei chiarimenti prima di subire alla fine la defenestrazione e il commissariamento del Consorzio da lei diretto, e consegnata poi da quest'ultima ai magistrati. Nella relazione venivano spiegate le cause che hanno portato il tratto incriminato alle attuali penose condizioni: *“Il consorzio delle imprese, esecutore dei lavori, per la massicciata aveva utilizzato terre argillose o argillo-limose, quindi materiali scadenti qualificati come A6. Per tali ragioni il manto si deforma a causa delle infiltrazioni piovane e si formano delle buche non riparabili definitivamente. È amaro constatare che per costruire il tratto Noto-Rosolini ci siano voluti 150 milioni di euro e 200 milioni servirebbero per rifarlo secondo le regole”*.

Le responsabilità delle società e delle ditte, oltre che dei tecnici nominati dall'Anas, che hanno falsamente dichiarato la perfetta realizzazione dell'opera, sarà valutata in sede processuale.



Ricapitolando, nell'aprile 2008 la polizia stradale sequestra il tratto Noto-Rosolini, all'epoca non ancora aperto al traffico, perchè il manto era così deformato da mettere a rischio l'incolumità degli automobilisti e in tutto il tratto autostradale fra Cassibile e Rosolini vi era un inopportuno dislivello di circa 37 centimetri. Nel dicembre 2008 spariscono nove escavatori e viene distrutta una minipala, con un danno di circa seicentomila euro, sempre nel cantiere lungo il tratto tra Cassibile e Rosolini.

Ma alla fine, il 24 Ottobre 2008, i siciliani hanno potuto finalmente godere della tanto sospirata autostrada Siracusa-Gela...percorribile però fino a Rosolini.