

## INDAGATO DG DI BPM

## Truffa diamanti, maxi sequestro a 5 banche Vasco tra le vittime

**LA GUARDIA** di Finanza ha sequestrato 700 milioni di euro nell'ambito dell'inchiesta sulla truffa relativa alla vendita di diamanti a investitori e risparmiatori. I sequestri sono stati disposti ai danni della fallita Intermarket Diamond Business, della Diamond Private Investment e di 5 istituti di credito che ne avevano favorito l'operatività: Banco Bpm, Banca Aletti, UniCredit, Intesa

San Paolo e Montepaschi. L'indagine, di cui il Fatto ha dato conto già lo scorso anno, riguarda il meccanismo con cui i due broker avrebbero fatto comprare diamanti a investitori e risparmiatori gonfiando ai loro occhi il valore dei preziosi, attraverso anche false quotazioni sui giornali, mentre le banche indagate sarebbero state consapevoli del meccanismo. Per gli inquirenti gli istituti di credito avreb-



bero avuto un ruolo fondamentale di intermediazione tra le società e i clienti. Il 20 settembre 2017 l'Antitrust aveva già sanzionato le banche per la modalità di offerta dei diamanti "gravemente ingannevoli e omissivi". In totale gli investigatori hanno ricostruito le posizioni di un centinaio di clienti truffati, tra cui numerosi clienti vip: Vasco Rossi, Diana Bracco, Federica Panicucci e Simona Tagli.

## TORINO-LIONE

**Sospensione** Il cda di Telt si è riunito ieri a Parigi, ma non ha lanciato le gare: "Sono necessari approfondimenti tecnico-procedurali"

# Appalti Tav rinviati Toninelli guadagna un mese di tempo

» GIANNI BARBACETTO

Niente bandi d'appalto per il tunnel in Val di Susa. Per ora, il consiglio d'amministrazione di Telt, la società dei governi italiano e francese che dovrebbe realizzare la Torino-Lione, si è riunito ieri a Parigi, ha discusso dalle 11 alle 18, ma non ha lanciato le gare, come era invece previsto dall'ordine del giorno secondo cui sarebbero dovuti partire i bandi per i primi due lotti del tunnel di base, cioè l'intero tratto francese, pari ai tre quarti dell'opera: 45 chilometri dei 57,5 totali, per il valore di 2,3 miliardi di euro. Sarebbe stata la partenza ufficiale del Tav, che finora, in tanti anni, ha prodotto infinite discussioni, progetti, proteste, ritocchi, varianti e solo pochi chilometri di scavi geognostici. Invece il cda di Telt "ha deciso all'unanimità un breve rinvio sulla pubblicazione dei bandi di gara, mantenendo aperta la seduta per acquisire necessari approfondimenti tecnico-procedurali": questa la formula con cui la società ha comunicato la sospensione.

**NEL CORSO DEL CONSIGLIO**, il rappresentante della Commissione europea ha reso nota una comunicazione ufficiale di Inea (Innovation and Networks Executive Agency) che lancia una minaccia di tagliare i fondi: "Condizione per la conferma dell'intera contribuzione di 813 milioni di euro" è "la tempestiva pubblicazione dei bandi, mentre in caso contrario verrà applicata una riduzione di 300 milioni".

Al termine della discussione, il consiglio ha incaricato il presidente francese di Telt e il direttore generale italiano, Mario Virano, "di informare i due governi



La sfida Mario Virano, il direttore generale italiano di Telt. Ansa

dei termini della discussione odierna, delle scadenze definite da Inea e delle responsabilità conseguenti".

A fermare - per ora - il lancio delle gare è stato il ministro italiano delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, che ha dato indica-

zione ai rappresentanti italiani nel cda (cinque su dieci) di chiedere un breve "rinvio tecnico" in attesa di una decisione collegiale del governo italiano, in cui convivono una posizione favorevole al Tav (quella della Lega) e una finora contraria (quella dei Cin-

questelle). La decisione dovrebbe arrivare in un paio di settimane, comunque entro il mese di marzo. La tensione attorno a questo cda di Telt era cresciuta nei giorni scorsi, dopo che il *Fatto Quotidiano* aveva rivelato, domenica scorsa, che il consiglio era pronto a dare il via libera agli appalti. L'Italia li aveva fermati nei mesi scorsi, in attesa dell'analisi costi-benefici sul Tav, ma poi - malgrado l'analisi sia stata una piena bocciatura dell'opera - il ministero delle Infrastrutture si era orientato a lasciare che Telt lanciasse le gare, contando sulla possibilità offerta dal codice francese degli appalti di poterle comunque fermare prima dell'assegnazione dei lavori. Una possibilità dubbia e incerta, secondo molti tecnici. L'avvio

## 300 mln

La minaccia di riduzione dei fondi da parte della Commissione Ue

delle gare avrebbe messo il ministero italiano davanti al fatto compiuto e sancito, di fatto, il via libera al Tav. Per il Movimento 5 Stelle sarebbe stato un secondo motivo di lacerazioni e proteste interne, dopo quelle per aver salvato Matteo Salvini dal processo.

Ora ci sono un paio di settimane in cui il governo dovrà dire definitivamente sì o no all'opera.

Intanto il ministero francese dei Trasporti ha smentito seccamente Sergio Chiamparino, presidente della Regione Piemonte, che lunedì aveva trionfalmente annunciato l'intenzione dell'Unione europea di finanziare il 50 per cento di tutto il Tav, dimezzando (da 1,7 miliardi a 850 milioni) l'impegno dell'Italia per la tratta nazionale della Torino-Lione e riducendo del 10 per cento il costo del tunnel di base. "L'Ue ha confermato la disponibilità a finanziare al 50 per cento non solo il tunnel, ma anche le tratte nazionali di avvicinamento", aveva dichiarato Chiamparino, citando come fonte un suo omologo d'Oltralpe, il vicepresidente della Regione Auvergne-Rhône-Alpes, Etienne Blanc. "E l'ulteriore conferma", aveva concluso Chiamparino, "di quanto l'opera sia strategica e chiude l'inutile querelle sull'analisi costi-benefici".

**SUBITO I GIORNALI** italiani avevano dato per buona la notizia, strillando (ieri) titoli entusiasti: "Tav, un miliardo in più dall'Europa" (*Repubblica*); "La Ue finanzia le tratte nazionali. Tav, così salta l'analisi costi-benefici" (*Corriere della Sera*); "Tav, pressing di Parigi: più fondi dall'Europa" (*La Stampa*). Non era vero niente: "Il ministero smentisce formalmente che ci sia qualsiasi decisione nuova della Commissione europea riguardante il finanziamento del progetto", ha comunicato ieri Parigi, aggiungendo anche un invito a "non fare confusione" e mostrando "stupore per la presa di posizione isolata espressa dal Consiglio" della Regione francese.

» RIPRODUZIONE RISERVATA



### La vicenda

La tensione attorno a questo cda di Telt è cresciuta nei giorni scorsi, dopo che il Fatto ha rivelato che il consiglio era pronto a dare il via libera ai bandi d'appalto per i primi due lotti del tunnel di base, cioè l'intero tratto francese, pari ai tre quarti dell'opera: 45 chilometri dei 57,5 totali, per il valore di 2,3 miliardi. Il ministro Toninelli si era orientato a lasciare che Telt lanciasse le gare, contando sulla possibilità offerta dal codice francese degli appalti di poterle comunque fermare prima dell'assegnazione dei lavori

## IL COMMENTO

**Giravolte** Ieri sostenitore dei metodi di Ponti & C., oggi si schiera tra i critici

## I COSTI E I BENEFICI DI COTTARELLI

» STEFANO FELTRI

Qualche mese fa aveva scritto la prefazione al libro di Marco Ponti e Francesco Ramella, elogiando il loro approccio al tema infrastrutture basato sulla analisi costi-benefici. Oggi Carlo Cottarelli scrive invece una nota del suo Osservatorio, con Gianpaolo Galli, per contestare l'analisi costi-benefici fatta da Ponti e Ramella sul Tav Torino-Lione.

Cottarelli si aggiunge alla lunga lista dei critici ma neppure i loro argomenti decisivi. L'ex commissario alla spending review parte dalla questione accise: più merci passano dai camion al treno, meno tasse incassa lo Stato sulla benzina (e meno pedaggi le concessionarie autostradali). Ponti e soci arrivano alla conclusione che il valore attua-

le dell'opera è negativo per 7 miliardi di euro. Cottarelli obietta che rimarrebbe negativo pure se si escludessero dal conto i pedaggi e le accise, e perfino se si azzerassero i costi dell'investimento: "Insomma, l'opera sarebbe uno spreco anche se ce la regalassero". Questo dovrebbe provare l'assurdità dell'analisi di Ponti & C. Ma dimostra soltanto che in Italia il trasporto stradale è molto tassato e che se circolano meno camion c'è un grosso calo di gettito. Migliora l'ambiente, certo. Ma c'è un prezzo: se tutti gli italiani smettessero di fumare, si salverebbero molte vite, il servizio sanitario risparmierebbe parecchio in cure di

tumori al polmone, ma siamo sicuri che il beneficio tradotto in termini economici compenserebbe il mancato gettito di 5,8 miliardi all'anno? Probabilmente no. Spetta quindi alla politica stabilire se certe cose vanno fatte in nome di interessi più alti - l'ambiente, la salute - o se invece deve prevalere la convenienza economica. Ma è sforzo inutile cercare di presentare come un affare di cui al massimo è una battaglia di principio.

Poi, certo, calano i pedaggi delle autostrade, che in teoria sono uno dei bersagli del governo. Ma per come sono scritte le concessioni, in molti casi i concessionari sono

spesso riusciti a far pagare allo Stato i cali di traffico.

Cottarelli e Galli poi si accodano all'ultima moda: è sbagliato valutare i costi e i benefici dell'opera complessiva, bisogna misurare solo il lato italiano (se lo spreco è tutto francese va bene?). Segue una tabella che mostra come, dividendo per Paese sia i costi che i benefici, il risultato per l'Italia diventa positivo. Miracoli da accettare un po' per fede, visto che il risultato non è molto argomentato. E comunque, usando le ipotesi sul traffico merci di Ponti e soci, il beneficio è di soli 104 milioni.

Ogni economista può farsi la sua analisi costi-benefici, poi spetta alla politica decidere, usando il corposo dossier di Ponti e soci o le sei pagine di Cottarelli e Galli.

» RIPRODUZIONE RISERVATA

Direttore responsabile **Marco Travaglio**  
 Vice direttore vicario **Stefano Feltri**  
 Vice direttore e responsabile libri **Paper First Marco Lillo**  
 Vice direttori **Salvatore Cannavò, Maddalena Oliva**  
 Caporedattore centrale **Eduardo Novella**  
 Caporedattore **Eduardo Di Blasi**  
 Vicecaporedattore **Stefano Citati**  
 Art director **Fabio Corsi**

mail: [segreteria@ilfattoquotidiano.it](mailto:segreteria@ilfattoquotidiano.it)  
 Società Editoriale **Il Fatto S.p.A.**  
 sede legale: 00184 Roma, Via di Sant'Erasmo n° 2

**Cinzia Monteverdi**  
 (Presidente e amministratore delegato)  
**Luca D'Aprile** (Consigliere delegato all'innovazione)  
**Antonio Padellaro** (Consigliere)  
**Laila Pavone** (Consigliere indipendente)  
**Lucia Calvo** (Consigliere indipendente)

Centri stampa: Ultrasud, 00156 Roma, via Carlo Pesenti n°130;  
 Utosud, 20060 Milano, Pessano con Bornago, via Aldo Moro n° 4;  
 Centro Stampa Unione Sarda S.p.A., 09034 Ennas (CA), via Omicron;  
 Società Grafica Siciliana S.p.A., 95030 Catania, strada 5ª n° 35

**Pubblicità:** Concessionaria esclusiva per l'Italia e per l'estero  
 SPORT NETWORK S.r.l. Ufficio: Milano 20134, via Messina 38  
 Tel. 02/349621 - Fax 02/34962450  
 Roma 00185 - P.zza Indipendenza, 11/B  
 mail: [segreteria@sportnetwork.it](mailto:segreteria@sportnetwork.it), sito: [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

**Distribuzione:** m-ds Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 19  
 20132 Milano - Tel. 02/25821 - Fax 02/25825306

Regole del trattamento dei dati (d. Lgs. 196/2003): Antonio Padellaro  
 Chiusura in redazione ore 22:00 - Certificato ADS n° 6547 del 16/12/2018  
 Iscr. al Registro degli Operatori di Comunicazione al numero 18599

**COME ABBONARSI**  
 È possibile sottoscrivere l'abbonamento su:  
<https://shop.ilfattoquotidiano.it/abbonamenti/>  
 • Servizio clienti [abbonamenti@ilfattoquotidiano.it](mailto:abbonamenti@ilfattoquotidiano.it) • Tel. 0521.1687.687