Malaffare italiano
denaro europeo

Come l'Unione Europea finanzia le infrastrutture italiane macchiate di corruzione

RE:COMMON

Sommario

Intro
Il Bel Paese delle mazzette pag. 3

Cap. 1
Il sistema Veneto pag. 7

Cap. 2
Le disavventure dell'Iren, tra debiti e corruzione pag. 15

Cap. 3
Salerno-Reggio Calabria, la storia infinita pag. 21

Cap. 4
Errare humanum est, perseverare diabolicum pag. 24

Conclusioni
La schizofrenia europea pag. 29

MALAFFARE ITALIANO, DENARO EUROPEO
Come l'Unione Europea finanza le infrastrutture italiane macchiate di corruzione

Scritto da
Re:Common
www.recommon.org
info@recommon.org

Grafica
Carlo Dojmi di Delupis

Stampa
Tipografia 5M
Via Giuseppe Cei, 8, Roma

Testi chiusi a
marzo 2015

Creative Commons BY-NC-SA 4.0
È consentita la riproduzione e la diffusione dei testi, purché non a scopi commerciali, citando l'autore e a condizione che venga mantenuta la stessa licenza creative commons.

Il Bel Paese delle mazzette

Ormai è una non-notizia. Lo sanno anche le pietre del Colosseo che in Italia la corruzione si è diffusa a ogni livello, minando alle fondamenta il corretto vivere civile del nostro Paese.

Dallo scandalo Expo, che ha avuto una giusta eco planetaria, al piccolo "favore" in cambio di una manciata di biglietti da cento euro, "banalità" che merita solo qualche riga sulla cronaca locale, non passa giorno senza che gli organi di informazione si debbano occupare di indagini e procedimenti penali su mazzette, tangenti e appalti truccati.

"Le inchieste dimostrano che la corruzione ha raggiunto dimensioni intollerabili anche per il frequente suo intreccio con le organizzazioni di tipo mafioso. Questo ha effetti devastanti sul piano economico e per i cittadini", ha certificato il Guardasigilli Andrea Orlando durante l'annuale relazione sull'amministrazione della Giustizia illustrata alla Camera a inizio 2015. In un territorio dove prosperano mafia, camorra e ndrangheta, il problema si fa ancor più serio, questo è lapalissiano. Come se non bastasse, a soli due decenni dalla prima puntata di Mani Pulite, sta andando già in onda il secondo episodio di una serie che non avremmo mai voluto vedere.

L'ultimo rapporto di Transparency International, divulgato lo scorso dicembre[1], ci piazza al 69esimo posto nella lista del disonore. Siamo i peggiori d'Europa, insieme alla Grecia. Dalle Alpi alla Sicilia circolerebbe un flusso di tangenti pari all'astronomica cifra di 60 miliardi di euro, almeno a dar credito alle stime eseguite dalla Corte dei Conti[2]. Ribadiamo, sono stime, che alcuni reputano esagerate, sebbene non si direbbe, visto lo stillicidio di news che abbiamo appena citato. Se quanto ipotizzato rispondesse al vero, staremmo parlando di circa il 4% del nostro PIL, poco meno di due leggi di stabilità[3], in base ai dati relativi all'ultima "manovra" del governo Renzi. Tanto per fare un raffronto, secondo quanto riportato dagli studi portati avanti dalla Commissione europea, a livello di paesi UE ci si aggirerebbe intorno ai 120 miliardi di euro annui bruciati in mazzette[4]. Vista la differenza dei parametri usati per i loro calcoli dagli esperti europei e da quelli italiani, appare azzardato asserire che da noi alberga metà della corruzione del Vecchio Continente, almeno in termini di cifre. Però se così fosse non ci dovremmo poi troppo meravigliare.

1 http://www.transparency.org/cpi2014

2 http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/documenti_procura/giudizio_di_parifica/giudizio_parificazione_2008_memoria_scritta_pasqualucci.pdf

3 http://www.altalex.com/index.php?idnot=69160

4 http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/organized-crime-and-human-trafficking/corruption/anti-corruption-report/index_en.htm

"Non deve mai apparire dubbia la volontà di prevenire e colpire infiltrazioni criminali e pratiche corruttive nella vita politica e amministrativa"[5] ha tuonato Giorgio Napolitano appena un mese prima di lasciare il Quirinale. "La corruzione ha raggiunto un livello inaccettabile, divora risorse che potrebbero essere destinate ai cittadini" è il monito del neo-presidente della Repubblica Sergio Mattarella durante il suo discorso di insediamento. Insomma, bisogna impegnarsi sul serio per sconfiggere questo flagello. Una delle tante emergenze che proliferano dalle nostre parti. Chissà se le nuove idee del Premier Renzi, sintetizzate in un video di quattro minuti[6], si riveleranno efficaci e se persone della caratura di Raffaele Cantone, presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, saranno veramente aiutate nell'assolvere il loro difficile compito. L'interrogativo è più che legittimo, considerati i fallimenti del passato. Come dice Cantone, "sarebbe utile prevedere meccanismi che non consentano il ritorno nella vita pubblica soprattutto se politica. Nessuno parla di morte civile, ma se un soggetto ha commesso un reato in una certa veste è opportuno che in quella veste non torni più. Soprattutto se ha commesso un reato grave come quello di corruzione[7]." Staremo a vedere.

Intanto c'è chi prova a quantificare anche altri impatti della corruzione. L'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), che riunisce 34 dei paesi più ricchi e sviluppati del Pianeta, pochi giorni prima dell'Anti-Corruption Day previsto per il 9 dicembre ha lanciato uno studio[8] che ha preso in esame 400 casi di pratiche non rispettose della legge nei 41 stati che hanno firmato la Convenzione anti-corruzione. Si evince così che il 10% del costo e il 40% dei proventi legati a un'opera pubblica se ne vanno in pratiche corruttive, almeno a detta del campione vagliato.

> *"Sarebbe utile prevedere meccanismi che non consentano il ritorno nella vita pubblica soprattutto se politica. Nessuno parla di morte civile, ma se un soggetto ha commesso un reato in una certa veste è opportuno che in quella veste non torni più [...]"*
> ***- Raffaele Cantone***

Già, le grandi infrastrutture. Di recente dalle nostre parti una larga fetta di media nazionali si è accorta che possono essere anche inutili, come ha dimostrato il caso della Brebemi, dove il traffico è talmente intenso che sulle sue corsie si organizzano partite di pallone[9]. Poi c'è il capitolo dei danni "collaterali" che spesso recano con sé, da ben valutare quando si esamina la loro "utilità sociale". L'impressione, corroborata dai fatti, è che una grande opera infrastrutturale è sì utile, ma soprattutto per una cerchia ristretta di persone, fisiche e giuridiche. Quelle che vedono nei fondi pubblici una cornucopia da

5 http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/Napolitano-Colpire-la-corruzione-e-reagire-all-antipolitica-e64cda36-6182-4107-bfef-17263931600c.html#sthash.nTbYDTkf.dpuf

6 http://www.internazionale.it/opinione/christian-raimo/2014/12/09/il-tutorial-di-matteo-renzi-per-sconfiggere-la-corruzione-in-quattro-minuti

7 http://tg24.sky.it/tg24/politica/2015/01/18/raffaele_cantone_intervista_maria_latella_corruzione_elezioni_quirinale.html

8 http://www.oecd.org/corruption/oecd-foreign-bribery-report-9789264226616-en.htm

9 http://www.lastampa.it/2014/10/11/multimedia/italia/brebemi-deserta-improvvisano-partita-di-calcio-toXNyQRV54yl3OJNuXX4HL/pagina.html

Cantiere del TAV in Val di Susa, 2014.
Foto Massimo Lupo/Re:Common.

cui attingere a piene mani. Pazienza se per farlo occorre violare la legge. Se possibile, ora il fenomeno è ancora più innervato nella realtà imprenditoriale e della vita politica nostrana. Mani Pulite 2 appare una piaga addirittura più estesa di Mani Pulite 1. Sistema Veneto, EXPO, Mafia Capitale, chi ne ha più ne metta, per la "gioia" dei titolisti dei media italici.

E l'Europa che cosa dice? L'ex commissario agli Affari interni Cecilia Malmström definisce il fenomeno nella sua interezza "una cosa che toglie il fiato"[10], e senza dubbio non può sfuggire ai vertici delle istituzioni comunitarie che dalle nostre parti toglie il fiato più che altrove. Poi, però, l'Europa continua a staccare assegni a tanti zeri per le nostre mega infrastrutture. Anche quando è ben conscia che una parte di quel denaro è già arrivata in cattive mani. Tutto viene subordinato al mantra delle grandi opere, che non deve essere mai sconfessato. In particolare quando parliamo di fondi UE dobbiamo citare un'istituzione che non si tira mai indietro nell'aiutare le nostre imprese, pubbliche e private che siano. È la Banca europea per gli investimenti, meglio nota con l'acronimo BEI[11]. Nel 2014 la generosità della BEI nei confronti del nostro Paese ha fatto segnare un nuovo record: 10,9 miliardi

10 http://www.bbc.com/news/world-europe-26014387

11 La Banca europea per gli investimenti è di proprietà dei 28 paesi dell'UE. Assume prestiti sui mercati dei capitali e concede prestiti a un basso tasso d'interesse per finanziare progetti volti a migliorare le infrastrutture, l'approvvigionamento energetico o la sostenibilità ambientale sia all'interno dell'UE che nelle zone limitrofe o nei paesi in via di sviluppo. Per ulteriori dettagli: http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index_it.htm

erogati direttamente, altri 0,5 attraverso il Fondo europeo per gli investimenti. Un bel 4% in più rispetto al 2013. "Il 2014 è stato un anno eccezionale, con risultati record. Abbiamo fatto la nostra parte con un contributo importante e innovativo" ha commentato il vice-presidente della BEI, l'italiano Dario Scannapieco, durante una conferenza stampa tenutasi a Milano a metà gennaio. L'Italia si è così confermata come il principale beneficiario storico dei prestiti BEI, fin dalla costituzione della banca nel 1958, con un totale di 180 miliardi di euro". Per il 2015 Scannapieco è stato molto chiaro: "molto dipenderà dai progetti che ci verranno presentati, non mettiamo limiti ai finanziamenti che possiamo erogare, l'importante è che ci siano i progetti"[12].

I progetti non mancano, come ben sappiamo. Però avere un ricco budget annuale che si aggira tra i 65 e i 70 miliardi di euro non implica che si distribuisca denaro a pioggia senza fare delle attente valutazioni. Soprattutto nel caso dell'Italia, come abbiamo visto, il "fattore corruzione" andrebbe tenuto in conto. Spulciando le carte, ci siamo accorti che per grossi progetti infrastrutturali come il Mose o il Passante di Mestre la BEI ha continuato a prestare anche dopo che erano scoppiati in tutto il loro fragore gli scandali che hanno avuto una così vasta eco a livello nazionale.

Non solo, affidare denaro pubblico a realtà con bilanci in profondo rosso come l'Iren dimostra quanto meno una valutazione a dir poco discutibile della situazione economico-patrimoniale della stessa società, oltre che della revisione dell'intero processo di due diligence della banca di sviluppo europea. Eppure ci si aspetterebbe che quando in gioco ci sono centinaia di milioni non basti premiare "la voglia di fare". Il governo italiano ha sempre sbandierato l'esigenza primaria di concludere i grandi progetti infrastrutturali. Le grandi opere vanno fatte perché ci servono, è il ragionamento di Palazzo Chigi. Ci sarebbe da discutere anche su questo, ma l'Europa dovrebbe mandare un segnale più forte. Sospendere prestiti e chiedere maggiori garanzie sarebbe quanto mai auspicabile, quando il marcio viene a galla.

In alcuni casi noi di Re:Common, insieme ai comitati locali, abbiamo provato a denunciare a chi di dovere quanto stava accadendo qui in Italia. Anche all'Olaf, l'unita anti-corruzione europea[13] che però ha preferito ignorare il grido d'allarme, per le ragioni che si diranno in seguito. Perché? Troppo forte l'interesse per realizzare le infrastrutture, oppure sono inadeguati gli strumenti a disposizione dei controllori europei? Allora forse sarebbe ora che, invece di leggere solo rapporti e dirsi preoccupata per l'entità del fenomeno, la Commissione europea facesse dei passi avanti significativi e concreti.

Quel che è sotto gli occhi di tutti è che la relazione pubblico-privato (dove i corrotti stanno in blocchi di potere radicati su entrambi i fronti, si badi bene) produce disastri.

12 http://www.agi.it/economia/notizie/bei_in_2014_record_finanziamenti_in_italia_11_4_mld_4-201501191541-eco-rt10128

13 L'OLAF indaga sui casi di frode ai danni del bilancio dell'UE e sui casi di corruzione e grave inadempimento degli obblighi professionali all'interno delle istituzioni europee; elabora inoltre la politica antifrode per la Commissione europea. Per ulteriori dettagli: http://ec.europa.eu/anti_fraud/index_it.htm

Cap. 1 Il sistema Veneto

Inaugurazione del Passante di Mestre, il taglio del nastro di Berlusconi con Matteoli, Galan, Zaia e Brunetta. Bonisiolo (Tv), 2009. Foto AGF.

Nel gennaio del 2014 Opzione Zero, Re:Common e la rete europea CounterBalance prendono carta e penna e scrivono un memorandum di ben otto pagine per segnalare all'OLAF le "anomalie" riguardanti il sostegno della Banca europea per gli investimenti alle società responsabili per la costruzione del Passante di Mestre[14].

Il punto nodale della questione è legato ai tempi dell'erogazione del finanziamento accordato dalla BEI. Tuttavia leggendosi attentamente le carte le organizzazioni della società civile hanno scoperto anche altro.

Come vedremo anche in altri casi simili, si parte con pubblico e privato che vanno a braccetto e siglano un partenariato. È il novembre 2003 e il costo del passante autostradale di poco più di 32 chilometri che deve snodarsi attorno alla città di Mestre viene valutato in 750 milioni di euro. Una frazione di 113,4 milioni sarà pagata dal ministero delle Attività Produttive, il resto (636,6) dall'Anas, società pubblica posse-

14 Memorandum datato 22 gennaio 2014, http://www.recommon.org/opzione-zero-recommon-e-counter-balance-chiedono-allolaf-di-indagare-sul-caso-di-corruzione-del-passante-di-mestre/

duta al 100% dal ministero dell'Economia, che però la spesa la anticiperà soltanto. Tutta la somma stanziata, infatti, sarà restituita all'Anas dal consorzio costruttore dell'opera[15], così composto dopo un bando di gara pubblico: Impregilo S.p.a., Grandi Lavori - Fincosit S.p.a., F.I.P. Industriale S.P.A., Cooperativa Muratori & Cementisti – C.M.C. Di Ravenna Soc. Coop. A R.L., Consorzio Cooperative Costruzioni, Consorzio Veneto Cooperativo, Serenissima Costruzioni S.p.A. Una sfilza di nomi di spicco nel panorama dei costruttori italiani, che si impegnano a ripagare il dovuto "impegnando" le tariffe di transito per un periodo di 25 anni. Nel 2007 si materializza il primo cambiamento sostanziale: il Comitato per la Programmazione Economica (CIPE) stabilisce che il costruttore e gestore unico del Passante sarà l'ANAS[16]. Addio partenariato fra pubblico e privato. Nasce così, pochi mesi dopo, una società denominata CAV (che sta per Concessioni Autostradali Venete) partecipata dall'Anas e dalla regione Veneto in maniera paritaria. Società che a partire dal dicembre del 2009 subentra in tutto e per tutto al consorzio originario, di fatto decaduto al 30 novembre dello stesso anno, e del quale si accolla anche il debito[17]. Nel frattempo, il 9 febbraio 2009, si inaugura una buona parte del Passante. La cerimonia del taglio del nastro si svolge in pompa magna, alla presenza del presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, del ministro dei Trasporti Altero Matteoli e del governatore del Veneto Giancarlo Galan.

I lavori non sono del tutto completi, c'è da terminare le opere complementari e in più c'è la partita del debito ancora aperta, anche in relazione al pagamento delle compensazioni per i terreni espropriati. Passa un altro anno e mezzo e arriva in soccorso la BEI. Il 9 giugno 2011 il Consiglio dei Direttori dell'istituzione approva un prestito di 350 milioni di euro per la CAV. Si badi bene, in quella data il finanziamento riceve solo il nulla osta, per l'esborso vero e proprio ci vorrà un altro anno e mezzo[18]. Diciotto mesi in cui i vertici della Banca avrebbero potuto fare ammenda e leggersi un rapporto della Corte dei Conti datato marzo 2011[19] in cui si metteva in dubbio la serietà e la correttezza della gestione dell'intero progetto. Ma il tempismo, come evidenziamo a più riprese in questa pubblicazione, non è proprio il forte degli alti dirigenti della Banca.

Tanti i campanelli di allarme suonati dai giudici della Corte dei Conti: alto aumento dei costi, da 750 milioni si è passati a 1,34 miliardi, per un bel +80%[20]; discrepanze tra i dati dalle amministrazioni locali e quelli delle autorità governative; totale mancanza di trasparenza sugli importi relativi ai risarcimenti legati alla realizzazione dell'opera; palese anomalia della struttura societaria messa in piedi dopo la delibera del CIPE e forti perplessità sul ruolo (e i poteri quasi illimitati) concessi al commissario straordinario[21]. Già, la "straordinarietà" delle circostanze, ormai tratto distintivo del nostro Paese quanto se non più del buon cibo e delle bellezze artistiche. Nel 2003 la costruzione del Passante di Mestre è vista come una vera e propria

15 http://silos.cresme.i t/admin/scheda.aspx?id=681

16 CIPE, delibera numero 3 del 26 gennaio 2007

17 Il piano finanziario è valido fino al 2032, vedi http://silos.cresme.it/admin/scheda.aspx?id=681

18 Richiesta di accesso agli atti

19 Corte dei Conti, deliberazione numero 4 del 30 gennaio 2009

20 Bilancio della CAV anno 2001, pag. 24

21 Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri numero 3273 del 19 marzo 2003

Manifestazione contro la cementificazione del territorio in Veneto. Foto canale flickr OpzioneZero.

emergenza nazionale e per affrontarla è stato nominato un commissario. Il suddetto dura in carica un bel po', fino al 2013. Ben oltre l'attacco frontale della Corte dei Conti, la quale ritiene anomalo che l'ingegnere Silvano Vernizzi si ritrovi a occupare una tale posizione di responsabilità. Vernizzi è infatti già segretario alle infrastrutture per la Regione Veneto, direttore dell'Ufficio VIA e, tra le varie altre cariche di rilievo a livello locale, riveste la carica di amministratore delegato di Veneto Strade, il tutto in evidente deroga alle norme che regolano l'aggiudicazione degli appalti pubblici, la realizzazione di infrastrutture e le valutazioni di impatto socio-ambientale. Anche Vernizzi è attualmente indagato dalla Procura di Venezia per turbativa d'asta in relazione a un altro progetto[22].

Alla BEI lo straordinario che diventa regola, e che regola, non sembra interessare, come non crea imbarazzo che l'ANAS sia allo stesso tempo committente dei lavori ed esecutore, nonché controllato e controllore. Senza dimenticare il rischio, sempre ravvisato dalla Corte dei Conti, di infiltrazioni della criminalità organizzata nelle procedure di subappalto.

La Banca di sviluppo dell'UE non dà troppo credito a questo rapporto ma, prima di trasferire i 350 milioni già promessi, non sembra nemmeno prendersi la briga di leggersi la rassegna stampa del febbraio 2013 incentrata sui guai giudiziari della Mantovani S.p.A della famiglia Chiarotto,

22 Vernizzi, insieme ad altre sei persone, è indagato dal magistrato Stefano Ancilotto, che sta cercando di vederci chiaro sull'affidamento alla società Adria Infrastrutture della realizzazione in project financing della cosiddetta "Autostrada del mare", ossia l'arteria a pedaggio che dal casello di Meolo arriverà alle spiagge del litorale lagunare. Procedure che sono in corso, ma nel 2009 si visse una tappa importante: ossia la dichiarazione di "pubblico interesse" dell'opera. L'ipotesi di reato per cui si sta muovendo la Procura è di turbativa d'asta. La Adria Infrastruttura è la società che faceva capo all'ex segretaria di Giancarlo Galan, Claudia Minutillo, una delle "accusatrici" dell'ex presidente del Veneto, finito ai domiciliari dopo aver patteggiato nell'ambito dello scandalo Mose. Dunque il magistrato lagunare intende far luce sulle modalità con cui si è arrivati alla dichiarazione di "pubblico interesse". http://www.veneziatoday.it/cronaca/indagato-vernizzi-veneto-strade-turbativa-asta.html

proprietaria della Serenissima Holding che, tramite la FIP Industriale, è tra le principali società subappaltatrici del consorzio Passante di Mestre. Guai che hanno portato all'arresto di Piergiorgio Baita (amministratore delegato), Nicolò Bruson (direttore generale), del consulente Williams Alfonso Colombelli e dell'ad di Adria Infrastrutture Claudia Minutillo. Tutti accusati di associazione a delinquere per l'emissione di false fatturazioni. Colombelli e Minutillo confessano, scoprendo altarini a dir poco scabrosi. Dall'impianto accusatorio emerge che, La Mantovani – che ritroveremo anche più avanti – e l'Adria avrebbero prodotto fatture fittizie tramite la BMC Brookers di Palombelli, registrata a San Marino, per poi incassare fior fior di quattrini (pubblici, of course). Palombelli si teneva il 15-20% degli importi, il resto andava alle due società. La Mantovani, sempre secondo l'accusa, avrebbe usato il denaro per corrompere pubblici ufficiali così da garantirsi i ricchi appalti per il Passante e per il Mose (come raccontato di seguito). La BMC avrebbe avuto "rapporti di lavoro" anche con altre imprese coinvolte nel consorzio del Passante, ma su questo si indaga ancora[23].

All'OLAF chiediamo che cosa ne pensano di una due diligence così lacunosa da parte della BEI, se la stessa BEI abbia effettuato delle indagini interne, anche nel rispetto della sue policies e direttive interne, prima del prestito alla Cassa Depositi e Prestiti poi girato al CAV e se in tutta questa storia non siano state violate normative europee, in particolare in merito al riciclaggio di denaro. L'unità anti-corruzione europea ci risponde dopo un paio di mesi. Quattro paragrafi in cui dichiara in maniera esplicita che non esistono i presupposti per l'apertura dell'indagine[24]. Ironia della sorte, nel nostro memorandum sono segnalate le connessioni tra il caso del Passante e quella che forse è la pietra angolare su cui si poggia l'intero Sistema Veneto. Anch'essa non pare essere tra le priorità dell'OLAF. Poi nello spazio di pochi mesi lo scandalo si è allargato. Eccome…

*Alla **Banca Europea per gli Investimenti**, lo straordinario che diventa regola, e che regola, non sembra interessare, come non crea imbarazzo che l'**ANAS** sia allo stesso tempo committente dei lavori ed esecutore, nonché controllato e controllore*

Il Mose non blocca la corruzione

Rimaniamo ancora in Veneto, ma dalla terra ferma spostiamoci sul mare per parlare di un'altra grande opera infrastrutturale messa sotto la lente d'ingrandimento dai magistrati: il Mose.
Per salvare Venezia dall'acqua alta decenni di discussioni e progetti spesso e volentieri contestati hanno prodotto un'opera quanto mai complessa e difficile da realizzare:
78 paratoie mobili, schierate a formare
4 barriere poste nelle 3 bocche di porto

23 http://www.ilgazzettino.it/PAY/NAZIONALE_PAY/tangenti_onorevoli_e_spioni/notizie/749261.shtml

24 http://www.recommon.org/?wpdmact=process&did=MjkuaG90bGluaw==

(porto di Lido, porto di Malamocco e porto di Chioggia), cioè i punti in cui la laguna di Venezia entra in comunicazione con il Mare Adriatico. Le barriere sono progettate per rimanere abbassate in condizioni di marea normale, emergendo solamente quando l'acqua alta sale sopra i 110 cm, per sbarrare le bocche di porto, e impedire così all'acqua di superare i livelli di guardia[25].

Il tormentone Mose ha ormai raggiunto e superato la maggiore età. Il suo atto di nascita formale è "redatto" nel 1991, qualche mese prima dell'entrata in vigore delle normative europee sull'aggiudicazione degli appalti. Un bel vantaggio, come fanno notare Giorgio Barbieri e Francesco Giavazzi nel loro libro "Corruzione a norma di legge", in cui spiegano che in realtà chi sigla l'intesa è ben conscio della rivoluzione copernicana in atto a livello europeo. Proprio per questo preferisce "anticipare i tempi". Nel caso del Mose le regole sono modellate per far sì che i lavori siano affidati a un concessionario unico – figura poi fatta sparire proprio dalle succitate leggi comunitarie. "Con il Mose tutto diventa legittimo perché le leggi sono scritte in modo tale che appropriarsi di una rendita destinata alla realizzazione della grande opera diventi legale. Sono anche scritte per massimizzare la rendita nell'interesse sia dei politici sia delle imprese che poi se le divideranno"[26]. Non a caso il contratto stabilisce espressamente che si possano subappaltare lavori per l'opera senza condurre alcuna gara d'appalto. Alla luce di queste disposizioni, sembra che il Mose più che salvare Venezia dalle acque del mare serva per ingrossare in conti in banca

Venezia, 12/10/2013, **cantiere del MOSE.** Foto AGF.

di una cerchia ristretta di imprese ben ammanicate con il potere politico, tanto che le regole del gioco sono modellate in maniera conseguente.

L'esecuzione dei lavori è affidata al Consorzio Venezia Nuova, che, come si legge sul suo sito, "per assolvere i propri compiti di concessionario dello Stato per la realizzazione di studi, attività sperimentali, progettazioni e opere, si è dotato di una struttura in grado di pianificare, organizzare, gestire e controllare i vari interventi di salvaguardia nelle diverse fasi attuative, fungendo nel contempo, operativamente, da interfaccia con l'Amministrazione concedente da una parte (Magistrato alle Acque di Venezia) e con gli esecutori delle attività dall'altra (progettisti, esecutori specializzati di studi e attività sperimentali, imprese esecutrici di opere)"[27]. La realizzazione dell'opera è avviata nel 2003, contemporaneamente alle tre bocche di porto lagunari. Ormai siamo quasi ai titoli di coda, visto che lo stato di avanzamento si aggira intorno all'85 per cento. Il termine dei lavori è fissato per il 2016. La spesa ha raggiunto i 5,49 miliardi di euro[28]. Per

25 https://www.mosevenezia.eu/?page_id=8

26 Corruzione a norma di legge – Giorgio Barbieri e Francesco Giavazzi – Ed. Rizzoli. Pag. 49

27 http://www.consorziovenezianuova.com/natura_struttura.htm

28 https://www.mosevenezia.eu/?page_id=14

Venezia, 12/10/2013, **cantiere del MOSE.** Foto AGF.

completare il tutto serviranno almeno altri 220 milioni di euro, a cui si stima vada aggiunto un altro miliardo e mezzo per la manutenzione ordinaria[29].

A dirla tutta la Commissione europea a un certo punto si accorge delle anomalie sistematiche del Mose. Lo fa con un po' di ritardo rispetto alle critiche esposte dalla Corte dei Conti nel 1997 in relazione al mancato rispetto del principio di concorrenza nel caso del progetto[30]. Tuttavia nel 2001 il commissario per il mercato unico Frits Bolkestein decide di fare la voce grossa e fa notare l'anomalia già evidenziata dalla Corte dei Conti. Il procedimento di infrazione viene evitato l'anno dopo, quando il Consorzio Venezia Nuova accetta di indire delle gare per l'assegnazione dei contratti di fornitura delle opere elettromagnetiche. Promessa non rispettata, visto che tale procedura riguarda alla fine solo sub-contratti che ammontano per il 5% del costo totale. La normativa europea indica una cifra ben differente: il 53%[31]. Non esattamente un divario risibile.

Il secondo avvertimento dell'UE è del 2005 e riguarda la valutazione di impatto ambientale (VIA) realizzata nel 1998, il cui giudizio negativo, sostiene il commissario all'Ambiente Stavros Dimas, non è stato tenuto in alcuna considerazione. Ma anche in questo caso arriva l'archiviazione, condizione indispensabile a dare il via libera al finanziamento della Banca europea per gli investimenti. La BEI, infatti, ha pronti per

29 Op. Cit. pag. 142

30 Corte dei Conti, delibera numero 137 del 1997

31 Op. Cit. pagg. 115-117

il Mose 1,5 miliardi di euro. Siamo al cospetto di uno dei più grandi stanziamenti per una singola infrastruttura mai approvati dall'istituzione. Tre i prestiti concessi ed erogati finora: il 29 aprile 2011 480 milioni[32], il 12 febbraio 2013 500[33] (poi in realtà le tranche saranno due, una da 438 e una da 75 milioni[34]) e il 13 febbraio 2014 altri 200 milioni[35].

Anche in questo caso occhio alle date. È fatto notorio che il 28 febbraio 2013 la Guardia di Finanza di Venezia arresta Piergiorgio Baita e altri amministratori della nostra vecchia conoscenza Mantovani S.p.A. per la già raccontata presunta frode fiscale relativa a un sistema di creazione di false fatturazioni[36]. Successivamente, nel maggio 2013 la Guardia di Finanza acquisisce documentazione relativa alla fatturazione di grosse pietre (utilizzate come protezione delle bocche di porto) acquistate in Croazia tramite una società canadese, la quale avrebbe poi rivenduto alla Mantovani i massi a prezzo maggiorato[37]. La Mantovani, *ça va sans dire*, è uno dei soci forti del Consorzio Venezia Nuova. La saga giudiziaria non conosce soste: a metà luglio si procede con altri 14 arresti. Tra loro

32 http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2011/2011-057-italia-dalla-bei-480-milioni-di-euro-per-la-salvaguardia-di-venezia.htm

33 http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2013/2013-020-italia-bei-seconda-tranche-di-500-milioni-per-il-mose-di-venezia.htm?lang=-en

34 http://www.eib.org/attachments/general/events/briefing2014_statistics_en.pdf

35 http://www.ansa.it/veneto/notizie/2014/02/14/MoseBei-200-mln-a-Cons.Venezia-Nuova_fbfcea93-9605-11e3-9836-00505695d1bc.html

36 http://www.ilfattoquotidiano.it/2013/02/28/tangenti-arrestato-a-venezia-d-della-societa-di-costruzioni-mantovani/515540/

37 http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2013/13-maggio-2013/baita-pietre-mose-spunta-filone-canadese-2121108410313.shtml

Venezia, Manifestazione contro il MOSE e le Grandi navi. Foto canale flickr OpzioneZero.

quello che Paolo Biondani sull'Espresso definisce "l'uomo più potente del Veneto, l'ingegnere idraulico Giovanni Mazzacurati, padre padrone del Consorzio Venezia Nuova[38]", inciampato in una gara da 15 milioni per il dragaggio dei canali. Dalle intercettazioni si desume che per favorire una cordata di piccole imprese locali, Mazzacurati chiede ai "big" di non presentare offerte. In cambio di quei lavori, i piccoli devono girare allo staff del Consorzio una percentuale in nero. *Do ut des*, recita il motto latino. E la BEI continua ad erogare finanziamenti, nonostante tutto.

Nel 2014, lo scandalo ha un ritorno di fiamma ancor più eclatante, monopolizzando le prime pagine dei giornali e i titoli d'apertura dei TG. Il 4 giugno 2014, un blitz delle Fiamme Gialle fa sì che a finire dietro le sbarre siano 35 tra imprenditori, manager, amministratori e politici coinvolti in un circolo di tangenti nell'ambito dei finanziamenti al progetto. Tra gli arrestati[39] figurano Renato Chisso, Assessore regionale alle Infrastrutture dal 2000 (PdL) accusato di corruzione, il sindaco

38 http://espresso.repubblica.it/attualita/2013/11/14/news/c-e-una-cupola-sul-mose-1.141137

39 http://www.linkiesta.it/mose-finanza

di Venezia Giorgio Orsoni, accusato di finanziamento illecito per la sua campagna elettorale del 2010, magistrati della Corte dei Conti e dei tribunali amministrativi, alti funzionari del Magistrato delle Acque e, *dulcis in fundo*, l'ex vicecomandante nazionale della Guardia di Finanza Emilio Spaziante, accusato di aver fornito dietro compenso ad altri indagati "informazioni riservate sulle indagini in corso e su alcune verifiche fiscali operate dalle Fiamme gialle sulle attività del Consorzio Nuova Venezia, sfruttando le sue conoscenze e il suo potere all'interno del corpo e incassando 500 mila euro dal Consorzio." Il cerchio si chiude. Controllati e controllori avevano messo su un costosissimo club super-esclusivo, finanziato con munificenza dalle casse pubbliche.

Segue un elenco di patteggiamenti, ovvero di ammissioni di colpa che certificano che attorno ai lavori del Mose è stata compiuta una serie di irregolarità di rilevanza penale. L'ex alto papavero della Guardia di Finanza Spaziante, e l'ex ad di Palladio Finanziaria, Roberto Meneguzzo, accettano rispettivamente pene di 4 anni di carcere con una confisca di 500 mila euro e a 2 anni e mezzo di reclusione. Galan se la cava con due anni e dieci mesi e 2,6 milioni di multa. L'elenco è lungo e quanto mai esplicativo, visto che riguarda quasi tutti gli indagati[40]. Il capitolo giudiziario si è chiuso in tempi record. Tali e tante erano le evidenze sugli illeciti compiuti. E adesso che cosa succede? Scendono in campo i commissari, i quali hanno poteri illimitati e gestiscono qualsiasi aspetto relativo alla conclusione dei lavori. Sono Luigi Magistro (55 anni, "baby pensionato" della Guardia di Finanza ed ex direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli), e Francesco Ossola (ingegnere, docente al Politecnico di Torino e progettista dello Juventus Stadium)[41].

Come ha assicurato Raffaele Cantone in un'intervista rilasciata all'Espresso[42] in cui si parla anche del futuro del Mose, "abbiamo voluto evitare che chi ha ottenuto l'appalto possa ricavarne un profitto... per questo gli utili dell'appalto vengono accantonati e destinati al risarcimento danni". Il commissario viene pagato dalle società e non dallo Stato. Certo, rimane il fatto che i lavori continuano a far capo alle "vecchie conoscenze", come ammette lo stesso Cantone. "C'è un limite, insito nella legge, che non potevamo cambiare: il consorzio può affidare i cantieri soltanto alle imprese che ne fanno parte". Se i proventi saranno accantonati per i risarcimenti, rimarrà un danno alle imprese che si muovevano nell'alveo della legalità e che sono state tenute fuori dalla ricca torta. Né sembra la panacea di tutti i mali la creazione di un albo dei commissari, che sembra una decisione dettata da uno stato di emergenza. Insomma di fronte allo sbarramento del Mose si ferma lo slancio riformatore del governo Renzi. Il Consorzio Venezia Nuova e la sua cricca di affari non verrà alla fine rottamato per davvero.

40 http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2014/16-ottobre-2014/udienza-mose-primi-patteggiamenti-230356714911.shtml

41 http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2014/2-dicembre-2014/mose-ecco-commissari-consorzio-230655000950.shtml

42 Espresso numero 3 del 22 gennaio 2015, pag. 61

Inceneritore di Parma, Foto Roberto Brancolini, Agenzia Fotogramma

Cap. 2

Le disavventure dell'Iren, tra debiti e corruzione

Lo strano caso del rigassificatore di Livorno

L'Iren S.p.A.[43] è nata nel 2009 dalla fusione di Iride ed Enia. È una delle società multiutility pubbliche presenti sul territorio italiano, in particolare nel centro-nord, e quotate in borsa.

Tra i suoi azionisti figurano i comuni di Parma, Torino, Genova e Reggio Emilia. Come le altre tre big italiane del settore, Hera, A2A e Acea, è una sorta di congregazione di aziende municipalizzate impegnate nella gestione dei rifiuti e nella produzione e distribuzione dei servizi idrici ed elettrici. Non a caso, tra le altre, l'Iren detiene una quota molto corposa del rigassificatore di Livorno e ha in capo la gestione dell'inceneritore di Parma. Progetti che hanno catalizzato una buona parte dei finanziamenti richiesti alla Banca europea

43 http://www.gruppoiren.it/chi_siamo.asp

per gli investimenti. Dal 2006 (ovvero prima della fusione) al 2012 l'istituzione con sede a Lussemburgo ha concesso all'Iren quasi un miliardo di euro. Per la precisione 860 milioni.

Un'esposizione consistente per quello che in gergo bancario potremmo definire un credito in sofferenza. La borsa si accorge dell'operato dell'Iren nel maggio del 2012. Nello spazio di poche settimane il titolo cola a picco, facendo segnare un -24% da brividi. Si viene infatti a sapere[44] che l'esercizio 2011 si è chiuso con una pesante perdita netta di circa 108 milioni di euro, con svalutazioni che si attestano sui 233 milioni.

Nonostante lo sconquasso finanziario, l'Iren continua a distribuire utili agli azionisti. Per farlo usa uno degli artifici di cui è infarcito il mondo finanziario, il ***dividend lending*** *[...] Per i dividendi si punta sui prestiti di istituzioni "amiche". Come la BEI.*

Nonostante questo sconquasso finanziario, l'Iren continua a distribuire utili agli azionisti. Per farlo usa uno degli artifici di cui è infarcito il mondo finanziario, il *dividend lending*. Al fine di capitalizzare "basta" affidarsi alla quotazione in borsa, mentre per i dividendi si punta sui prestiti di istituzioni "amiche". Come la BEI, che evidentemente ha molte meno remore degli istituti di credito privati, i quali di prestare soldi all'Iren non avevano (e non hanno) tutta questa voglia. Altissima, infatti, è tutt'ora l'esposizione debitoria della multi-utility: 2,525 miliardi di dollari. Nonostante tutti i buoni propositi del management, nell'arco degli ultimi due anni si è ridotta solo di 30 milioni[45].

Una delle opere su cui l'Iren decide di puntare per produrre utili è il rigassificatore di Livorno. Un progetto ambizioso, che rappresenta il primo esperimento di conversione di una nave gasiera in terminale di rigassificazione e stoccaggio. L'imbarcazione è ancorata 22 chilometri a largo della Marina di Pisa, non lontano dal santuario dei Cetacei. I due soci "forti" del consorzio con a testa quote del 46,79% sono la tedesca E.ON e per l'appunto l'Iren (per qualche mese ancora Iride), con quest'ultima che si rivolge subito alla BEI per rastrellare finanziamenti utili all'impresa, che è di quelle assai complesse. I lavori di riconversione, interamente affidati alla Saipem, sono molto costosi, tanto che una volta ultimati l'intero importo per la realizzazione dell'opera raggiungerà i 900 milioni di euro (quasi il doppio del previsto)[46].

La BEI discute immediatamente[47] se avallare o meno lo schema finanziario messo in piedi dalle imprese. La partnership tra

44 4 aprile 2012, http://www.piazzaffari.info/energia/iren-11-dopo-bilancio-2011.html

45 http://www.reggioreport.it/2014/06/iren-dimezza-gli-utili-dividendo-di-523-cent/

46 http://www.corriere.it/inchieste/reportime/ambiente/spesi-900-milioni-ma-rigassificatore-non-serve/7d86e572-dad4-11e3-87dc-12e8f7025c68.shtml

47 European Investment Bank, 16 giugno 2009, Documento 09/323, Structured Finance Facility, OffshoreLNG Toscana. Proposal from the management committee to the Board of Directors. Documento ottenuto con richiesta di accesso alle informazioni alla Banca europea degli investimenti del 21/12/2012.

La nave gasiera "Golar Frost,"riconvertita poi per l'impianto di rigassificazione.
Foto di Lens Envy, Flickr. Licenza CC BY-NC-ND 2.0

pubblico (Iren) e privato (E.ON) si affida allo strumento del *project finance*, molto utilizzato all'estero e che in Italia troverà il suo banco di prova proprio con il rigassificatore di Livorno. Le risorse necessarie per il progetto dovrebbero arrivare sia dai prestiti concessi dagli istituti di credito che da partecipazioni dirette nel capitale di rischio da parte delle entità promotrici. Il tutto a favore di una società di progetto creata ad hoc con una sua autonomia economica, patrimoniale e finanziaria. La copertura finanziaria e politica della BEI serve anche per "stimolare" le banche, le quali però, se si eccettua il prestito dell'Unicredit nel 2008 per l'acquisto dell'imbarcazione, si tengono ben lontane dal rigassificatore. Le cose non vanno come sperato e il *project finance* naufraga[48]. Fine dei giochi? No, perché a due anni dalla prima discussione in ambito di consiglio dei direttori negli ultimi giorni del 2011 la BEI approva lo stesso un prestito di 240 milioni. Decisivo l'intervento dell'agenzia di credito all'esportazione italiana, la Sace[49], che si fa da garante per l'80% dell'importo. La Sace fa capo al ministero dell'Economia in quanto controllata al 100% dalla Cassa Depositi e Prestiti – quest'ultima controllata per l'80% circa dal ministero dell'Economia. Il privato sente puzza di bruciato, ma il pubblico dà lo stesso il suo sostegno.

I 240 milioni sono stanziati in tre tranche. L'ultima nel giugno del 2012, pochi giorni dopo il capitombolo in borsa. Un flop annunciato, a cui si va ad aggiungere un corposo fronte giudiziario, le inchieste Green Money 1 e 2 e Public Money della Procura di Parma.

Come se non fosse bastata la bufera Parmalat, nel giugno 2011 Parma viene di nuovo sconvolta da una serie di arresti eccellenti. Tra gli undici a finire in manette c'è anche un alto dirigente dell'Iren,

48 Richiesta di accesso alle informazioni alla Banca europea degli investimenti del 21/03/2013.

49 http://www.sace.it/chi-siamo

*La partnership tra pubblico (Iren) e privato (E.ON) si affida allo strumento del **project finance**, molto utilizzato all'estero e che in Italia troverà il suo banco di prova proprio con il rigassificatore di Livorno. Ma le cose non vanno come sperato.*

Mauro Bertoli, il cui compito secondo gli inquirenti sarebbe stato quello di assegnare appalti gonfiando a dismisura le fatture o per lavori inesistenti[50]. Bertoli ha patteggiato una pena di due anni per peculato e abuso di ufficio nel giugno del 2014[51].

Accuse non dissimili a quelle che nel gennaio del 2013 determinano l'arresto di Luigi Giuseppe Villani, vice-presidente di Iren e di Iren Mercato. Villani (subito dimessosi dalla carica) e altri funzionari, incluso l'ex sindaco di Parma Pietro Vignali, si sarebbero appropriati – come emerge dalle indagini della procura di Parma – di fondi del Comune di Parma, utilizzandoli per spese elettorali e per effettuare assunzioni pilotate nelle strutture pubbliche. Al centro del "sistema Parma" c'è, secondo quanto ricostruito da vari media nazionali, l'Iren, usata come "una sorta di bancomat elettorale, cassaforte alimentata con soldi pubblici da cui succhiare quattrini per finanziare illecitamente la campagna elettorale dell'allora assessore Vignali[52]." Gli imputati di questo secondo filone sembrano intenzionati a patteggiare, in attesa che si apra il processo ad aprile del 2015[53].

Mentre a Parma Guardia di Finanza e magistrati hanno il loro da fare, a Livorno tutto tace. O meglio il rigassificatore non funziona. Che sia un'opera inutile, perché concepita quando si prevedeva che il consumo del gas nel nostro Paese avrebbe superato i 100 miliardi di metri cubi? Nell'ultimo decennio, invece, c'è stata una diminuzione del 20%, per un totale di 70 miliardi di metri cubici registrati al 2013[54]. Novecento milioni di euro per tenere ancorata inutilmente una nave nel mar Tirreno ci sembrano francamente troppi.

Di fronte a questo corposo *cahier de doleances* a sollevare tanti dubbi sull'operato della Bei non è solo l'ormai consueta inchiesta della magistratura, ma soprattutto il processo di *due diligence* alla base dell'emissione del prestito. Possibile che nessuno degli esperti della Banca si fosse accorto che l'Iren navigasse in così brutte acque? Nessuno si era preso la briga di valutare l'esposizione debitoria della società, che chiaramente con un nuovo prestito si sarebbe ingrossata? Nessuno aveva compreso che il rigassificatore di Livorno era un progetto da rimettere subito nel cassetto e che l'acquisto già avvenuto della nave gasiera non giustificava l'impiego di soldi pubblici per portare a termine l'opera?

50 http://www.gazzettadiparma.it/primapagina/dettaglio/1/93601/Green_Money_2_Iren_%C3%A8_pronta_a_costituirsi_parte_civile.html

51 http://parma.repubblica.it/cronaca/2014/06/24/news/peculato_e_abuso_d_ufficio_bertoli_patteggia_due_anni-89894239/

52 http://www.ilfattoquotidiano.it/2013/01/21/debiti-indagini-ripubblicizzazione-dellacqua-linverno-nero-della-multiutility-iren/475840/

53 http://www.gazzettadiparma.it/news/parma/237051/Public-Money--udienza-lampo-e.html

54 http://www.qualenergia.it/articoli/20140918-consumi-gas-calo-del-20-percento-in-10-anni-crollo-per-il-termoelettrico

Manifestazione contro l'inceneritore di Parma.
Foto di Sandro Capatti, Parma, 15/05/2013.
Agenzia Fotogramma

Soldi in fumo

Tuttavia le domande alla BEI sulla natura della sua relazione d'affari con l'Iren non finiscono qui. Torniamo a Parma, dove di recente una delle principali fonti di polemiche è stata senza dubbio l'inceneritore. Abbiamo assistito ad accese discussioni di natura politica, visto che sull'opportunità di impiegare o meno l'impianto a scontrarsi a più riprese sono stati addirittura uno dei primi sindaci grillini d'Italia, Federico Pizzarotti, e lo stesso fondatore del Movimento Cinque Stelle, ma anche a controversie di natura giudiziaria, che chiamerebbero in causa il ruolo svolto dalla BEI nell'intera vicenda. Non ci piove sul fatto che l'inceneritore abbia beneficiato di un prestito di 100 milioni di euro dell'istituzione multilaterale europea. Il prestito è stato richiesto dalla municipalizzata ENIA e approvato dalla BEI il 30 luglio 2009 (quando già ENIA era stata incorporata in IREN, nata ufficialmente nel maggio 2009). Il finanziamento è stato trasferito a ENIA il 4 novembre 2009, in tre tranches[55].

Anche in questo caso non tutto sembrerebbe andato per il verso giusto, dal momento che la Guardia di Finanza e la Procura di Parma sono impegnate in un'indagine.

L'attività ispettiva sui fondi BEI si sarebbe aperta sulla base di un esposto alla Commissione europea e all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici (ora sostituita dall'Autorità anti-corruzione guidata da Raffaele Cantone) da parte degli avvocati parmigiani Pietro De Angelis e Arrigo

55 Richiesta di accesso agli atti alla BEI inoltrata da Re:Common il 24/10/2014.

Allegri depositato l'11 ottobre 2010. Nel documento si denuncia l'illegittimità degli atti amministrativi che hanno portato all'approvazione del progetto stesso, in particolare l'assenza di gara d'appalto nell'assegnazione a Enia-Iren di tutto il Polo ambientale integrato in costruzione a Ugozzolo[56].

Secondo quanto riportato dal quotidiano La Repubblica, l'esposto segnalerebbe anche una notevole discrepanza relativa ai costi dell'impianto inseriti nelle stime del progetto e quelli riportati nella richiesta di finanziamento alla BEI. Ovvero 180 milioni secondo le stime inserite nel progetto, 265 milioni secondo quanto dichiarato nella richiesta di finanziamento alla BEI[57].

La Commissione europea avrebbe comunicato l'apertura di un procedimento di infrazione nel febbraio 2011. Secondo quanto riportato dal quotidiano Parma Daily,"*la Commissione* – scrive il Capo Unità della Commissione Europea Klaus Wiedner – *ha già richiesto informazioni sul punto alla Repubblica Italiana, nell'ambito di un procedimento d'infrazione ai sensi dell'art. 258 TFUE, aperto precedentemente al Vostro reclamo. In tale procedimento si contestano numerosi affidamenti diretti disposti a favore della società Iren Spa, già Enia Spa, comprensivi di quelli specificatamente indicati nel vostro reclamo* (ndr. l'inceneritore)"[58]. Lo stesso articolo fa riferimento a due esposti presentati alla Procura della Repubblica di Parma dagli stessi avvocati, che ipotizzerebbero gravi responsabilità personali di abuso d'ufficio e di falso ideologico a carico dei manager di Iren[59].

Mordor really exists
Foto Michele Massetani. Flickr. Licenza CC BY-NC-SA.

Nel luglio 2014 la violazione della normativa comunitaria sarebbe stata segnalata anche all'Autorità Anticorruzione presieduta da Raffaele Cantone[60]. Questa volta la Commissione europea agirà andando fino in fondo oppure si ritrarrà come avvenuto nell'affaire Mose?

56 http://parma.repubblica.it/cronaca/2010/10/17/news/contro_l_inceneritore_ricorso_all_unione_europea-8144952/

57 *Ibidem*

58 http://www.parmadaily.it/Notizia/41455/la_commissione_europea_ha_aperto_un_procedimento_di_infrazione_contro_linceneritore_di_parma_.aspx#.VD08w63ujsY

59 *Ibidem*

60 http://parma.repubblica.it/cronaca/2014/07/25/news/inceneritore_esposto_di_allegri_all_autorit_contro_la_corruzione-92376765/

Cap. 3

Salerno-Reggio Calabria, la storia infinita

È la madre di tutte le opere pubbliche. I primi lavori risalgono al 1964, quando i computer occupavano una stanza intera e le tv erano ancora in bianco e nero, quando c'erano.

I 440 chilometri di autostrada più travagliati della storia, che si fanno e si disfano ciclicamente, come una gigantesca e infinita tela di Penelope. I primi lavori terminano nel 1972, ma non rispondono alle normative dettate dell'UE, come si accorgono anche gli utenti. L'Unione europea fa la voce grossa e finalmente, dieci anni dopo l'inaugurazione, l'Italia si convince che bisogna procedere con gli opportuni adeguamenti. I nuovi lavori iniziano solo nel 1997. Dovrebbero concludersi nel 2003 ma, dopo una sequela di rinvii, ora si parla di una scadenza per il 2018. Un ritardo da Guinness dei primati, anche per una grande opera infrastrutturale italiana.

Per la Salerno-Reggio Calabria i contributi a marchio UE non giungono solo dalla BEI – 530 miliardi di lire nel 1998[61] – ma anche attraverso i Fondi Strutturali. In totale quasi 400 milioni di euro relativi ai periodi di bilancio UE 1994-99 e 2000-06. Una parte dei 7,498 miliardi di euro già spesi, che però ancora non bastano. Ne servono altri 2,9, dei quali 1,1 dovrebbero arrivare grazie a quella che la narrativa *mainstream* del Vecchio Continente ci dipinge come la panacea di tutti i mali: il piano Juncker. Nel dettaglio, 600 milioni entro il 2017, il resto successivamente.

Esaminando il suo "cursus honorum", appare più che evidente come la Salerno-Reggio Calabria abbia attirato senza sosta le discutibili "attenzioni" della criminalità organizzata calabrese. Non a caso ci sono almeno sette inchieste della magistratura, alcune delle quali saranno di seguito menzionate, che hanno provato a sbrogliare l'intricata matassa di interessi illeciti attorno "all'autostrada del disonore".

L'inchiesta "Tamburo", che impegna la Direzione Distrettuale Anti-Mafia di Catanzaro dal 2002 al 2013, si conclude

61 http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1998/1998-131-ecu-4-500-mio-for-loans-in-1998.htm

Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, 02/04/2009. Lavori di ammodernamento e adeguamento. Nella foto, lavori sul terzo tronco nei pressi di Reggio Calabria. Foto AGF.

con diversi sequestri di imprese impegnate negli appalti nel tratto autostradale tra Castrovillari e Rogliano e alla condanna definitiva di cinque imputati[62].

Nel frattempo, nel 2007, ecco l'operazione "Arca"[63], tramite cui la DDA di Reggio Calabria fa luce sulle infiltrazioni della ndrangheta nei lavori di ammodernamento della A3. Come emerge dalle più importanti testate giornalistiche locali, numerose famiglie 'ndranghetiste si "dividono" l'autostrada a seconda dell'area di influenza, imponendo la concessione di subappalti a proprie imprese e riservandosi una "tassa" del 3% sul valore dell'appalto[64].
Per finire questo rapido excursus del malaffare 'ndranghetista legato alla Salerno-Reggio Calabria non possiamo non citare l'operazione "Cosa mia"[65]. A giugno 2010 sono in 52 a essere accusati di estorsione, associazione mafiosa e infiltrazione negli appalti legati all'ammodernamento del V macro-lotto della A3. Di mezzo la solita tangente del 3% alle ditte appaltatrici, condita dal rifornimento "obbligatorio" di calcestruzzo da aziende vicini agli ambienti mafiosi. Le 'ndrine coinvolte sono quelle dei Gallico-Morgante-Sgrò-Sciglitano e Bruzzise-Parrello[66].
Sempre nel 2010 la Salerno-Reggio Calabria finisce sul Financial Times. Il quo-

62 http://www.gazzettadelsud.it/news//36646/-Mazzette--sull-A3-.html

63 http://www.nuovacosenza.com/cs/07/luglio/coscheA3.html

64 http://www.repubblica.it/2007/07/sezioni/cronaca/ndrangheta-a3/ndrangheta-a3/ndrangheta-a3.html?ref=search

65 http://www.repubblica.it/cronaca/2010/06/08/news/ndrangheta-arresti-4666548/index.html?ref=search

66 http://www.nuovacosenza.com/cs/10/giugno/08/maxiblitz.html. http://www.corriere.it/cronache/10_giugno_08/ndrangheta-arresti-appalti-salerno-reggio_d2d54a68-72d3-11df-80b7-00144f02aabe.shtml

tidiano della City londinese, insieme al *Bureau of investigative journalism*, pubblica i risultati di un'inchiesta sull'utilizzo di fondi strutturali europei nell'ordine di centinaia di miliardi di euro destinati a regioni bisognose di infrastrutture che siano all'altezza degli standard comunitari. Esce fuori che un totale di 250 imprese, beneficiarie delle sovvenzioni, sono legate alla 'ndrangheta, e in particolare che quasi 400 milioni di euro di fondi strutturali messi a disposizione dell'UE per la Salerno-Reggio Calabria sono finiti in mani delle cosche 'ndranghetiste.

La storia è nota anche all'OLAF, che già nel 2007 ha avviato un'inchiesta. Alla fine i risultati dell'indagine giornalistica sono confermati in toto. Nel 2011 l'organismo anti-corruzione del Vecchio Continente presenta il suo rapporto in cui si esige dal nostro governo il rimborso di 381,9 milioni di euro, ovvero i fondi attribuiti alla regione Calabria tra il 1994 e il 2006 per un'autostrada mai terminata. L'Italia è costretta a pagare, di fatto addebitando sulle spalle dei contribuenti quasi 400 milioni andati a ingrossare il patrimonio della 'Ndrangheta. Questa volta almeno l'Unione europea comprende di aver elargito denaro per progetti molto discutibili e addirittura si impegna a non finanziare più il progetto della nuova A3, chiedendo al nostro governo di indirizzare i fondi verso altri progetti[67]. Dal 2009 la questione infiltrazioni mafiose è discussa in commissione antimafia: "Soltanto nel quinto macro lotto (Gioia Tauro-Scilla, per intenderci), vi sono state ben 54 informative prefettizie interdittive e sono stati registrati 129 episodi criminosi più o meno gravi (…) parliamo di un solo macro lotto: per la precisione, si tratta del quinto, della lunghezza di circa 30 chilometri. (…) Il general contractor è Impregilo-Condotte, sia per quanto concerne il quinto che il sesto macro lotto"[68].

E ancora, nel 2011, "In merito ai problemi legati alla realizzazione dell'asse autostradale "Salerno- Reggio Calabria, debbo precisare che l'ANAS, cosı come gli appaltatori, i contraenti generali, gli affidatari e tutte le imprese impegnate nei lavori, sono soggetti ad una serie di azioni intimidatorie e a tentativi di infiltrazione criminale. Basta andare a vedere i dati: dall'anno 2005 al settembre 2010 si sono verificati ben 215 atti criminosi quali attentati, intimidazioni, minacce, incendi dolosi, furti. Il danneggiamento delle macchine da cantiere costituisce un'azione particolarmente grave. Si tratta, infatti, di mezzi sofisticati ad alta tecnologia, i cui pezzi di ricambio non sono di immediato reperimento e il cui danneggiamento provoca quindi il blocco dei lavori anche per settimane"[69].

"Il Ministro ha fornito un dato molto interessante relativamente al V e al VI macrolotto della Salerno-Reggio Calabria: 109 informative interdittive nei confronti di altrettante ditte, di cui 62 contrattualizzate. Sarebbe interessante sviscerare questo dato per capire come sia potuto accadere che siano state accolte 62 imprese senza che sia scattato preventivamente quel controllo capace di evitare che le stesse venissero contrattualizzate e lavorassero nei cantieri della Salerno-Reggio Calabria[70].

67 http://www.ilgiornale.it/news/interni/fondi-lue-bacchetta-litalia-non-li-usi-mai-pi-eventi-943081.html

68 Audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A., Pietro Ciucci, 20 maggio 2009, commissione lavori pubblici del senato, pag. 15

69 Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti XI Legislatura, audizione in Commissione antimafia 20 luglio 2011

70 Lumia audizione in Commissione antimafia (20 luglio 2011)

Cap. 4

Errare humanum est, perseverare diabolicum

Dovrebbe essere alla base di ogni tipo di *due diligence*: avere il buon senso di imparare dagli errori del passato.

Lì dove si sarebbe dovuto valutare con più attenzione e accuratezza i fatti di cronaca giudiziaria, sospendendo o rinviando sine die l'erogazione di un prestito o capire come alcune strutture societarie erano state messe in piedi in maniera ben poco ortodossa, ignorando se non normative, quanto meno standard e pratiche internazionali.

Anche in questi mesi l'Europa sta avendo più di un banco di prova sulla sua reale intenzione di ripensare sul serio il sostegno a opere macchiate, se non intrise, di corruzione. Ma il suo atteggiamento lascia perplessi.

Ritorniamo per un momento al Sistema Veneto. Nell'ottobre del 2013 si procede all'arresto, tra gli altri, di Mauro Scaramuzza, amministratore delegato della FIP Industriale. La FIP è una delle imprese che fanno parte del consorzio costruttore del Passante di Mestre e tra quelle che hanno realizzato lavori per il Mose. Le accuse per Scaramuzza e gli altri indagati sono pesantissime: associazione per delinquere di stampo mafioso, intestazione fittizia di beni, turbativa d'asta, sub appalto irregolare, concorso esterno in associazione mafiosa. In particolare secondo i magistrati, Scaramuzza, ora scarcerato ma ancora sotto indagine, avrebbe operato coscientemente per facilitare la partecipazione a vari lavori di costruzione di imprese controllate dal clan mafioso dei La Rocca.

Il 18 gennaio del 2015 Il Sole 24 Ore ha confermato che entro la fine di febbraio in Italia avverrà la prima emissione di un *project bond*, "le obbligazioni di progetto finalizzate a convogliare prestiti di lungo periodo da investitori istituzionali sulle infrastrutture, e beneficiati da un regime fiscale favorevole".

Cantiere del TAV in Val di Susa, 2014.
Foto Massimo Lupo/Re:Common.

"Come emerso nei mesi scorsi, il primo emittente di *project bond* in Italia sarà il Cav" ha detto Andrea Tinagli, responsabile della divisione Infrastructure & Local authorities della Banca europea per gli investimenti (Bei). L'entità complessiva del finanziamento, ha spiegato Tinagli, sarà di 800 milioni di euro. "La Bei - ha spiegato a Radiocor Tinagli - offrirà la propria garanzia per 160 milioni (il 20% come anticipato). L'operazione, a cui si lavora da tempo ma che ha subito diversi ritardi, sarà il primo *project bond* in Italia". L'emissione, come ben sappiamo, mira a rifinanziare il debito (circa un miliardo) che Cav deve all'Anas, che ha anticipato la cifra per realizzare il Passante, e alla BEI tramite la CDP[71].

Last but not least, come dicono gli inglesi, è tutto il pacchetto che riguarda la TAV. Con i Fondi strutturali 2007-2013, per il TAV Torino-Lione sono stati stanziati 671milioni, in particolare per la fase iniziale di studi di fattibilità e per il tunnel di Chiomonte. Nel 2013 Bruxelles ha decurtato del 40% il primo finanziamento stanziato[72], passando da 671,8 milioni a 395,3 milioni di euro. Questo finanziamento però non è in parti uguali per Italia e Francia, ma quasi i due terzi sono previsti per la parte italiana. Il contributo dell'Ue è vincolato alla consegna dei lavori entro il 31 dicembre 2015 (praticamente impossibile ormai), con la conseguenza che molto probabil-

71 http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/infrastrutture24/2015-01-19/project-bond-debutto-italia-161141.php?uuid=Ab0ILOyK

72 http://www.libreidee.org/2014/05/torino-lione-in-via-destinzione-bruxelles-taglia-i-fondi/

Val di Susa, 2014.
Foto Massimo Lupo/Re:Common.

mente si rischia un'ulteriore perdita di contributi europei pari a circa 33 milioni di euro. Se tutto va bene infatti si completerà il 50% dell'opera. Per la metà rimanente, il costo è di 66 milioni, il 50% dei quali doveva essere finanziato dalla Ue[73]. Il via ai lavori di scavo del mega tunnel tra le valli della Maurienne e di Susa è previsto all'inizio del 2016. A settembre del 2014 si è aperta la procedura per il contributo europeo: la Ue dovrebbe arrivare alla quota massima del finanziamento, il 40%.
Anche in questo caso non poteva mancare la BEI, con l'emissione di un *eurobond* fino a 8 miliardi di euro per finanziare l'opera[74]. La Bei interverrebbe a garanzia del *bond* sottoscrivendone anche una parte e consentendo l'emissione grazie al *rating* di cui gode l'istituzione stessa. In realtà potrebbe avvicinarsi ai 10 miliardi[75].

La Francia, tramite il suo rappresentante per la Torino-Lione, Louis Besson, ha fatto sapere di non essere favorevole a un prestito classico della Bei[76]. È sempre più probabile, allora,l'emissione di *project bond* in stile Castor[77], come fa sapere l'omologo italiano di Besson, Mario Virano[78].
Il Castor è il fallimentare deposito di gas in Spagna che ha "beneficiato" di questo nuovo strumento finanziario della BEI. Fallimentare perché la sua realizzazione ha comportato una serie di scosse di terremoto, tanto da obbligare le autorità iberiche a mettere l'opera in naftalina. E alla fine a pagare il conto (salatissimo) saranno i contribuenti spagnoli.

73 http://www.lettera43.it/fatti/tav-lavori-in-ritardo-stop-ai-finanziamenti-ue_43675144168.htm

74 http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/03/07/eurobond-da-miliardi-per-la-torino-lione.html

75 http://www.huffingtonpost.it/2014/11/11/tav-torino-lione-i-dubbi-di-fs-su-costi-e-ricavi_n_6139502.html

76 http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2014-04-29/la-francia-rassicura-fondi-tav-063731.shtml?uuid=AB5xXTEB

77 http://www.recommon.org/castor-spagna-flop-project-bond-europei/

78 http://torino.repubblica.it/dettaglio-news/-/4489663

Intanto, tornando al fronte TAV, le indagini per infiltrazioni mafiose si sono sprecate.

Nel 2011 l'Operazione Minotauro, portata avanti dalla Procura di Torino, mette in evidenza le diramazioni della 'ndrangheta in Piemonte. Nel mirino degli inquirenti finisce anche la Italcoge, della famiglia valsusina Lazzaro, che aveva avuto in subappalto i lavori di recinzione del cantiere TAV. Per gli inquirenti, il boss Bruno Iaria, condannato in primo grado come capo della locale 'ndrina di Cuorgné, era stato assunto dalla Italcoge grazie ai contatti dello zio Giovanni Iaria, ex politico socialista condannato in rito abbreviato per associazione mafiosa[79].

A testimoniare gli interessi della 'ndrangheta in Piemonte, nel 2012 emerge, da una inchiesta giornalistica[80] che il nuovo sindaco di Chivasso, Gianni De Mori, era stato eletto l'anno precedente con i voti della criminalità organizzata. "La 'ndrangheta - scrive il gip di Torino - ha determinato l'esito delle elezioni comunali di Chivasso nel 2011"[81].

Nel 2014 l'Operazione San Michele porta a 20 arresti per infiltrazioni mafiose nei cantieri TAV[82]. L'azienda Toro srl, incaricata dei lavori di asfaltatura all'interno del cantiere del tunnel esplorativo di

Nel 2011 l'Operazione Minotauro, portata avanti dalla Procura di Torino, mette in evidenza le diramazioni della 'ndrangheta in Piemonte. Nel mirino degli inquirenti finisce anche la Italcoge, che aveva avuto in subappalto i lavori di recinzione del cantiere TAV.

Chiomonte, viene considerata dai pubblici ministeri di Torino che coordinano l'indagine direttamente collegata alla 'ndrangheta e, in particolare, alla 'ndrina dei Greco di San Mauro Marchesato, in provincia di Crotone.

Il Corriere della Sera, evidenzia che Giovanni Toro, in una telefonata intercettata il 20 ottobre 2011, racconta che davanti alle telecamere dei giornalisti lui e gli operai si sono dovuti nascondere per non comparire. "Ma guardate un attimo voi che potete... su Rai Tre di Torino, che hanno inquadrato i macchinari lì a Chiomonte.. lì alla Maddalena della Tav... ci siamo asfaltati"[83].

Come scrive Giovanni Tizian su L'Espresso[84], Toro non poteva starci in quel cantiere perché non aveva le autorizzazioni necessarie. Eppure c'era e per gli investi-

79 http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/11/13/tav-arrestato-imprenditore-denuncio-intimidazioni-turbativa-dasta/1209767/

80 http://www1.adnkronos.com/IGN/Regioni/Piemonte/Gip-di-Torino-ndrangheta-ha-determinato-esito-comunali-2011-a-Chivasso_313820712959.html

81 http://www.ilmessaggero.it/PRIMOPIANO/CRONACA/ndrangheta_fino_in_piemonte_22_arresti_laquo_sindaco_pd_eletto_con_sostegno_cosca_raquo/notizie/227068.shtml

82 http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/07/01/ndrangheta-20-arresti-cosca-puntava-a-infiltrarsi-anche-negli-appalti-tav/1045445/

83 http://www.corriere.it/cronache/14_novembre_13/tav-quegli-appalti-pilotati-ndrangheta-0d197856-6b3c-11e4-8c60-d3608edf065a.shtml

84 http://espresso.repubblica.it/inchieste/2014/07/01/news/in-val-di-susa-una-ndragheta-ad-alta-velocita-1.171673

Ravenna, manifestazione No Tav contro la Cooperativa Muratori & Cementisti.
Foto di Giovanni Stinco. Flickr. Licenza CC BY-NC-SA 2.0

gatori è la conferma che la 'ndrangheta è interessata alla grande opera.
Giovanni Toro entra nell'affare alta velocità grazie a Ferdinando Lazzaro il quale, attraverso la sua Italcoge, ottiene in appalto dal committente Ltf-Lione Torino i lavori di preparazione del cantiere TAV. Il 28 luglio 2011 Italcoge fallisce. Lazzaro, attraverso un familiare prestanome, costituisce una nuova società, la Italcostruzioni, che si aggiudica l'asta pubblica per continuare le attività nel cantiere di Chiomonte. Il piccolo particolare è che Italcostruzioni era anche l'unica azienda ad aver presentato un'offerta al curatore fallimentare di Italcoge[85].

La nuova azienda amministrata da Lazzaro affida alla Toro srl i lavori di asfaltatura del cantiere di Chiomonte. E il gioco è fatto. È stato Lazzaro quindi, secondo i pm della Procura di Torino, a portare Toro nel cantiere più contestato d'Italia. Toro, infatti, agitato perché non sapeva da dove far passare i suoi camion, privi delle necessarie autorizzazioni, si sentiva rispondere da Lazzaro che per i permessi ci avrebbe pensato lui: "Lo faccio attraverso la Prefettura, gli dico che dobbiamo asfaltare, è urgente, che dobbiamo passare per forza da lì".

Per la procura di Torino, Toro avrebbe sfruttato "il personale rapporto di amicizia" con Lazzaro, che si era aggiudicato l'appalto: "Prendiamo tutto noi" si confermano a vicenda in una concitata telefonata Toro e Lazzaro[86].

Gli investigatori però non hanno trovato traccia di contratti registrati tra Toro, Italcostruzioni o Ltf. Per gli inquirenti significa che l'azienda ha lavorato sotto gli occhi dei militari che presidiavano il sito senza un pezzo di carta che certificasse la sua presenza.

Tra le oltre 900 pagine di ordinanza di custodia cautelare c'è anche un commento di Toro sulla qualità della posa dell'asfalto, secondo lui fatta «con modalità approssimative».

Il 13 novembre 2014 Lazzaro viene arrestato dai Ros di Torino per turbativa d'asta. Nel motivare la custodia cautelare, il gip di Torino ha ricordato come Lazzaro avesse già precedenti per turbativa d'asta e corruzione. Ma al momento di affidare i lavori a Italcoge prima e a Italcostruzioni poi, nessuno a quanto pare se n'era accorto.

85 http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/11/13/tav-arrestato-imprenditore-denuncio-intimidazioni-turbativa-dasta/1209767/

86 *Ibidem*

La schizofrenia europea

Nel novembre del 2014 la Commissione europea ha reso pubblica la sua ricetta per uscire dall'infinito tunnel della crisi, il cosiddetto piano Juncker.

Sul tavolo ci sarebbero ben 315 miliardi di euro per nuovi investimenti pubblico-privati. Nulla di troppo originale o visionario, l'Europa intende puntare una posta esorbitante sulle grandi opere in modo da rilanciare l'economia. Sembra proprio che Bruxelles abbia dato ascolto alle parole di molti costruttori e investitori internazionali, sintetizzate da Pietro Salini, patron della più grande holding edile italiana, attiva in oltre 60 paesi in tutto il mondo: "è innegabile che il XXI potrà essere il secolo di un New Deal basato sulle infrastrutture[87]."

Jean-Claude Juncker, presidente della Commissione europea. EPP Summit, Brussels; 27 maggio 2014. Foto Flickr. Licenza CC BY-NC 2.0

La corruzione in Italia è sempre più un problema. La dimensione e l'intensità degli scandali emersi negli ultimi 12 mesi lasciano sgomenti e a tratti sorprendono. Eppure il nostro è il Paese di "Mani Pulite". Il sistema Veneto e Mafia Capitale ci mostrano che ormai il fenomeno è sistemico, endemico a tutti i livelli, congenito nella logica degli appalti, soprattutto per le grandi opere infrastrutturali.

Appare allora quasi paradossale che la strategia di uscita dalla crisi economica di Palazzo Chigi e di Bruxelles passi in primis per nuove grandi opere, ancora più grandi e costose. Non c'è corruzione che tenga. Con un super-commissario di recente

87 http://www.corriere.it/economia/14_novembre_12/piu-infrastrutture-crescere-noi-assumeremo-2500-persone-fedb604a-6a48-11e4-bebe-52d388825827.shtml

Striscione contro la costruzione dell'autostrada Orte-Meste, 2014.
Foto Massimo Lupo/Re:Common.

nomina e qualche ritoccata alle leggi anti-corruzione, il governo ritiene che non si farà intimidire. Le grandi opere si faranno, perché si devono fare. Punto e a capo.

Ci sarebbe molto da scrivere su come in svariati casi in Italia e anche all'estero le grandi opere non abbiano funzionato. Così come ci potremmo soffermare su come tanti progetti si siano rivelati alquanto "inutili" e devastanti per i territori che li ospitano, non rispondendo ai loro bisogni, ma piuttosto a quelli di pochi di attori privati che puntano a soddisfare i propri interessi con la copertura politica e economica delle istituzioni pubbliche. O ancora potremmo disquisire di come le infrastrutture siano strutturate per facilitare flussi di denaro spesso non tracciabili e per favorire l'espansione di mercati da parte di fondi e investitori che operano in quegli stessi mercati.

Se oggi l'Italia è quello che è – ed è inutile illudersi che cambierà in tempi molto rapidi – perché da Bruxelles e dalla sede della Banca europea per gli investimenti a Lussemburgo continuano ad arrivare sempre più soldi per le opere ad altissimo rischio, senza pretendere una reale inversione di rotta?

Ma l'inchiesta documentata da Re:Common con questa pubblicazione solleva in realtà una domanda ancora più a monte, più semplice e meno partigiana, soprattutto dettata dal buon senso. Se oggi l'Italia è quello che è – ed è inutile illudersi che cambierà in tempi molto rapidi – perché da Bruxelles e dalla sede della Banca europea per gli investimenti a Lussemburgo continuano ad arrivare sempre più soldi per le opere ad altissimo rischio, senza pretendere una reale inversione di rotta?
Eppure la Commissione europea ha più volte certificato che la corruzione e il crimine organizzato si annidano proprio nel business delle grandi opere. Se si tratta di austerità, il consesso europeo è inflessibile, ma nella lotta alla corruzione ci si ferma alle parole. Anzi, sembra che sul tema le istituzioni europee siano affette da una singolare forma di schizofrenia. Prima urlano che "l'Italia è il Paese europeo dove c'è più corruzione, mai più così!", poi promettono di "essere pronte a investire nelle grandi opere in Italia ad ogni costo, così da garantire la crescita". Insomma, tutto cambi affinché nulla cambi, come ben ci insegna Tommasi di Lampedusa nel Gattopardo.

Se i fondi europei devono proprio essere investiti in infrastrutture ed è risaputo che le autorità amministrative italiane sono incapaci di gestirli, quale rigorosa due diligence deve essere messa in piedi nelle istituzioni europee per evitare che si continui ad alimentare un sistema corrotto? E, poi, quali responsabilità penali ed amministrative dovrebbero ricadere anche sui i primi della classe di Bruxelles che si ostinano a prestare all'Italia corrotta, dopo tante parole di allarme sull'emergenza tricolore?

Werner Hoyer, presidente della Bei, durante il dibattito sul piano Juncker.
Foto © European Union 2014 - European Parliament (Attribution-NonCommercial-NoDerivs Creative Commons license).

È troppo semplice per Bruxelles e Lussemburgo trincerarsi dietro l'inettitudine della classe politica e manageriale italiana quando succedono i disastri e si accertano sprechi milionari. È chiaro che le politiche e le procedure interne della Banca europea per gli investimenti come della Commissione europea non sono adeguate per intervenire finanziariamente nelle realtà ad alto rischio corruzione. Per favore almeno non ci venite a raccontare per l'ennesima volta che sulla corruzione l'approccio delle istituzioni europee è di "tolleranza zero". A parlare sono i fatti di fronte agli occhi di tutti.

Reiterare l'errore di prestare a progetti, società e istituzioni corrotte ad indagini in corso e in presenza di una radicata infiltrazione e collusione con il crimine organizzato, ci indica che le responsabilità dell'illegalità e dell'impunità in cui viviamo sono da ricercare anche a Bruxelles e Lussemburgo. Troppo comodo per coloro che propugnano la retorica pro-europeista chiedere un mea culpa e che si facciano i compiti a casa prima di potersi permettere di criticare Bruxelles.

La sede della Banca Europea per gli Investimenti, Lussemburgo, 2008. Foto archivio Re:Common.

Oggi importanti progetti sui quali è particolarmente attivo il crimine organizzato, come la Salerno-Reggio Calabria e la TAV Torino-Lione, così come argomentato, sono stati inclusi tra quelli che potranno ricevere i finanziamenti del piano Juncker. Ancora più kafkiana è l'eventualità che i nuovi strumenti predisposti a livello europeo, quali i *project bond*, possano finire per rifinanziare il debito di progetti corrotti. Un debito creatosi anche per le mazzette e la cattiva gestione. Esiste il rischio concreto che i nuovi fondi potrebbero favorire una ulteriore "monetizzazione" della corruzione in Italia. Lo stesso magistrato Raffaele Cantone, a capo dell'autorità anti-corruzione nostrana, ha messo in guardia sui rischi di riciclaggio collegati all'utilizzo dei *project bond*. È proprio il caso di adottare questo nuovo ritrovato dell'ingegneria finanziaria?

Forse dovremmo avere il coraggio di ammettere che in questo contesto con meno fondi e meno grandi opere staremmo meglio e avremmo meno corruzione. E che l'imperativo morale di fare le grandi opere a ogni costo rischia di diventare immorale, a Roma come a Bruxelles.

Oggi importanti progetti sui quali è particolarmente attivo il crimine organizzato, come la Salerno-Reggio Calabria e la TAV Torino-Lione, così come argomentato, sono stati inclusi tra quelli che potranno ricevere i finanziamenti del piano Juncker.

“Malaffare italiano, denaro europeo”

Come l’Unione Europea finanzia le infrastrutture italiane marchiate di corruzione

L’Italia è il Paese delle Mazzette, ormai lo sanno tutti. Anche l’Unione Europea. Nonostante ciò, non è permesso sconfessare il mantra delle grandi opere. In particolare c’è un’istituzione che non si tira mai indietro nell’aiutare le nostre imprese nella loro realizzazione. È la Banca europea per gli investimenti (BEI). Nel 2014 la generosità della BEI nei confronti del nostro Paese ha fatto segnare un nuovo record: 10,9 miliardi. Eppure per tanti progetti segnati dal male della corruzione, dal Mose alla Salerno-Reggio Calabria, passando per il rigassificatore di Livorno e l’inceneritore di Parma, la BEI ha continuato a erogare quattrini quando il bubbone era già scoppiato. Perché?