

LORENZO NECCI E L'ALTA VELOCITÀ

Tratto dagli appunti di Lorenzo Necci
e dai fatti di cronaca

Lorenzo Necci ha destinato una parte significativa della sua vita professionale alla ideazione e alla realizzazione del programma di ammodernamento della rete ferroviaria nazionale oggi comunemente (con sommaria semplificazione) definito come «alta velocità».

Una volta estromesso dal ponte di comando delle FS con le note modalità, non ha mancato di sensibilizzare l'opinione pubblica e le stesse istituzioni sui gravissimi rischi che potevano determinare ritardi, ripensamenti o rideterminazioni del progetto quale da lui concepito.

Oggi ci si chiede perché l'alta velocità sia costata così tanto allo Stato italiano e ai suoi cittadini.

Una domanda che trova da parte di tecnici, politici e commentatori varie, molte, spesso pretestuose, risposte. Una domanda alla quale si può rispondere semplicemente riportando quanto detto e scritto da Lorenzo Necci in circostanze e documenti ufficiali e in epoca non sospetta.

L'11 dicembre 1996, all'indomani dei tragici eventi giudiziari che lo hanno riguardato¹, Lorenzo Necci trova la forza

¹ In data 15 settembre 1996, Lorenzo Necci veniva tratto in arresto per ordine del GIP de La Spezia. L'istanza di arresti domiciliari presentata dai suoi legali è stata respinta fino a quando egli non si è dimesso dalle ferrovie dello Stato. In data 7 marzo 1997 la corte di cassazione ha dichiarato la nullità dell'arresto per la totale insussistenza a carico di Lorenzo Necci di indizi di colpevolezza, attesa anche la sua

di dimenticare per un momento le ingiustizie subite e tentare un'ultima difesa del suo progetto: non certo per utilità personale ma per cercare di scongiurare i costi e gli effetti negativi per la collettività nazionale che sarebbero inevitabilmente conseguiti a scelte diverse da quelle da lui operate nella massima trasparenza e con il conforto delle massime istituzioni del Paese.

Egli, da funzionario pubblico quale non ha mai smesso di considerarsi, si rivolge direttamente al Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro, ma anche al presidente del Consiglio Romano Prodi, al Ministro del Tesoro Carlo Azeglio Ciampi e addirittura al Ministro dei Trasporti dell'epoca con una ferma missiva ammonitrice, rimasta purtroppo inascoltata. Ma forse non è il caso di aggiungere altro e di lasciare la parola direttamente a Lorenzo Necci, riportando stralci testuali di tale missiva.

Signor Presidente...

... il Governo mi affidò alla fine del giugno 1990 un compito molto impegnativo. Da un lato il risanamento delle FS e, dall'altro, la realizzazione di un programma di rilancio del trasporto collettivo in Italia di dimensioni gigantesche, deciso dal Parlamento e dal Governo medesimo, incentrato sull'alta velocità; ma di questo programma mancavano sia le minime basi progettuali e autorizzatorie... sia le disponibilità finanziarie.

... In questi anni le FS sono giunte a un livello di efficienza paragonabile alle migliori Ferrovie europee. A sottolineare la raggiunta credibilità delle FS, per due volte sono

«disfunzionalità» rispetto al sodalizio criminoso, peraltro ritenuto insussistente, tra le altre persone arrestate. Il procedimento penale relativo alla cd. vicenda «Contship», alla base dell'arresto, è stato definito con la piena assoluzione di Lorenzo Necci «perché il fatto non sussiste».

stato nominato presidente dell'U.I.C.², massimo organismo rappresentativo delle ferrovie a livello mondiale.

Per la realizzazione del progetto TAV, sono stati ottenuti i finanziamenti privati necessari... un finanziamento di diecimila miliardi, con possibilità di aumento a 15.000, era stato concesso da mesi da parte di un consorzio di quaranta banche; il contratto era già siglato al momento dell'episodio giudiziario del 15 settembre. Questo finanziamento si sommava ad altro di 1700 miliardi concesso dalla Banca Europea degli Investimenti per la sola Roma-Napoli. Unitamente al capitale di rischio della TAV avevamo quindi ottenuto la copertura delle necessità finanziarie per portare a compimento l'intero progetto (60% di interventi privati sul totale)....

... Il progetto TAV ha avuto un continuo monitoraggio governativo e parlamentare, cui si è sommato quello del mercato finanziario e delle società private che hanno la maggioranza nella Società... un duplice controllo, burocratico e del mercato, essenziale per la fattibilità del progetto e a dimostrazione della sua validità...

... Pur avendo operato... in un clima politico e sociale tormentato, quale quello degli ultimi anni... Progetto che si è sviluppato nel clima di «Mani Pulite» ed è stato oggetto dei controlli più svariati: politici, governativi, giudiziari, dell'Antitrust, del Consiglio di Stato, di ogni istituzione democratica e rappresentativa del Paese e della Comunità Europea. Ed è riuscito a giungere al punto attuale...

... Il rischio che tutto ciò venga vanificato e che il mercato finanziario privato revochi la sua fiducia nel progetto è alto. Potremmo trovarci un'ennesima volta a constatare un fallimento a mio giudizio imperdonabile e gravido di conseguenze negative per l'avvenire delle FS e dell'intero Paese....

... debbo esprimere la più profonda preoccupazione per

² Union International Chemin de Fer.

le gravi ricadute che si avrebbero ove si intaccasse lo straordinario lavoro che sul progetto il Parlamento, il Governo, l'azienda, l'imprenditoria e la finanza nazionale hanno compiuto. Se cioè volontariamente o meno si rimettesse in discussione il progetto o se ne ritardassero i tempi di attuazione. Un anno di ritardo produce aggravati di costi di circa 3.000 miliardi. Lasciare il lavoro a metà può essere catastrofico sia sul piano finanziario che su quello dell'occupazione, della competitività del Paese, della modernizzazione dei sistemi a rete, delle città, del territorio....

... Le ferrovie non sono in grado di sopravvivere se non si ammodernano e non si sviluppano coerentemente con il resto d'Europa. Il costo del loro mantenimento sarebbe infinitamente superiore a quello del loro cambiamento.

Sono grato dell'attenzione che Ella, Signor Presidente, vorrà dedicare anche personalmente a un argomento di così vitale importanza per la nostra Italia, cui mi lega un impegno vissuto in maniera intensa per sei anni e la certezza di non aver mai tradito la fiducia degli azionisti, le attese dei cittadini, l'onore del mio Paese...

Antonio Lorenzo Necci

11 dicembre 1996

L'appello di Lorenzo Necci non fu raccolto e venne invece rivoluzionata con insolita rapidità la filosofia progettuale dell'alta velocità, grazie anche al nuovo amministratore delegato.

Sotto la gestione Necci, il capitale sociale di TAV SPA, di 200 miliardi di lire, è stato sottoscritto e versato al 60% da 40 primarie banche nazionali ed estere. Le stesse banche hanno sottoscritto un aumento di capitale a 400 miliardi, obbligandosi legalmente a effettuare il relativo versamento

entro poco tempo. La società ha deliberato un ulteriore aumento del proprio capitale a 2.000 miliardi, da completarsi entro la definizione della fase operativa del progetto.

Per la prima volta nella storia non solo italiana, un'opera pubblica sarebbe stata cofinanziata con capitale di rischio per oltre 1.200 miliardi di lire da privati, in parte già versati.

C'è di più.

TAV, come abbiamo visto, è controllata al 60% da capitale privato.

Il debito assunto dalla Società per la realizzazione dell'opera le appartiene quindi in via esclusiva. In nessun caso esso può/deve essere consolidato nel bilancio statale.

TAV, quindi, secondo il modello ideato da Necci, è anche uno strumento reale e concreto, legittimo e trasparente, per non far gravare sul bilancio statale gli effetti dell'immenso debito necessario alla realizzazione del più imponente investimento della storia repubblicana.

E, infine, all'atto del suo insediamento alle FS, Necci ha capito che il vero problema degli investimenti ferroviari è rappresentato dall'incertezza che grava sulle relative disponibilità finanziarie. Anno per anno, alle ferrovie sono assegnati dallo Stato i fondi disponibili per gli investimenti. Non può quindi aversi alcun tipo di certezza sulle disponibilità complessive. Non si può effettuare alcun tipo di programmazione tecnica e finanziaria.

La direttissima Roma-Firenze, avviata a livello esecutivo nel 1966, risulta ancora da completare quando Necci assume la direzione delle ferrovie, nel 1990. I costi inizialmente presunti per la realizzazione di tale opera, dopo oltre 30 anni, si sono moltiplicati di circa 100 volte.

Necci comprende che è impensabile applicare tali

metodologie a un progetto che vale 10 volte la Roma-Firenze. Di qui l'idea dello strumento TAV, la base della relativa filosofia progettuale: avere certezza della disponibilità dell'intero finanziamento per avere certezza dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere.

TAV si obbliga a garantire il 60% dell'investimento, con capitale proprio e di debito. Solo grazie a ciò lo Stato è in grado di programmare la sua parte, il suo 40%, in modo sostenibile e coerente con le esigenze di contabilità pubblica.

UNA VOLTA OTTENUTA IN TAL MODO LA CERTEZZA DEI FINANZIAMENTI, NECCI CHIAMA I MASSIMI ESPERTI DI CONTRATTUALISTICA DEL NOSTRO PAESE, ASSEGNANDO LORO UN UNICO OBIETTIVO: PREDISPORRE SCHEMI CONTRATTUALI PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO CHE GARANTISCANO A FS TEMPI E COSTI CERTI.

Vengono elaborati contratti come si suol dire «blindati» e garantiti da fideiussioni bancarie rilasciate a favore di FS per oltre 6.000 miliardi di lire.

Riassumendo, al 15 settembre 1996:

- TAV è una società privata, controllata giuridicamente e sostanzialmente da banche e istituzioni finanziarie, nazionali ed estere;
- soci TAV si sono impegnati a finanziare il progetto con un capitale di rischio di 2.000 miliardi di lire, in parte già effettivamente versati;
- TAV dispone inoltre di capitale di debito in misura sufficiente a garantire il finanziamento del 60% dei costi di realizzazione dell'opera, rimanendo il residuo 40% a carico dello Stato italiano;
- tale schema finanziario e progettuale consente legitti-

mamente allo Stato italiano di non iscrivere nel proprio bilancio il debito TAV;

- I contratti esecutivi, in forza di strumenti giuridici innovativi ed evoluti, mai applicati precedentemente al sistema delle opere pubbliche in Italia, garantiscono tempi e costi certi di realizzazione;
- gli obblighi assunti in base a tali contratti dai general contractors e dagli appaltatori, sono garantiti da fidejussioni a prima richiesta rilasciate a favore di FS dalle più importanti banche nazionali.

Questo è il progetto Alta Velocità ideato, voluto e definito da Lorenzo Necci.

Con la repentina uscita di scena di Lorenzo Necci tutto cambia con inusuale rapidità. FS acquista dalle banche il capitale TAV da queste detenuto, restituendo loro i soldi già versati, oltre ai relativi interessi, e liberandole da ogni impegno, già sottoscritto in modo giuridicamente vincolante, per i futuri versamenti. Per effetto di ciò, cade nel nulla il finanziamento di 15.000 miliardi di lire già concesso alla stessa TAV da un pool di 40 banche italiane e internazionali. TAV diviene una società a capitale interamente pubblico e lo Stato italiano si vede costretto a consolidare interamente il relativo debito: che effetti avrà avuto ciò sul PIL nazionale? Che incidenza può aver avuto tale immensa «nazionalizzazione» nella determinazione dei parametri di cambio lira-euro?

I criteri di realizzazione dell'opera vengono «normalizzati», si rientra nel consueto schema delle opere pubbliche, con incertezza di finanziamenti, e quindi di tempi e costi di realizzazione.

Dove sono finiti i famosi «contratti blindati»? Qual è stata la sorte delle famose fidejussioni bancarie che garantivano FS nei confronti degli stessi general contractors e appaltatori per oltre 6.000 miliardi di lire?

È significativo, in proposito, quanto affermato dallo stesso Lorenzo Necci in uno dei suoi tanti scritti difensivi, presentato ai giudici nel 1997:

... su sollecitazione del Governo e delle Istituzioni Comunitarie, il sistema TAV ha formato oggetto di due pronunce del Consiglio di Stato, di due pronunce dell'Antitrust³, e di una serie di verifiche e audit durante tutto il 1993 per verificarne la validità, la fattibilità tecnico economica e la congruità dei prezzi. Le verifiche, richieste e pagate dal Governo, ebbero nella Arthur D. Little l'attore principale.

Anche le FS condussero una parallela analisi. Nel 1993 ben sei società mondiali (tra cui Coopers & Lybrand e KPMG) ebbero modo di riesaminare il progetto e pronunciarsi sulla sua validità. Mai nella storia degli investimenti del Paese un progetto ha avuto tanta attenzione e verifiche. Tutte positive; e che portarono alla direttiva del dicembre 1993 del governo Amato sul progetto.

... i fatti accaduti nel settembre 1996 (arresto e dimissioni dell'avv. Necci) hanno determinato... un blocco e una sostanziale inversione di marcia a seguito della nomina dei nuovi vertici di FS. L'opera di revisione e sostanziale rivisitazione del progetto è parsa piuttosto finalizzata a restaurare la centralità – tipica della Prima Repubblica – dell'impresa pubblica nel sistema economico e trasportistico italiano...

Il costo dell'opera, stimato in circa 30.000 miliardi nel 1989, è rimasto all'interno di questa cifra fino al 1996. I

³ Compresa una sotto la presidenza di Giuliano Amato.

tempi slittati di poco, circa due anni per l'intera opera, a causa dei permessi urbanistici che hanno ritardato l'inizio dei lavori di un tempo analogo. Con diverse modalità di esecuzione, quelle tradizionali delle FS, si giungerà a una cifra tre volte superiore e a un tempo non stimabile. Non meno comunque di 15-20 anni.

Vogliamo concludere con un'ultima testimonianza. È del 2002, quando Gianluigi Da Rold (GDR) intervista Lorenzo Necci (LN) (dal volume *L'Italia svenduta*, Milano, Edizioni Bietti, 2002).

GDR: Avvocato Necci, quale strategia era alla base del progetto alta velocità?

L.N.: Era solo una tessera del mosaico, che consisteva nel liberare l'Italia dai suoi storici e irrazionali vincoli su ambiente, trasporto, energia. Ha notato che solo l'Italia chiude le città al traffico per inquinamento? Che fine hanno fatto le varie «cure del ferro?» Oggi non chiuderemmo le città per inquinamento... Ma forse qualche sindaco ha capito, prima di Necci, dove erano gli interessi.

GDR: Ma torniamo alla TAV...

L.N.: Mille giornali, ancora oggi, parlano dello «scandalo TAV». Forse ignorano che non c'è mai stato un procedimento giudiziario sulla TAV... Senza tema di smentite, qualunque analista serio, qualunque economista, industriale o sindacalista che ragioni nell'interesse generale, sa benissimo che il sistema di finanziamenti e di realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria che passa sotto il nome di TAV era in quel momento, inizio anni Novanta, un modello straordinario, unico per qualità ed efficacia. Fu studiato e realizzato dalle migliori banche e dai migliori professionisti d'Europa. Solo dopo TAV l'Italia ha cominciato a parlare,

magari ancora a sproposito, di *general contractor*, di *project financing*, di rischio imprenditoriale, di tempi e costi certi.

GDR: Ma proprio i tempi e i costi si sono ampliati a dismisura.

L.N.: Mi sembra di vedere quel film in cui l'assassino si affretta a chiamare la polizia dicendo che, quando è entrato nella stanza del delitto, ha visto la vittima agonizzante e uno sconosciuto che fuggiva dalla finestra. Ma se un'opera pubblica viene rinegoziata dieci volte a contratti firmati, viene modificato il progetto per venire incontro alle istanze di tutti gli interessi d'Italia, viene eliminato il finanziamento privato e si dà il via ai lavori dieci anni dopo il contratto, come vuole che i tempi e i costi rimangano quelli di prima? Oggi, per l'alta velocità occorrono 30.000 miliardi (di vecchie lire) in più di 10 anni fa. Naturalmente, miliardi tutti pubblici dopo il riacquisto delle quote private TAV da parte FS. Le non decisioni, i ritardi, le modifiche sono colpe molto gravi.

GDR: Qual è il costo attuale?

L.N.: Questo non riguarda me; smettiamo solo di attribuire interessi ed errori a chi aveva contribuito a rendere efficienti e trasparenti le scelte, coinvolgendo per la prima volta quaranta banche di tutto il mondo in un progetto italiano... I costi del 1992 erano così bassi che non erano stati mai ottenuti in Europa per realizzare tratti ferroviari. Se aspettiamo altri dieci anni saranno il triplo di quelli di oggi, che sono il doppio di quelli del 1992.

GDR: Provi a stimare i costi.

L.N.: È impossibile stimare i costi di dieci anni di TIR e di auto. Dopo aver chiuso il Bianco e le città italiane, che cos'altro dobbiamo chiudere prima di capire il senso di quel

progetto? È penoso il generale rifiuto del progetto da parte di molti dei protagonisti di allora; è inquietante riappropriarsene quando si pensa che il temporale sia passato. Fa divenire sospettoso anche me, perchè io di quel progetto sono il padre, e ne sono orgoglioso, ma non il padrino.

GDR: In questi giorni è stata inaugurata la Milano-Torino.

L.N.: Ho visto e sentito. Costerà, si dice, circa 20.000 miliardi. Il mio progetto e l'appalto costavano meno di tremila miliardi. Non faccio commenti.

GDR: Qual è il costo attuale?
L.N.: Questo non riguarda me; emettiamo solo di attribuire interessi ed eron a chi aveva contribuito a rendere efficienti e trasparenti le scelte, coinvolgendo per la prima volta quaranta banche di tutto il mondo in un progetto italiano... I costi del 1992 erano così bassi che non erano stati ottenuti in Europa per realizzare tratti ferroviari. Saremmo stati il doppio di quelli di oggi.
GDR: Provi a stimare i costi.
L.N.: È impossibile stimare i costi di dieci anni di TIR e di auto. Dopo aver chiuso il Bianco e le città italiane, che cos'altro dobbiamo chiudere prima di capire il senso di quei