

Enrico Mattei, l'uomo che osò sfidare le multinazionali del petrolio

Una delle migliori occasioni per far decollare l'Italia, dopo le macerie belliche, è andata letteralmente in fumo nel cielo basso e autunnale della provincia lombarda, all'alba degli anni '60. Anno 1962, per la precisione, la sera del 27 ottobre. Sopra Bascapè, 1755 anime da ultimo censimento, campagne e fienili a oriente di Pavia, qualcuno vede **un piccolo aereo precipitare ed esplodere**, avvolto da fiamme e fuoco. Una picchiata, un gran botto e poi rottami dappertutto, tra i campi coltivati. Il bireattore che si è schiantato al suolo era una Morane-Saulnier 760, un velivolo francese, alla cloche un pilota d'eccezione, Irnerio Bertuzzi, ex ufficiale dell'Aeronautica pluridecorato. L'aereo era diretto a Linate, proveniente da Catania, a bordo c'era un giornalista americano, William McHale, e un altro passeggero, decisamente d'eccezione: **Enrico Mattei**.

Talmente importante, che la versione dei fatti cambia dopo che si viene a sapere della sua presenza a bordo. Spariscono le testimonianze di chi ha visto l'aereo esplodere in volo, cominciano i non so e i non ricordo, l'aereo è arrivato a terra intero e si è disintegrato al suolo: c'è una bella differenza. La morte violenta di Enrico Mattei viene archiviata come un incidente aereo anche per l'Eni, che era nata una decina di anni prima proprio grazie a lui.

Mattei è **l'uomo dell'energia e delle risorse**, l'uomo che aveva letteralmente fatto il pieno all'Italia, con estrazioni di metano e petrolio, e che la stava spingendo a correre come e meglio delle altre e a guardarsi nell'ombelico, nel cuore del Mediterraneo, per costruirsi un ruolo da protagonista nelle dinamiche antiche e sempre cruciali del Mare Nostrum. Uno che si era fatto da solo, quando i tamburi della Seconda Guerra mondiale erano ancora lontani, con poca voglia di studiare ma un talento innato per trattare, per fare accordi, per guardare lontano e vedere le strade giuste per arrivarci. Uno partito da fattorino e arrivato a sfidare le famose e famigerate Sette Sorelle, le grandi compagnie petrolifere americane che si spartivano l'oro nero e i suoi enormi profitti, le multinazionali in fondo sono sempre esistite anche se con declinazioni diverse, e non gradivano affatto di fare patti con uno come Mattei. O, peggio, di essere messe in un angolo dalla sua carismatica capacità di tenere il pallino e tirare dritto per la sua strada.

Enrico Mattei, l'uomo che osò sfidare le multinazionali del petrolio



Enrico Mattei sull'aereo aziendale [fonte: archivio storico Eni]

Voleva rendere l'Italia energeticamente indipendente

Una grande, enorme occasione appunto per l'Italia che oltre al boom economico, avrebbe avuto con lui un capitano di impresa e un politico lungimirante ed ecumenico. Con la rapida apertura e conclusione dell'inchiesta sull'incidente di Bascapè, inizia infatti quello che viene tuttora definito il **Caso Mattei**. Uno dei segreti più grandi e cruciali che restano sepolti, in questo Paese, sotto una cortina di silenzi e ipotesi.

Ci sono state per la verità altre due indagini su quello strano incidente: la prima dal 1962 al 1966, affiancata dal lavoro di una commissione ministeriale che in Italia non manca mai e che ha concluso, indecisa, tra un guasto e un errore del pilota, nonostante fosse una specie di Barone Rosso. Il pm Santachiara arrivò a dare la **colpa alla stanchezza di Bertuzzi**, una leggenda dell'aria che si sarebbe affaticato nel breve tragitto dalla Sicilia alla Lombardia. La seconda inchiesta viene aperta nel 1994, dopo la stagione delle bombe mafiose a Firenze e Roma, dopo che pentiti da novanta come Buscetta ne parlano. Il

Enrico Mattei, l'uomo che osò sfidare le multinazionali del petrolio

sospetto che sulla morte di Mattei ci fosse la lunga mano della mafia, magari per conto terzi, c'era già da tempo. Forse da sempre. Il pm Vincenzo Calia mise insieme una colossale mole di documenti e carte, con 12 perizie e 614 testimoni sfilati in aula a deporre, 13 faldoni e 5000 pagine, fu anche riesumata la salma di Mattei per altri accertamenti, arrivando alla conclusione e all'ipotesi di **un ordigno esploso a bordo dell'aereo**. L'inchiesta fu comunque archiviata. Intervistato tre anni fa, il magistrato che da solo scavò quella voragine sotto ai piedi dei potenti dettò un epitaffio molto illuminante, sulla vita e sulla morte del padre dell'Eni: «Mattei si poneva come obiettivo **l'autonomia energetica** dell'Italia, la sua scomparsa azzerò quel progetto industriale e il nostro Paese tornò a dipendere dai grandi produttori internazionali».



Enrico Mattei a colloquio con esponenti della Repubblica Popolare Cinese [fonte: archivio storico Eni]

Enormi intrecci politici ed economici

È stata però accertato e svelato l'intreccio che lega la fine di Mattei con la scomparsa di **Mauro De Mauro**, giornalista de "L'Ora" di Palermo che il 16 settembre 1970 su sequestrato da Cosa Nostra senza mai essere più ritrovato. Secondo i giudici della prima sezione della Corte di Assise di Palermo, la Cupola mafiosa tolse di mezzo il cronista perché si era avvicinato troppo al mistero dell'incidente aereo di otto anni prima. De Mauro stava infatti raccogliendo notizie sul fatto per conto del regista Francesco Rosi, alle prese con la realizzazione di **un film sulla vita e la figura di Mattei** che poi è uscito (nel 1972) con Gian Maria Volontè nei panni del protagonista. "La causa scatenante della decisione di procedere senza indugio al sequestro e all'uccisione di Mauro De Mauro fu costituita dal pericolo imminente che egli stesse per divulgare quanto aveva scoperto sulla natura dolosa delle cause dell'incidente aereo di Bascapè, violando un segreto fino ad allora rimasto impenetrabile e così mettendo a repentaglio l'impunità degli influenti personaggi che avevano ordito il complotto ai danni di Enrico Mattei, oltre a innescare una serie di effetti a catena di devastante impatto sugli equilibri politici e sull'immagine stessa delle istituzioni" scrivono i giudici siciliani nelle loro 2.199 pagine che ricostruiscono, insieme alla lupara bianca che ha fatto sparire De Mauro e con Totò Riina unico imputato (assolto), gli intrecci politici ed economici, con profili internazionali, e le oscure trame che si sono mosse dietro alla fine, o per meglio dire all'eliminazione, di Enrico Mattei.



Enrico Mattei in compagnia del presidente egiziano Nasser

Uno dei più grandi capitani d'industria di questo paese, ricordato prima di tutto per il suo celebre motto "**non voglio essere ricco in un paese povero**". Primo di cinque figli, nato nel 1906 ad Acqualagna, provincia di Macerata, un padre brigadiere dei carabinieri e la mamma casalinga. Con le qualità ma con poca applicazione, tra i banchi di scuola, come si direbbe ora. Un bambino molto interessato al mondo dei grandi, una gavetta precoce tra la manifattura e l'ingresso in una conceria a Matelica: a 20 anni era già il responsabile. Poi il trasferimento a Milano dove mette in piedi una ditta di vernici con una ventina di operai, e la chiamata nel 1944, durante la Repubblica di Salò, nelle file della Resistenza. Il CLN gli affida un ruolo militare e col nome di battaglia di Marconi, prima nelle Marche e poi in Lombardia, si mette in luce. Proprio nell'Oltrepò pavese, non lontano da dove poi ha trovato la morte, ha creato un piccolo esercito di 65mila uomini, ne aveva ereditati 2000, portando nella Resistenza la sua anima democristiana: aveva prima militato nei partigiani Guelfi delle

Enrico Mattei, l'uomo che osò sfidare le multinazionali del petrolio

Marche. Il suo contributo alla causa finisce con l'onore di marciare in prima fila nel giorno della Liberazione di Milano, dopo aver conosciuto personaggi del calibro di Longo e Parri. Arriva una medaglia al valore e anche il tributo degli americani, che poi diventeranno suoi inesorabili avversari nella battaglia per il petrolio e per la sua gestione.

Nel 1948 viene eletto **deputato con la Democrazia Cristiana**, Amintore Fanfani è uno dei suoi punti di riferimento insieme al sindaco di Firenze, Giorgio La Pira, con cui condivide la visione "mediterranea" di un paese non subalterno nel clima da Guerra Fredda, ma appunto centrale nel teatro geopolitico ed economico del Mare Nostrum. A guerra finita viene incaricato di liquidare **l'Agip**, che era stata creata per la ricerca e l'estrazione del petrolio e aveva per questo strutture, uomini, mezzi e competenze. Nella sua lungimirante visione del futuro per l'Italia, Mattei aveva ben chiaro l'importanza dell'approvvigionamento di fonti di energia, un lasciapassare per un'economia forte, autosufficiente e libera da influenze e dipendenze altrui. Invece di liquidarla, infatti, il partigiano Mattei rilancia Agip e rispolvera la sua capacità estrattiva. Alla guida del "Cane a sei zampe" vengono scoperti diversi giacimenti di metano nella pianura padana, il progetto di Mattei era quello di creare con Agip e Snam il deposito italiano di petrolio e gas, carburante necessario per macinare chilometri nel futuro e mettere il paese nelle condizioni **di sfruttare le proprie risorse**, senza comprare quelle altrui (a prezzi esorbitanti, spesso).



Un distributore Agip in Sudan [fonte: archivio storico Eni]

La nascita dell'energia italiana negli anni del boom

Per costruire **la rete di metanodotti** necessari a portare nelle case degli italiani il gas che serviva per accendere il futuro del paese, l'animo di Mattei che in una persona sola è un imprenditore, un politico, un partigiano e un uomo molto pragmatico, inventa uno stratagemma degno di Richelieu. Fa scavare agli uomini Agip di notte, per posare i tubi delle condotte metanifere, e di giorno quando nei paesi e nelle località scoprono i buchi, si scusa con la cittadinanza da cui ottiene di poter ricoprire tutto, una volta finito i lavori, pur di ripristinare l'integrità delle strade. La rete del metano italiano è nata così, aggirando costi e tempi elefantiaci della burocrazia per ottenere le autorizzazioni. Dopo il metano è il turno del **petrolio**. Nel 1949, a Cortemaggiore, nella pancia dell'Emilia Romagna, viene scoperto un giacimento che non può certo bastare al bisogno italiano di greggio, ma che

Enrico Mattei, l'uomo che osò sfidare le multinazionali del petrolio

grazie a Mattei - che ha anche creato un quotidiano come il *Giorno* per avviare una narrazione del paese e dell'economia secondo i suoi obiettivi - diventa una specie di Dubai italiana, per l'epoca. Nasce il celeberrimo slogan "Supercortemaggiore, la potente benzina italiana", Valletta inventa e costruisce con la Fiat la 500 per la quale ci vogliono 13 stipendi da operaio. L'Italia si avvia a iniziare il boom economico che deflagra un decennio dopo, ma ha bisogno appunto di tanta benzina.



Nel 1953 Mattei **crea ENI** - Ente Nazionale Idrocarburi - e ne diviene presidente. Sotto alla sua ala, una specie di cabina di regia per il settore energetico del paese, vengono raccolte Agip (petrolio), Snam (gas metano), Anic (chimica per l'agricoltura), Liquigas (gas liquefatto in bombole), Nuovo Pignone (attrezzature meccaniche per l'industria) e Romsa (raffineria di oli minerali). Soprattutto, per garantire all'Italia il fabbisogno di petrolio necessario ad alimentare il boom economico e consolidare la ricostruzione post bellica, Mattei va a cercare il petrolio dove ci sono i più grandi giacimenti del mondo, Nord Africa e Golfo

Persico, stringendo accordi con i paesi in via di sviluppo ma anche con lo Scià di Persia. La sua formazione di politico democristiano, la sua abilità nelle trattative e il suo animo da visionario, lo porta a stringere accordi nuovi e molto promettenti: capisce che bisogna incentivare i produttori e gli lascia il 75% delle royalties, che con altri erano al 5%.

Un uomo solo contro le multinazionali del petrolio

Gli altri, nemmeno a dirlo, sono i cartelli internazionali del settore, nel quale Mattei entra con l'impatto di un meteorite. Quelle che lui definisce argutamente le Sette sorelle, e che avevano fino ad allora il monopolio di produzione e distribuzione del carburante, la prendono molto male. Si tratta di **Exxon, Shell, British Petroleum, Mobil, Chevron, Gulf e Texaco**. A parte la Shell, olandese, e la British, britannica, le altre cinque erano tutte società statunitensi. Nel 1957, Mattei fu definito dagli americani qualcosa di molto simile ad un "pericoloso comunista", visto che tra l'altro nel frattempo aveva preso le parti della resistenza algerina contro il colonialismo francese. Il padre dell'Eni mette in discussione il monopolio delle multinazionali del petrolio, butta all'aria gli equilibri politici creati dagli americani in Italia nel dopoguerra e tutto questo, secondo tutti, non poteva restare senza conseguenze. **Un uomo solo contro alcune tra le più potenti lobby del mondo** di allora e di oggi. Anche e soprattutto per questo, non sono ancora svanite le ombre dietro all'incidente di Bascapè: soprattutto, l'ombra dei 100 grammi di Compound B, l'esplosivo che secondo la perizia postuma era stato collocato nel cruscotto del bireattore per spezzare il volo di Enrico Mattei.

Enrico Mattei, l'uomo che osò sfidare le multinazionali del petrolio



I resti del veivolo sul quale si trovava Enrico Mattei la sera del 27 ottobre 1962

[di Salvatore Maria Righi]