

Gli affari d'oro (nero) fra i Moratti ed Erdogan

Nuovi documenti raccontano perché la Saras è finita sotto inchiesta

PETROLIO SPORCO / TERZA PUNTATA

La rottura nera che lega Erdogan agli affari della Saras

Gli inquirenti stanno indagando sull'azienda petrolifera dei Moratti per un giro di presunto contrabbando di petrolio dal Kurdistan iracheno che coinvolge anche la Powertrans. Chi ha dato notizie su questa società in Turchia è accusato di terrorismo: il dominus era l'ex ministro dell'Economia e genero del presidente

Il genero	Doppio ruolo
Albayrak è stato	Letizia Moratti
ministro	era anche
dell'Energia	presidente di
e anche	Ubi, banca cui si
dell'Economia	appoggia Saras

GIOVANNA FAGGIONATO,
GIOVANNI TIZIAN,
NELLO TROCCHIA
ROMA

Il porto mediterraneo di Ashkelon è oggi uno dei due principali scali energetici di Israele, snodo dei traffici di gas e petrolio sul Mediterraneo, ma per la direzione di

strettuamente antimafia e antiterrorismo che ha iniziato a indagare per riciclaggio sulla società petrolifera Saras e su una possibile rete di contrabbando del petrolio lungo le vie del Mare Nostrum, Ashkelon è soprattutto un porto fantasma.

Inizia da qui l'ultima tappa dell'inchiesta realizzata da Domani per raccontare il lato oscuro del commercio del pe-

trolio. Centinaia di documenti societari e giudiziari messi



assieme svelano l'intreccio di storie e affari che seppure apparentemente slegate tra loro trovano forti connessioni per via degli stessi personaggi che si muovono sullo sfondo: mediatori, imprenditori e uomini d'affari, nomi che tornano sulle rotte del contrabbando.

Un business che provoca un danno per le casse dello Stato enorme: negli ultimi cinque anni l'evasione delle accise e dell'Iva ha provocato un ammanco di dieci miliardi, in pratica ogni anno vengono evase imposte per due miliardi.

Per ricostruire questo flusso carsico di denaro che appare in chiaro e poi scompare, bisogna seguire il lungo tragitto dai territori di estrazione fino alle nostre pompe di benzina ed è un punto che si passa per i depositi di insospettabili aziende.

L'ultima puntata dell'inchiesta parte dal porto "fantasma" di Ashkelon e arriva in Sardegna, all'azienda della famiglia Moratti.

I documenti di Cagliari

La direzione anti-frode dell'ufficio dogane di Cagliari ha trovato il nome del porto su alcune bollette di importazione del greggio sequestrate nel giugno del 2016 alla Saras, la società petrolifera della famiglia Moratti, ma quei documenti presentano talmente tante anomalie che gli inquirenti ipotizzano che siano dei falsi. E che siano stati utilizzati per confondere letteralmente acque, e coprire le rotte vere: quelle di un traffico illecito di petrolio che parte dal Kurdistan iracheno, fino al 2017 occupato dalle milizie dei terroristi dell'Isis, e tramite la Turchia e una azienda associata all'ex ministro dell'Economia turco.

Questa è la storia di come la società della famiglia Moratti ha importato in Italia petrolio per un controvalore di circa 1,2 miliardi di euro finendo al centro di un'inchiesta per contrabbando, riciclaggio condotta dalla guardia di finanza. Una storia fatta di carichi navali, di organizzazioni criminali tra Italia e Malta e di giornalisti turchi a proces-

so per terrorismo. Tuttavia questa è una storia anche italiana: inizia a Cagliari, quando i funzionari dell'agenzia delle dogane si accorgono che qualcosa nei traffici internazionali del petrolio sta cambiando.

L'origine del greggio

C'è una nota del 12 aprile 2016 che spiega cosa sta succedendo: dal secondo semestre del 2014 c'è stata «una inversione dei poli di provenienza e origine riguardanti il petrolio greggio ed il gasolio di origine e provenienza turca e russa importato in Italia, in particolare presso gli Uffici doganali di Sicilia e Sardegna».

Aumentano le risorse del primo petrolio quello di provenienza turca ma di origine irachena e diminuiscono quelle del secondo di origine russa. La direzione *intelligence* inizia ad analizzare le bollette di importazione delle tonnellate di greggio importate per tutto il 2015 e il 2016 di origine irachena e a giugno 2016 sequestra i documenti della multinazionale dei Moratti, ma anche quelli della capitaneria di porto: analizzandoli scopre che troppe cose non tornano.

I prezzi, per cominciare. La maggior parte delle operazioni di importazione di Saras dall'Iraq, 51 su 72, sono acquisti dalla Petraco Oil Company, ramo svizzero di una società britannica con sede nell'isola di Guernsey, paradiso fiscale nella black list europea, che emette fattura tramite la sede di Monaco di Unicredit.

Sono acquisti molto vantaggiosi, troppo: sono sotto la soglia di mercato «mediamente per oltre il 22 per cento, con punte del 38-42 per cento».

La seconda anomalia: i documenti. In almeno ventuno operazioni analizzate mancano certificati validi di origine del greggio. E le bolle di importazione, cioè i documenti che accompagnano i carichi sulle navi, confondono le rotte.

La maggior parte delle bolle indica come mittente l'azienda turca Powertrans e come destinatario una azienda con sede nel paradiso fiscale delle Virgin Island: la Edgewaters Falls. In alcuni casi è indicata la provenienza israeliana, in altri turca o egiziana, ma le carte si contraddicono.

Il genero di Erdogan

Un carico di 98 mila 500 tonnellate di greggio importato dalla nave Vinga nel febbraio del 2015 è accompagnato dal timbro della Iraq mercantile maritime service limited, una società cipriota che però risulta inattiva, mentre nella bolla di carico è indicato il passaggio nel porto di Ashkelon in Israele. Non c'è nessuna firma oltre a quella del capitano. Lui stesso ha dichiarato che negli stessi giorni si trovava impegnato in operazioni di carico da barca a barca davanti a Port Said, in Egitto.

Queste operazioni da nave a nave, il metodo è conosciuto con il nome *ship to ship*, tornano spesso e servono a confondere, secondo chi indaga sul network dei contrabbandieri. I doganieri trovano più certificati per gli stessi viaggi a firma di mittenti diversi, tanto che ipotizzano «che tali documenti siano stati emessi senza alcun vincolo, al solo fine di fornire documentazione ad uso dei destinatari».

In alcuni casi c'è un certificato della camera di commercio turca o un timbro del governo regionale del Kurdistan, ma nella maggior parte dei casi all'ufficio doganale viene presentato solo un documento su foglio bianco senza intestazione e non rilasciato da un'autorità pubblica».

Risposte «sfuggenti»

Le autorità turche e quelle italiane collaborano per ricostruire le rotte dei carichi, ma quando gli italiani chiedono come mai la società Powertrans non sono normali certificati di origine, ricevono ri-

sposte «elusive».

La spiegazione che le autorità potrebbero dare è che Powertrans non è una società qualunque.

«Nel 2016 un gruppo di hacker ha inviato a me e ad altri giornalisti un database di migliaia di mail», racconta Tunca Ogreten, giornalista investigativo turco che ora lavora per il giornale tedesco Deutsche Welle.

In quella mail c'era scritto che la persona che decideva tutto dentro alla Powertrans, azienda, formalmente controllata dalla due società di Singapore, era Berat Albayrak.

In Turchia sanno tutti di chi parliamo: Albayrak è nientemeno che il genero del presidente turco Recep Tayyip Erdogan. All'epoca era ministro dell'Energia e dal 2018 fino al novembre scorso è stato il ministro dell'Economia e delle finanze, protagonista anche della stagione della crisi monetaria della lira turca.

Ogreten racconta di aver perso un anno di vita per aver scritto del ruolo di Albayrak nella Powertrans.

Dopo quella rivelazione, sono arrivati a casa sua all'alba e lo hanno arrestato con l'accusa di associazione terroristica. È stato trecento giorni in custodia, ha ancora un processo pendente.

In quelle mail arrivate sulla sua casella di posta si raccontava che la Powetrans importava petrolio dal Kurdistan e «cercava di nasconderne l'origine facendo passare il prodotto come israeliano», spiega il cronista.

Il suo racconto fa combaciare i pezzi delle due storie, quella turca e quella scoperta dai detective dell'antimafia di Cagliari.

Gli investigatori italiani ipotizzano che i pagamenti tra Powertrans e Edgwaters Falls servano a far transitare dalle banche e dagli intermediari turchi - in questo caso tramite Vakifbank - i pagamenti del petrolio curdo, senza l'autorizzazione del governo iracheno. A lungo, infatti, tra il 2014 e il 2017 le tensioni sulla destinazione dei proventi del petrolio tra il governo centrale di Baghdad e quello regionale curdo hanno portato alla rot-

tura degli accordi che ne regolavano la commercializzazione.

L'oro "sporco"

In questo scenario, si affaccia anche una ipotesi peggiore. Gli inquirenti temono che quei soldi hanno pagato non solo petrolio curdo venduto di contrabbando, ma anche petrolio dei pozzi controllati in quegli anni dalle milizie dello stato islamico. Temono dunque che i fondi per "l'oro sporco" abbiano finanziato i terroristi.

Nei documenti letti da Domañi chiedono di verificare la presenza dell'Isis nel territorio. Di certo c'è che l'uomo che in quel periodo è considerato il riferimento dei governi occidentali per acquistare il greggio dai giacimenti curdi, Ali Lakhani Murtaza, passa da Milano a fine dicembre ed è in compagnia dei dirigenti proprio della Petraco.

Il nome di Murtaza è tra i passeggeri del volo privato che parte da Londra alle 19.50 del 17 dicembre 2016 con destinazione Malpensa.

Poche ore dopo, alle 21.46, il broker riparte per Londra, mentre i dirigenti della Petraco proseguono verso Erbil, nel Kurdistan iracheno.

Le rotte del denaro

Dopo le rotte delle navi e quelle degli aerei, bisogna seguire quelle del denaro. Il fiume è carsico e solo una ventina di operazioni tra le 72 che legano la Petraco alla Saras sono tracciate. La prima parte della filiera è quella che dal Kurdistan porta il petrolio in Turchia e poi in Italia.

Lo schema ricostruito nei documenti inediti spiega che fino a luglio 2015 il greggio veniva estratto in Kurdistan, acquistato da Powertrans, rivenduto a Edgewater Falls ed eventualmente rivenduto altri intermediari. Per esempio la Galtrade Ltd o la Bb Energy trading, entrambe società delle Isole Vergini, o ancora alla Kazmunaygas e poi ancora alla Petraco Oil per arrivare infine a Saras.

Petraco e Bb Energy trading hanno una cosa in comune: la banca in cui hanno il conto corrente è l'Unicredit di Mona-

co meglio conosciuta come Hvb, la sesta banca tedesca. Una coincidenza considerata «alquanto anomala», anche perché è la stessa banca che custodiva il conto corrente della Edgewater Falls dove secondo le mail il governo regionale avrebbe depositato uno storno di sessanta milioni di dollari.

Unicredit interpellata su questa anomalia e sulle operazioni bancarie legate alle indagini non ha voluto commentare.

A fine dicembre dieci giorni dopo quel volo privato su Malpensa, la Saras dei Moratti realizza tramite la sua controllata Saras Trading e tramite Ubi Banca, cioè la società di cui allora Letizia Moratti è presidente, una operazione di cessione di crediti: il beneficiario è la stessa Petraco che le vende il petrolio, tanto che la procura di Brescia prima e ora quella di Cagliari ipotizzano che si tratti di una operazione di riciclaggio e auto riciclaggio.

Ubi Banca era già stata sanzionata dalla vigilanza della Banca d'Italia per l'insufficienza dei suoi presidi antiriciclaggio.

Ma anche questo istituto di credito non ha risposto alla nostra richiesta di commento.

Oggi Petraco è una società di diritto britannico

che ha come soci due aziende nel paradiso fiscale dell'isola di Guernsey. Ma secondo i documenti le società britanniche sono collegate alla Petraco Spa società italiana fondata negli anni Settanta, che a Milano ha operato fino al 2013, allora controllata per il 98 per cento dalla Compagnia fiduciaria lombarda Spa.

Per Saras le operazioni "sotto costo" con la Petraco rappresentano il dodici per cento di quella tipologia di importazioni, «tanto che è ragionevole supporre che le dinamiche commerciali siano note a livelli apicali del management» si legge nei rapporti investigativi. Operazioni che

corrispondono a un periodo in cui l'azienda registra meno spese, meno ricavi e valori molto positivi di ritorno dell'investimento.

La Petraco, però, è una delle poche aziende che si confronta anche sull'altro lato della filiera di Saras e della rete di presunto contrabbando. E qui torniamo alle anomalie dei documenti. Dopo aver raffinato il petrolio, la Saras lo vende, ma per le operazioni prese in esame dagli investigatori senza che sia noto «il destinatario finale», quindi l'identikit di chi paga.

In alcuni casi per esempio viene indicata una banca estera con il paese di destinazione Gibilterra e poi la bollette viene rettificata, indicando come destinatario la società slovena, Petrol DD Ljubljana, senza però modificare il paese di destinazione che resta Gibilterra. La Petro DD Lubiana, la principale società petrolifera slovena, è citata in numerose segnalazioni di sospetta frode iva e accisa sui carburanti. I rapporti tra Saras e Petro DD valgono solo nel 2017 quasi 125 milioni di euro. E in diverse fatture della società slovena compare anche la Petraco. Ma le rotte di esportazione della Saras non si fermano qui. Ci sono «rapporti economici commerciali intrattenuati da Saras con società contigue ad ambienti di criminalità organizzata».

Le tracce questa volta portano ai clan dei casalesi, cosche di Catania e alle reti criminali

dell'isola di Malta.

La rete maltese

Gli inquirenti ipotizzano, infatti, che la criminalità organizzata catanese stia in qualche modo gestendo il traffico di carburante proveniente via mare dalla Libia, dalla Siria e dall'Iraq, attraverso la creazione di società maltesi e società finanziarie di diritto estero utilizzate per far confluire il denaro ottenuto dai traffici illegali.

A Malta, stato al centro di intrecci finanziari non sempre limpidi ma che permette un facile accesso al mercato dell'Unione europea, emerge la figura di Gordon Debano. Secondo i documenti investigativi Debano è uno dei principali attori del canale di approvvigionamento maltese e risulta «più volte implicato in casi di contrabbando».

Diverse società a lui riconducibili hanno intrattenuto scambi commerciali con la galassia di società coinvolte nell'inchiesta su Saras e contemporaneamente in diverse aziende ci sono esponenti dell'ambiente catanese.

Più di un milione di euro

Una serie di rapporti investigativi svelano come l'azienda maltese Petroplus Ltd, di Debano, abbia ricevuto oltre un milione di euro tra il 2015 e il 2016 dalla raffineria sarda di Saras e ne abbia versati più di cinque alla Saras Spa.

Insomma, Debano ha goduto di fiducia nel mercato del greggio a livello internazionale. Anche il colosso russo Lukoil, per esempio, ha fatto affari per due milioni con Petroplus.

C'è anche una seconda socie-

tà di Malta che indirettamente con Saras e direttamente con Petroplus ha chiuso diversi affari: è la San Lucian Oil della nota famiglia isolana Falzon, ritenuta vicina alla politica maltese. Alcuni anni fa suoi esponenti erano stati coinvolti in indagini sul carburante illecito. Tra le navi finite al centro dello scandalo una era di Gordon Debano.

Negli atti giudiziari di Catania la San Lucian è, infatti, citata come acquirente della merce importata da Debano. In effetti nei report degli investigatori è confermata questa ipotesi: tra il 2015 e il 2016 la società riconducibile a Debano ha intrattenuto scambi commerciali per oltre due milioni di euro con San Lucian. Non è la sola, nel flusso di denaro dell'epoca, 127 milioni di euro, troviamo anche un'articolazione del colosso di stato italiano: Eni trading and shipping ha avuto rapporti economici con l'impresa della famiglia Falzon per più di un milione.

Nell'inchiesta che ha coinvolto Gordon Debano, emergono poi altre due società che commerciano prodotti petroliferi, la Maxcom Petroli Spa e la Maxcom bunker Spa.

L'amministratore della Maxcom Petroli Spa, ormai ex, Marco Porta è indagato insieme a Debano. Secondo i documenti erano coinvolti nel presunto contrabbando architettato dalla stessa rete criminale. Entrambe le società risultano aver fatto affari con la Saras rispettivamente per 175 mila e per oltre 1,3 milioni. Relazioni commerciali che confermano la caratura dei maltesi e del loro giro: credibili a tal punto da concludere affari con i colossi del petrolio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE ALTRE PUNTATE DELL'INCHIESTA

Dalla Libia all'Italia: traffici di uomini e di petrolio



La prima puntata dell'inchiesta di Domani, pubblicata lo scorso otto aprile, ha raccontato fin dove si spingono gli interessi dei clan di camorra nel contrabbando di petrolio. Un business che in pochi anni, dal 2017 a oggi, ha portato all'arresto di quasi 140 persone, settanta solo nell'ultima maxi inchiesta Petrolmafia Spa. Tra loro spiccano personaggi che vengono da altri mondi, come l'aspirante showgirl Anna Bettozzi, fermata nel maggio 2019 dalla guardia di finanza mentre era alla guida di una Rolls Royce fuoriserie con a bordo 300mila euro, direzione festival di Cannes. Bettozzi, in arte Anna Betz, famosa nei salotti romani, animatrice delle feste di Silvio Berlusconi, è la vedova del petroliere Sergio De Cesare, coinvolto, prima di morire nel

2015, in una mega inchiesta per una presunta frode sull'Iva. Attorno alla sua società girano gli interessi di un brand che è la storia criminale della camorra napoletana: i Moccia di Afragola. La seconda puntata, pubblicata il 9 aprile, racconta l'altra sponda del Mediterraneo: la Libia da dove arriva il petrolio di contrabbando. Qui i trafficanti di greggio spesso coincidono con i trafficanti di uomini: capi delle milizie diventati interlocutori per la criminalità organizzata italiana. Un ex manager della National oil company, la compagnia di bandiera libica, ha raccontato come le vecchie pompe di benzina abbandonate siano diventate la fonte dei contrabbandieri che controllano il territorio. Tutte e tre le puntate le potete leggere nel longform "Petrolio sporco" online a partire da martedì.



Oggi Letizia Moratti è vicepresidente della Lombardia. È stata presidente di Ubi e suo marito Gianmarco, morto nel 2019, era presidente di Saras

FOTO LAPRESSE



L'azienda della famiglia Moratti ha importato in Italia petrolio per 1,2 miliardi di euro e si è così trovata al centro di una inchiesta per riciclaggio

ILLUSTRAZIONE DI VALENTINA VINCI