

Ma l'alta velocità è veramente essenziale allo sviluppo dell'Italia? Stando all'esperienza della Roma-Napoli, i dubbi sulla necessità dell'opera sono numerosi. In Campania, la costruzione iniziò senza problemi ambientali nel 1992, con uno stanziamento di 5.500 miliardi da parte dello Stato.

I primi a beneficiarne furono tre grandi società: l'Eni, l'Iri e la Fiat. Tali società, senza spendere un soldo e senza impiegare un solo operaio, drenarono il 20% della somma appena stanziata e si limitarono ad appaltare i lavori a imprese della camorra, o controllate dalla camorra, che gestiva in regime di monopolio il movimento terra e la fornitura di calcestruzzo. Poi, gli stanziamenti aumentarono e con essi le tangenti a politici e camorra. Lo scoprii in commissione anti-mafia nel 1994, a seguito di un'indagine della Criminalpol, che evidenziarono la massiccia infiltrazione della criminalità organizzata in tutti gli appalti e sub-appalti. Vennero alla luce collusioni anche in imprese a capitale pubblico, come l'Iri. Scrissi nella relazione che la camorra non era più l'anti-Stato, ma un soggetto riconosciuto, accettato, rispettato e temuto dallo Stato, che con essa scendeva a patti.

Il meccanismo del colossale imbroglio venne spiegato in due poderosi e documentati rapporti. La prima fase dell'operazione era la scelta di poche società concessionarie delle grandi opere, senza una pubblica gara, come sarebbe stato doveroso per la legge interna e la disciplina comunitaria. Con una semplice trattativa, occulta e illegale, venivano individuati alcuni enti "fidati", che, senza versare una lira, percepivano una cospicua fetta della somma destinata all'Alta Velocità. Una somma iniziale di 800 miliardi a titolo di anticipo per garantire il buon esito dell'opera sul piano finanziario, ma senza che esistesse nessun rischio, perché lo Stato sosteneva il 100% del costo della Tav.

La cosa suscitò la giusta indignazione di Paolo Sylos Labini e Gerardo Marotta, che scrissero una lettera di protesta al Ministro del Tesoro. Il risultato fu che le

“anticipazioni” proseguirono man mano che la somma stanziata cresceva per effetto delle immancabili varianti in corso d’opera. Le anticipazioni venivano accuratamente distribuite per tangenti a partiti, correnti, politici, faccendieri, intermediari e imprese criminali. Ciò che restava del fiume di denaro disperso in mille rivoli attraverso il meccanismo degli appalti e dei subappalti, veniva utilizzato per pagare le piccole imprese residuali (i c.d. padroncini), costretti a operare in condizioni di grandi difficoltà per inadeguatezza dei fondi. La camorra garantiva l’ordine nei cantieri, in cui gli operai, spesso in sciopero, lavoravano in nero, con salari da fame e in condizioni di grave rischio personale.

Su questa vergogna, salvo rari spunti critici, calava il silenzio dei media - stampa, radio, tv – interamente controllati dalle società concessionarie, scelte all’inizio per averne la complice omertà. La camorra divenne il punto di riferimento di imprese del Nord, del Centro e del Sud d’Italia, garantendo la pax mafiosa in cambio di voti e di una fetta della torta. Quando svolsi la relazione sulla Tav in commissione anti-mafia, ebbi un durissimo scontro con due parlamentari di An che chiesero la mia sostituzione, ma il presidente respinse la richiesta. Tuttavia, l’inchiesta fu insabbiata. Fu per me un durissimo colpo, ma non mi arresi, e lanciai il mio ultimo atto d’accusa, un giorno tristissimo di novembre del 1995: “L’infiltrazione delle organizzazioni camorristiche nell’Alta Velocità non avviene a seguito di una guerra tra gruppi criminali antagonisti per l’aggiudicazione degli appalti, ma attraverso un accordo tra i rappresentanti delle istituzioni e le imprese della camorra, le quali non si limitano più a chiedere tangenti e ad estorcere denaro, ma offrono in cambio la protezione del cantiere e dell’attività industriale e voti alle competizioni elettorali”. La mia accusa cadde nel vuoto. Pochi mesi dopo, ribadii quanto detto: “non si può negare che all’origine di tutti i problemi del Mezzogiorno sia la tutela della legalità intesa come rispetto delle regole da parte di tutti: cittadini, imprenditori, sindacati, partiti, amministratori e legislatori che debbono ispirarsi all’interesse generale e non, come spesso accade, degli amici e clienti”. In realtà, anche Giovanni Falcone e Paolo Borsellino avevano scoperto la penetrazione della mafia nelle grandi opere pubbliche,

sotto lo schermo delle grandi imprese del Nord. Vennero alla luce rapporti tra uomini di Totò Riina e aziende di importanza nazionale come la Rizzani De Eccher, la Saieb e la Fondedile, e persino la Calcestruzzi. Fu a causa di quella inchiesta che venne deciso di accelerare l'assassinio dei due magistrati. Poi, il mio lavoro in commissione terminò, perché quella legislatura, per una singolare coincidenza, venne interrotta dopo soli due anni – io avevo sollecitato una discussione finale sulla mia proposta in commissione.

In quel periodo subii gravissime minacce dalla mafia. Era il 1996. La mia relazione era stata preparata con la collaborazione di un magistrato, Fabrizio Hinna Danesi, che utilizzò i rapporti della Criminalpol firmati dal dottor Alessandro Pansa. Tali rapporti indicavano tutte le società che fecero da copertura allo sporco affare. Nelle successive legislature, la XIII e la XIV, non venne più discussa la mia proposta di relazione che non fu messa all'ordine del giorno.