

Cinque arresti. Il pm: un sistema scoperto grazie alle intercettazioni

# Treni, così truccavano le gare “Ok al ponte anche se è a rischio”

NAPOLI — Tangenti in cambio di appalti pilotati per consentire alle imprese amiche di aggiudicarsi le commesse relative alla manutenzione, alla rottamazione e ai lavori riguardanti carri e locomotive di Trenitalia: l'ennesimo sistema di corruzione e favori è stato scoperto dai pm di Napoli. In manette due ex dirigenti di Trenitalia e tre imprenditori. Agghiaccianti intercettazioni che sono state decisive nelle indagini. «Quel ponte a Quarto — dice uno degli indagati — va bene anche se crolla».

BONINI, POLI E SANNINO  
ALLE PAGINE 10 E 11

# Trenitalia, tangenti sugli appalti 5 in manette, anche 2 ex dirigenti *Napoli, altri 6 funzionari indagati. Il gip: sistema di corruzione diffusa*

**Il giudice: Ferrovie hanno collaborato alle indagini. “Ci costituiremo parte civile”**

**CARLO BONINI**

NAPOLI — I treni e il fiume di soldi, almeno una decina di milioni di euro, che ne cavavano in manutenzione e farlocca rottamazione, erano roba loro. E roba loro erano quei simulacri di gare di appalto di cui erano noti i vincitori prima ancora che venissero bandite. Perché, per dirla con loro, loro erano quelli del “ce lo mettimm 'ncul senza sputazz”. Per il codice penale, un'associazione per delinquere finalizzata alla turbata libertà degli incanti, la corruzione, il riciclaggio. Così, di buon mattino, finiscono in carcere in cinque. L'ingegnere Raffaele Arena, ex responsabile

del Servizio Manutenzioni delle Ferrovie, suo cugino e socio Carmine D'Elia (ai domiciliari), il suo ex collega Fiorenzo Carassai, gli imprenditori napoletani Giovanni e Antonio De Luca, della “Fd Costruzioni”. E altri sei, tutti dirigenti in servizio di “Trenitalia”, si ritrovano iscritti al registro degli indagati: Ferdinando Gambardella, direttore regionale per la Campania; Sabrina De Filippis, direttore regionale per la Puglia; Federica Di Pomponio, funzionario di una sezione di manutenzione; Vincenzo Salvucci, responsabile del settore ingegneria manutenzione corrente regionale; Alessandro Verni e Domenico Longaretti, della Direzione passeggeri regionale. La Guardia di Finanza, dopo oltre due anni di indagini, mette i sigilli alle società “Fd Costruzioni” di Napoli, “Pastificio artigianale Leonardo Carassai srl” di Campofilone (Fermo), “Mavis srl” e “Amg srl” di Nola (Napoli). I pubblici ministeri

Henry John Woodcock e Francesco Curcio, il gip Luigi Giordano mettono un primo punto alle 214 pagine di un'ordinanza di custodia cautelare che racconta un «Sistema corrotto» e i metodi di un «cartello» che non è eccezione partenopea, ma «prassi diffusa» nel mercato della manutenzione ferroviaria. E che, a distanza esatta di un anno, conferma quanto avvistato e svelato nel luglio del 2009 da un'inchiesta di “Repubblica” proprio sul “sistema Arena”.

Scrivono i magistrati che questo è solo «l'inizio» di un'indagine che promette di camminare ancora e molto. «Perché — chiosa il Procuratore di Napoli Giovandomenico Lepore — grazie alle intercettazioni siamo arrivati dove forse non saremmo mai riusciti. Svelando uno stupefacente quadro di corruzione che in questo Paese si conferma endemico e resistente al tempo e alle persone». Ma per essere un incipit è di quelli che fanno gran ru-

more. Perché, con buona pace di Trenitalia — che «all'inchiesta ha offerto piena collaborazione» e annuncia, con la costituzione di parte civile al processo, «rapide azioni a tutela del patrimonio sociale e il rafforzamento delle attività di controllo e prevenzione» — oggi si può dire che, quantomeno negli ultimi dieci anni e fino a due settimane fa, una parte significativa della ricchissima torta delle commesse ferroviarie (dalla manutenzione ordi-



itaria a quella straordinaria, alla rottamazione) è stata «spartita» e «pilotata in modo sistematico e seriale» da un «Sistema corrotto», che ha tenuto insieme dirigenti di Trenitalia e imprenditori dell'indotto. Alla faccia della sicurezza di chi viaggia sui treni e del denaro pubblico.

Il Sistema, in qualche modo, era semplice. Arena e Carassai, già dirigenti di vertice di Trenitalia, licenziati all'esito di audit interni che ne hanno documentato il conflitto di interesse (affidano appalti di manutenzione ferroviaria a società in cui hanno interessi diretti; nel caso di Arena, anche familiari), rientrano nel grande giro delle commesse il giorno successivo a quello in cui hanno lasciato l'azienda. Senza evidentemente che nessuno, in Trenitalia, eccepisca. Questa volta, da imprenditori dell'indotto e in forza del rapporto con i fratelli De Luca e la loro "Fd costruzioni". Insomma, come destinatari di appalti di manutenzione generosi e importanti. «Mantengono dunque inalterata — scrive il gip — la loro sostanziale potestà di ingerenza sugli affidamenti degli appalti, grazie ad una solida rete di rapporti con dirigenti di Trenitalia compiacenti e collusi». Al punto — si legge ancora nell'ordinanza — che, quando nel luglio del 2009, l'inchiesta di "Repubblica", convince Trenitalia «per motivi di opportunità, a non affidare altri appalti a società riconducibili ad Arena», l'ex dirigente delle Ferrovie pensa bene di «licenziare il personale delle sue società Amg e Mavis con l'intesa di farli riassumere dalla "Fd costruzioni" dei De Luca, continuando così a gestire di fatto commesse in corso di esecuzione».

Il prezzo della corruzione è normalmente denaro contante che torna nelle tasche dei dirigenti di Trenitalia. O, come nel caso di Carassai, quando è ancora in azienda (la lascia il 31 dicembre 2009), l'"obbligo" per i fratelli De Luca di partecipare finanziariamente alla avventura del Pastificio di famiglia. «La struttura messa in piedi — chiosa ancora il gip — ha una pericolosità permanente». È «spregiudicata» sia quando si tratta di riscrivere a mano libera il collaudo di un ponte pericolante in quel di Quarto (Napoli). Sia di dare per rottamati carri che vengono invece reimmessi sul mercato. Sia di rifilare in Eritrea vagoni e locomotori "rigenerati" attraverso un mediatore croato. Sia, di provare a entrare negli appalti della Protezione civile post-terremoto. Sia, va da sé, quando si tratta di fare lobbying. Con un consigliere regionale abruzzese del Pd (Camillo D'Alessandro), con Clemente Carta dell'Udc, già nel cda di Trenitalia, o con l'arcivescovo di Napoli, Crescenzo Sepe, cui chiedere, senza successo, un appuntamento con Moretti, amministratore delegato di Trenitalia.

## Su Repubblica

Un anno fa Repubblica, in un'inchiesta di quattro puntate, svelò gli appalti pilotati da Raffaele Arena alle aziende. Per quell'inchiesta Carlo Bonini ha vinto il premio "miglior cronista dell'anno" nell'aprile scorso ed è stato citato civilmente e penalmente da Trenitalia e dai familiari dell'ingegner Arena