

PRIVATIZZAZIONI SVENDITE



L'ex amministratore delle Fs: «Quel progetto costava solo 3mila miliardi e dava fastidio a molti»

«Ecco chi ha affossato Ferrovie e Alta velocità»

Lorenzo Necci ricostruisce errori e strategie che hanno impedito di modernizzare la rete dei trasporti negli anni 90 e ricorda: «C'erano americani che mi chiedevano perché volessimo realizzare quel piano. E anche Cuccia mi avvertì di stare in guardia»

C'è una regia precisa dietro le vicende dell'Italia negli anni Novanta. Lorenzo Necci, in quel periodo ai vertici delle Ferrovie dello Stato, ne è convinto. Grazie alle inchieste della magistratura negli anni di Mani Pulite e allo sconquasso che hanno provocato, grazie ad alcune poco lungimiranti scelte di politica economica qualcuno ha approfittato della debolezza del "sistema Italia" per mettere le mani sui "pezzi buoni" del Paese.

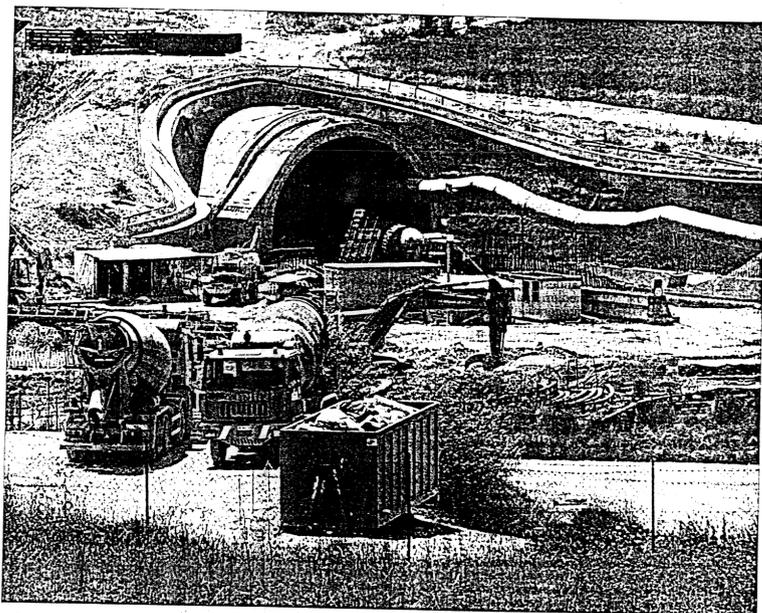
A chi appartiene il sistema Italia? È una domanda che Necci propone di continuo. La sua risposta, che abbiamo pubblicato nella prima parte dell'intervista mercoledì scorso, è chiara: il "sistema Italia" è stato colonizzato da potenti economici stranieri: la Fiat

ha raccontato Necci a "Libero" - sembra avviata a entrare stabilmente nella galassia della General Motors americana, Pirelli, Eni e Montedison non sono riuscite a superare una dimensione nazionale, Olivetti è in declino. E politiche di privatizzazione senza una preventiva liberalizzazione del mercato hanno portato a sostituire monopoli pubblici con monopoli privati.

Nella puntata di oggi Necci continua il racconto di questa parabola discendente del "sistema Italia", spiegando come e perché una delle più grandi scommesse imprenditoriali degli anni '90, la costruzione dell'Alta velocità ferroviaria, proceda a tutt'oggi con estrema lentezza, tra mille difficoltà ed intoppi.



A lato, l'ex manager Lorenzo Necci e l'ex presidente di Mediobanca Enrico Cuccia. Sopra, un cantiere dell'Alta velocità ferroviaria (MAGGIORE ECONOMICA, OLYMPIA E ANSA)



ENRICO CUCCIA Nel '92 mi disse: «Se vuoi portare a termine i lavori del nuovo piano ferroviario devi tagliare i rapporti tra fornitori e partiti. Solo così le banche private ti sosterranno e noi entreranno nell'Alta velocità»

(segue dalla prima pagina)

di Gianluigi Da Rold

(...) Si sentiva piuttosto la manipolazione sotto quell'immenso polverone: "Sbiancato", "sbiancato" sono espressioni entrate nella leggenda di quelle giornate. Necci, su quell'episodio, resta enigmatico, una sorta di sfinge nei cui occhi si legge che tutto sa, che tutto ha provato e forse superato. Sarà proprio così?

Come in tutti gli incubi, ci sono flashback ossessivi che l'avvocato Necci ha già ricordato in altre interviste: «Ai miei avvocati, il colonnello Enrico Cataldi del Ros disse esplicitamente: "A Necci hanno messo la cocaina in tasca". Vale a dire che mi avevano incastro». «C'erano quattro agenti di custodia che mi sorvegliavano 24 ore su 24; ufficialmente lo facevano per evitare che mi suicidassi, ma poi lasciavano cadere siringhe e laccio. Forse un invito a seguirmi la sorte di Gabriele Cagliari? Conferma tutto l'avvocato Necci?

«Quello che lei mi sta ricordando è solo l'aspetto incivile e quasi cruento di una trama più vasta, costellata da altri episodi, a prima vista per me indecifrabili: frasi, avvertimenti, messaggi, diretti e indiretti, trasversali, fattimi pervenire ben prima della mia emarginazione». Poi le sofferenze inutilmente gratuite, le registrazioni e le pubblicazioni di dialoghi, incontri assolutamente personali; un certo accanimento verso i miei collaboratori, gli stessi miei avvocati («Lei, il professor Stella non lo prende come difensore», mi disse il Gico e me lo impedì. La scusa era che fosse un mio nemico. Ma a loro che mi arrestavano che gliene importava), i miei familiari. Sino al sequestro di stipendi su cui erano state pagate tasse sacrosante da me e da mia figlia. Episodi veramente poco edificanti, volutamente costruiti come spettacolo per eccitare inconsapevoli folle da distrarre e depistare».

Ma allora arriviamo alla trama o al complotto? Per questo lei mi ha già parlato di "uno o più agenti" che volevano togliere di mezzo chi si poneva con forza a un disegno di conquista economica e finanziaria che si è nei fatti poco dopo realizzato?

«Anche se all'inizio la "trama" sembrava di difficile decifrazione gli avvenimenti successivi hanno consentito di intravedere una pista e hanno fatto riconoscere le tracce. Ma bisogna andare con ordine e vedere cosa è l'Italia dopo dieci anni. A partire proprio da quel 1991. Altrimenti nessuno comprenderà e si continuerà a discutere esclusivamente sul ruolo svolto dalla magistratura negli anni Novanta, che è stato importante, ma certo non esauritivo. Cerchiamo almeno di non confondere le "retate" di buona memoria, magari effettuate con gran cassa mediatica per espellere scomodi concorrenti con la spietatezza di un piano architettato forte con il concorso di

diverse centrali di potere». Da quello che mi ha già raccontato, deduco che è stato applicato un principio di un polemologo famoso, sempre di moda, anche se piuttosto "vecchio". Parlo di Sun Tzu, vissuto circa tremila anni fa in Cina. Il principio è: se si deve attaccare la sponda di un fiume, è bene accendere un fuoco sull'altra sponda.

«I fuochi ne sono stati accesi più d'uno, cosa che ha confuso le indagini. Ma credo che siamo sulla strada delle giuste interpretazioni».

Allora deduco pure che la sponda mediatico-giudiziarla ha assunto a volte il ruolo di braccio violento di un'operazione che si svolgeva da un'altra parte.

«C'è caso e caso. Quando io ho parlato di colonizzazione dell'Italia non mi riferivo a fatti immaginari, ma a uno scenario preciso che le ho già descritto, partendo dalla sconfitta della grande industria. La linea scelta è stata quella di sovvenzionare la sopravvivenza non competitiva dell'industria nazionale, consentendole una resa totale ai correnti esteri. A chi appartiene l'Italia nella globalizzazione? Una volta poste e ferrovie erano alla base del sistema paese. Oggi lo sono per l'Europa. Ma italiani di cui? Delle poste tedesche e olandesi, delle ferrovie belghe, francesi e tedesche, dei porti di Taiwan e di Singapore. Siamo un paese di trasporti... a spese nostre. Mi piacerebbe citare un caso in cui sono stati gli italiani a gestire le infrastrutture estere. Purtroppo non c'è. E dire che tutto era dello Stato fino a dieci anni fa. Ma qui non c'è stata la Thatcher. Piuttosto

correnti del Paese. E l'interesse nazionale era pure un elemento "aggravante" (per coloro che lo difendevano)».

Vedo che lei, i porti, li cita spesso. E ricordo una sua dichiarazione che rievocava un messaggio, forse trasversale, dell'ex ministro dei Trasporti, il postcomunista Claudio Burlando, che Le disse a bruciapelo e a muso duro: «Fai partire un solo treno da Gioia Tauro e sei fuori dalle Ferrovie». Un invito piuttosto chiaro a non mettersi di traverso.

«Usiamo un eufemismo, sarà stata una coincidenza, visto che ha smentito. Ma il porto di Gioia Tauro è finito ad all'Evergreen, quello di Voltri a Singapore. Vorrei ricordare che lo lavoravo su un accordo tra Ferrovie e alcuni porti container, affare che non è stato mai concluso. Nel 1995 a La Spezia mi si contestò proprio questo accordo, l'affare Contship. Chissà perché poi la Contship... è finita pure quella al Porto di Amburgo. Chissà poi perché a La Spezia...».

In una intervista alla "Stampa" del 29 marzo 1996, sei mesi prima della sua uscita dalle Fs, Lei disse a Massimo Giannini: «L'Europa, prima ancora di essere uno spazio monetario, è uno spazio economico, è un mercato di 300 milioni di utenti. Questi utenti, non chiedono solo di poter pagare tutto con l'euro, ma chiedono prima di tutto servizi moderni, infrastrutture, posti di lavoro. Chiedono di potersi muovere e comunicare in modo efficiente. Su questo il dibattito è molto in ritardo». Massimo Giannini Le ri-

«Ricorda "Il mago della Ploggia" di Herman Hesse? Egli "prevedeva" quello che le sue conoscenze e le sue osservazioni gli consentivano. Poi finiva

tentativo Maccanico, si delineava già qualche sorte sarebbe toccata all'Italia, condannata da uno scotro irrazionale, tra estremismi e principi superati in ogni stato moderno. Io cercavo di spiegare che occorreva un grande accordo per le riforme istituzionali (le infrastrutture immateriali di ogni Paese) e un piano di infrastrutture integrate, che collegasse a rete in tutta Europa i porti, gli aeroporti, le vie di trasporto su rotaia e gomma, le autostrade e le telecomunicazioni, con un progetto che riqualificasse le imprese che le gestivano. Sostenevo anche che tutto questo avrebbe creato occupazione. Io, questo, ripeto, non ero antieuropeista, ma sostenevo, come continuo a sostenere, che l'Europa sarà tanto migliore quanto più in essa conterà l'Italia. Ma c'è qualcuno che si ricorda che l'ultimo grande traforo ferroviario alpino, in Italia, risale alla fine Ottocento quello del Gottardo».

Lei conferisce un ruolo importante alle infrastrutture e alla logistica. «Ma certamente: sia le infrastrutture immateriali che quelle fisiche. Le infrastrutture sono il sistema portante di un Paese, così come la ricerca è il combustibile per ottenere lo sviluppo. Qui sembra che se ne siano dimenticati. Ma bisognerà pur domandarsia, che cosa serve il Ponte sullo Stretto, che rapporto esiste tra trasporto e inquinamento, tra energia e competitività, tra competitività e occupazione. Da dove vengono le merci in Italia? E non bisogna aspettare, aspettare e poi, magari, rinvitare. Questo significa non averne la responsabilità di un Paese. Magari fare affari e soldi, distogliendo l'opinione pubblica con i tanti problemi, assicurandosi una "rendita"».

È in questa strategia che lei vedeva il progetto Tav, quello del treno ad alta velocità? «Era solo una tessera del mosaico, che consisteva nel liberare l'Italia ai suoi storici e irrazionali vincoli su ambiente, trasporto, energia. Ha notato che solo l'Italia chiude le città al traffico, per inquinamento? Le varie "cure al ferro" (treno e tram al posto dell'auto),

che fine hanno fatto? Oggi non chiuderemo le città. Ma forse qualche sindaco ha capito, prima di Necci dove erano gli interessi».

Ma torniamo alla Tav. «Mille giornali, ancora oggi parlano dello "scandalo Tav". Forse ignorano che non c'è mai stato un procedimento giudiziario sulla Tav, se si eccettuano quello sulla Nomisma e sulla Fiat, peraltro rapidamente archiviati. Senza tracce 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 Tav, era in quel momento "inizio Novanta" un modello straordinario unico per la sua qualità ed efficienza. Fu studiato e realizzato dalle migliori banche e dai migliori professionisti d'Europa. Solo dopo Tav, l'Italia ha cominciato a parlare, magari andrà e spesso a sproposito, di general contractor, di project financing di rischio imprenditoriale, di tempi e costi certi».

Ma proprio i tempi e i costi si sono ampliati di dismisura? «Mi sembra di vedere quei 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 rimangiata 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 in più di dieci anni fa. Naturalmente miliardi tutti pubblici dopo il riacquisto delle quote private di Tav da parte delle Fs. Le non decisioni, i ritardi, le modifiche, sono colpe molto gravi».

Ma qual è il costo attuale? «Non riguarda me; smettiamo solo di attribuire interessi e 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. E siamo all'inizio degli anni Novanta, in pieno clima di "mani pulite" (le confesso che

senza "mani pulite" non avrei vinto il primo round contro gli interessi rivoli alle ferrovie). I costi del 1992 erano così bassi, che non erano mai ottenuti per

realizzare tratti ferroviari in Europa. Se aspettiamo altri dieci anni saranno il triplo di quelli di oggi, che sono il doppio di quelli del 1992».

«Oggi, nel 2002, talune gare europee si potrebbero fare, visto che esistono almeno i progetti. Nel 1991 non c'erano i progetti, non c'erano le approvazioni degli enti pubblici, non c'era il tracollo, non c'erano gli espropri e, da senso, di quei soldi. Mi dice che le gare europee si potevano fare? Per la verità, noi alle Ferrovie proponemmo al governo di fare le gare. Ma in quel momento era proprio impossibile, il Governo Amato si pronunciò in questo modo a fine 1992 per le tratte realizzabili, che oggi sono 11, inaugurate con le fanfare. Noi avevamo anticipato perfino l'Inghilterra sui terreni delle realizzazioni di opere pubbliche».

Ma provi a stimare i costi. «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 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 perché di quel progetto sono il padre, e ne sono orgoglioso, ma non il padrino».

In questi giorni è stata inaugurata la Milano-Torino. «Ho visto e sentito. Costerà, si dice, circa 20mila miliardi. Il mio progetto e

l'appalto costava meno di tremila miliardi, intorno ai 2.700 miliardi. Non faccio commenti».

La questione delle Fs deve averla impegnata molto, avvocato Necci. Ho rivisto alcune sue dichiarazioni. «In effetti era una sfida piuttosto impegnativa. Nella volontà di farecela, con un'ottima squadra con l'apparente consenso generalizzato, ho sottovalutato alcuni elementi di rischio, quelli meno visibili e più "ignobili". Effettivamente ero abbastanza impressionato dal "fuoco di fila". C'era chi aveva sognato la Madonna. C'erano alcuni americani che mi consigliavano: "Perché vuole fare l'Alta velocità? Lasci perdere...". C'era il realismo di Enrico Cuccia che all'inizio del 1992 mi disse: "Nel precedente piano delle Ferrovie al partiti veniva pagato il 5 per cento dei costruttori. Se vuoi portare a termine i lavori del nuovo piano devi trovare il modo di tagliare i rapporti tra fornitori e partiti. Solo così le banche private ti sosterranno e noi entreranno nell'Alta velocità con un ruolo determinante". E così che è nata la "de-libera della trasparenza". Era una semplice condizione contrattuale, abitualmente usata dalle imprese americane all'estero, in base alla quale si dichiara se e come si pagano intermediari o agenti: il non rispettarla porta all'annullamento del contratto. Semplice ed efficace. Ricordo un fatto astrano. Alcuni avvocati delle ferrovie e alcune procure si mostrarono contrari a questa delibera, sostenendo che in questo modo "i costruttori non avrebbero più collaborato con l'indagine". Chissà se questo sistema, dopo che sono stato defenestrato, è stato ancora applicato».

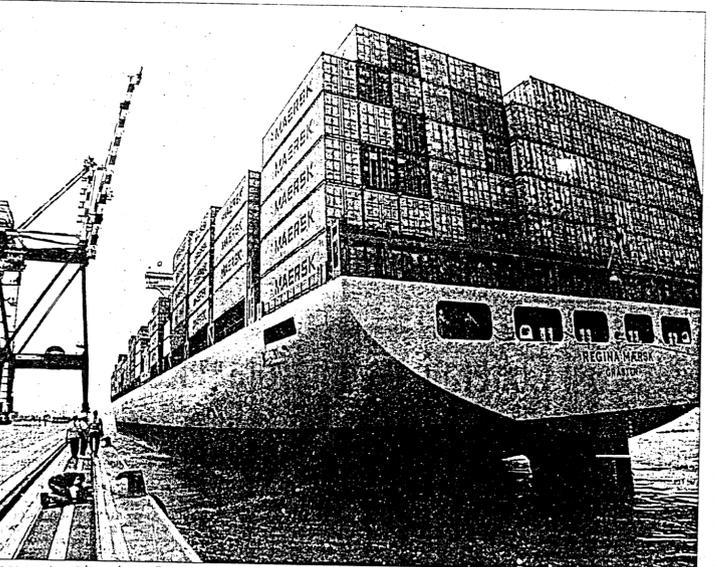
L'avvocato Necci mostra un grafico. Lo guarda quasi fosse una sua "creatura". Si tratta delle coperture finanziarie a carico dell'azionista Stato dal 1993 al 2000. Passiamo allora ai costi delle FFSS.

«Si parte dalla cifra tendenziale di 43mila miliardi nel 1993, ai meno di 20mila miliardi del 1995-1996, quando ero alle Ferrovie dello Stato. Ora mi sembra che si sia risolti».

Ma il problema centrale è che il sistema Italia è sempre meno competitivo nelle sue infrastrutture e i suoi servizi sono sempre più lontani dall'Europa. Vogliamo davvero essere protagonisti dell'Europa oppure dobbiamo solo fare i sarti e i cuochi degli europei?

«L'importante è decidere e dirlo, poi bisogna agire di conseguenza. Io ho il massimo rispetto per la moda e la cucina, ma non mi illudo che senza ricerca, innovazione, infrastruttura il sistema Italia possa avere un futuro. Contrariamente a quanto disse un grande politico, il fatto è che abbiamo gli italiani ma non abbiamo mai fatto l'Italia... E guai a chi ci prova».

(2 - continua)



Una nave portacontainer nel porto di Gioia Tauro

l'ideologia della sinistra, che si è tradotta in una strategia di destra rassegnata, di appoggio a capitani di sventura», eliminare lo Stato, privatizzare tutto dandogli gratis al con-

cordava una poesia che Lei aveva scritto in quei giorni "Italia amata (amarata)". Non eravate per caso influenzati da Ottema o dal mago Du Nascimientot?

per pagare per tutti, ma era pienamente cosciente di ciò che accadeva. Voglio dirle che non c'è bisogno di essere un mago per capire gli eventi. In quel periodo, siamo nelle settimane del



Pietro Lunardi

Madama Qualcosa, però, già si muove. Domani a Modane si aprirà il primo cantiere per la costruzione della nuova tratta ferroviaria tra Torino e Lione, che fa parte del cosiddetto "corridoio 5", la rete trans-europea che collegherà Lione con Trieste e quegnolo con Lubiana. Alla presenza di Lunardi e del suo collega francese per i Trasporti, Jean Claude Gaysot, verrà posta la prima pietra della cosiddetta "discenderia", la galleria di esplorazione che diventerà galleria di servizio quando sarà ultimato il

La tratta completerà il collegamento su ferro che porterà dalla città francese a Lubiana

Al via i lavori per la Torino-Lione

I cantieri di scavo apriranno oggi e si chiuderanno tra 12 anni



«L'ultimo grande traforo ferroviario è quello del Gottardo e risale alla fine del secolo scorso. Mi chiedo: che fine hanno fatto le varie cure del ferro?»

L'opera costerà 13 miliardi di euro: 5,86 per la parte internazionale, 2 per quella italiana; la Ue contribuirà al 20%

La tratta completerà il collegamento su ferro che porterà dalla città francese a Lubiana

MILANO - Nella realizzazione delle grandi opere infrastrutturali il governo è impegnato a garantire la certezza dei tempi e la sicurezza del territorio, per attirare investimenti nazionali e stranieri. Questa la garanzia che Pietro Lunardi, ministro delle Infrastrutture, ha dato non più tardi di un paio di giorni fa. Ma perché dalle parole si passi al fatto, occorrerà ancora qualche tempo. Occorrerà, infatti, che il Parlamento dia il via libera definitivo alla legge quadro che fissa criteri e procedure per la realizzazione delle infrastrutture. L'incarico è stato affidato a Ugo Marinari, dopo qualche accesa schermaglia in aula tra la maggioranza e l'opposizione, il provvedimento attende ora l'ultimo definitivo ok da parte del Senato. L'istruttoria del disegno di legge e la fissazione dei tempi di discussione dovrebbero partire oggi nella seduta della commissione Trasporti e Lavori pubblici di Palazzo