

IL COLORE DEI SOLDI *Il progetto per la più grande infrastruttura libica*

L'autostrada da 4 miliardi e la fame padana

di **Daniele Martini**

Forse la Lega teme davvero che il caos libico scaraventi sulle coste italiane un esodo biblico di disperati. Ma sulle sue fibrillazioni probabilmente influisce anche un altro aspetto determinante: gli affari. Proprio nel momento in cui stava accarezzando l'idea di diventare il pivot dei giganteschi business che insieme al petrolio e al gas riguardano il paese nordafricano, e cioè le grandi opere, le è capitata tra capo e collo la rivolta contro il rais con tutto ciò che ne è seguito. Visti da questa angolazione forse si capiscono meglio i clamorosi distinguo di Umberto Bossi nei confronti delle decisioni del governo sulla Libia e i mal di pancia dei ministri leghisti dopo le missioni dei Tornado italiani sui cieli del nord Africa.

Lontano dai riflettori, ma molto nel concreto, la Lega negli ultimi tempi stava diventando il partito che più di altri avrebbe goduto dei benefici effetti sugli affari delle grandi imprese italiane prodotti dall'ormai famoso Trattato di amicizia, partenaria-

to e cooperazione firmato con grande solennità il 30 agosto di tre anni fa a Bengasi tra Silvio Berlusconi e il colonnello Gheddafi.

IN BASE a quell'intesa l'Italia si impegnava a versare alla Libia circa 5 miliardi di euro a titolo di risarcimento per i danni di guerra. Nello stesso tempo si stabiliva che il nostro paese avrebbe partecipato alla realizzazione della più grande infrastruttura del nord Africa dei prossimi decenni e cioè l'autostrada costiera che avrebbe attraversato la Libia da Ras Adir ad Emsaad, dal confine tunisino ad ovest fino a quello egiziano ad est. Milleseicentocinquanta chilometri di asfalto in totale. Valore stimato dell'opera, oltre 4 miliardi di euro.

L'operazione autostrada era concretamente partita tre mesi fa con la regia dell'Anas, azienda statale italiana delle strade guidata da Pietro Ciucci. Anzi, l'affare era stato avviato sotto la supervisione dell'ala leghista della società stradale, rappresentata dal consigliere di amministrazione Claudio Andrea Gemme, un manager genovese che è anche

amministratore delegato di Ansaldo sistemi industriali, ma soprattutto è il referente nell'azienda delle strade del vice ministro delle Infrastrutture, il leghista Roberto Castelli. Otto mesi fa Gemme fu nominato coordinatore di un nuovo gruppo di lavoro costituito dall'Anas, il gruppo Attività internazionali, a cui fu affidato il compito di seguire gli affari attualmente concentrati soprattutto in tre paesi: l'Algeria, l'Iraq e in prospettiva la Libia.

Di questo comitato fa parte lo stato maggiore Anas, da Alfredo Bajo, responsabile delle nuove costruzioni, manager in passato collaboratore di Carlo Toto, proprietario di Air One e uno dei "patrioti" dell'Alitalia, a Michele Adiletta, direttore centrale dell'esercizio stradale, Eleonora Cesolini, responsabile ricerca e innovazione, Stefano Granati, ex condirettore della società Stretto di Messina.

ALLA FINE del 2010 questo gruppo aveva già portato a casa i primi risultati: l'ambasciata libica aveva affidato all'Anas il servizio di advisor per la futura autostrada. Ricevendo in cambio 125 milioni e mezzo di euro,

l'azienda italiana delle strade avrebbe dovuto svolgere compiti delicatissimi e nevralgici come pianificare le procedure, convalidare i progetti, espletare le gare d'appalto per il successivo affidamento dei lavori alle imprese e infine garantire l'alta sorveglianza sui lavori stessi. In pratica su impulso del gruppo internazionale del leghista Gemme, l'Anas stava diventando il punto di riferimento per la nuova grande opera libica.

I lavori erano stati suddivisi in quattro lotti e il primo del valore di 835 milioni di euro era stato affidato ad un consorzio guidato da Maltauro, il gruppo che aveva costruito le ville di Berlusconi ad Antiga e più di recente la nuova sede compartimentale Anas all'Aquila. L'affidamento dei lavori degli altri lotti era previsto per il prossimo settembre e molti all'Anas davano per scontato che questa volta sarebbe toccato ad Impregilo, la grande azienda già impegnata sulla Salerno-Reggio Calabria, scelta per il futuro ponte di Messina e guidata da Massimo Ponzellini, considerato il manager e il banchiere più vicino alla Lega.

**Gli uomini
di Roberto
Castelli, l'Anas
e il business
per l'Impregilo
dell'amico
Ponzellini**

