

Il Messaggero

CHIEDI in edicola il supplemento gratuito "CASA"

Abbonamenti facoltativi (da aggiungere al prezzo del quotidiano): con il MessaggeroTV il martedì € 0,30. Nel Lazio, Marche, Abruzzo e Molise: con Fascicolo "INSETTI DA TUTTO IL MONDO" € 7,99; Nel Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Molise: con CD-Rom "ENGLISH PRO - Practical Business English" € 5,00; con CD-Rom "SMARTBRAIN TRAINING" € 5,95; con volume "DAGO Collezione Tutorazione" € 5,90; con DVD "Corso pratico di ballo latino SI BALLA" € 6,90. Nel Lazio: con volume I RIONI E I QUARTIERI DI ROMA € 9,90. Prezzi promozionali: in Umbria € 0,50; nella provincia di Macerata € 0,70. Nelle restanti province delle Marche € 0,50. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nella provincia di Brindisi e Lecce e Taranto il Messaggero + Quotidiano € 1,00; la domenica con Tutto Mercato € 1,20. Nel Molise: il Messaggero + il Quotidiano del Molise € 1,00. Nella provincia di Reggio Calabria il Messaggero + La Gazzetta del Sud € 1,00. In Abruzzo e nella provincia di Frosinone il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,00.

ANNO 130 - N° 343 € 1,00 Italia

IL GIORNALE DEL MATTINO

SABATO 13 DICEMBRE 2008 - S. LUCIA VERGINE

LA LETTERA Un inedito di Necci nel giorno in cui si realizza il suo sogno

L'eredità del padre della Tav

Nel giorno dell'inaugurazione dell'Alta Velocità Bologna-Milano pubblichiamo una lettera inedita di un altro 13 dicembre (incredibile coincidenza) del '96 inviata dall'ex numero uno delle Fs, Lorenzo Necci, al Capo dello Stato Scalfaro.

di ANTONIO LORENZO NECCI

SIGNOR Presidente, eccezionali eventi in questi ultimi tre mesi hanno travolto la mia attività, con le note vicende giudiziarie, per le quali sono stato privato, per un lungo periodo, della libertà personale.

Continua a pag. 24

SERVIZIO A PAG. 20

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

di ANTONIO LORENZO NECCI

L'eccezionalità di tali eventi mi ha impedito di adempiere il dovere di informare l'azionista del mio operato.

La rapida evoluzione delle vicende mi spinge ora a precisazioni sulla dimensione del problema economico e strutturale che si sta obiettivamente aprendo: mi permetto quindi di rivolgermi direttamente a Lei quale suprema autorità del Paese, trattandosi di una questione che investe l'intera nazione, soprattutto nel momento in cui deve collocarsi in Europa.

È inoltre mia intenzione far pervenire le riflessioni che mi permetto di esporLe al Signor Presidente del Consiglio, ed ai ministri competenti *ratione materiae*.

Rammento che fui chiamato alla guida di una istituzione così importante quale sono le FS in un momento drammatico, in quelle circostanze di grave turbamento che si determinarono a seguito della costituzione del nuovo ente economico e del suo commissariamento alla fine del 1988.

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 nazionale e dal Governo medesimo, incentrato sull'Alta velocità; ma di questo programma mancavano sia le minime basi progettuali ed autorizzatorie a livello locale, sia le disponibilità finanziarie.

Tale compito mi è stato richiesto e confermato da ben 6 diverse compagini governative, succedutesi da quel momento ad oggi, per quanto avessi a più riprese messo a disposizione il mio mandato. Per l'assolvimento di tale compito pareri favorevoli alla mia permanenza in FS sono stati espressi dalle competenti commissioni parlamentari di 4 legislature che si sono avvicinate dalla data della mia prima nomina.

Da allora, e sino al momento delle mie dimissioni, ho agito sempre in piena coerenza con leggi e direttive del Governo che,

come giusto e doveroso, hanno disciplinato strategia, forma giuridica ed organizzazione dell'azienda.

Non esiste un solo atto importante dell'evoluzione normativa e dell'attività aziendale che non sia stato discusso e condiviso con il Parlamento, il Governo, le istituzioni a tutti i livelli. Mi riferisco a decisioni fondamentali quali la costituzione e le modalità di finanziamento della Tav, approvata con votazione pressoché unanime dal Parlamento; ma anche ad ogni decisione rilevante nella gestione della società, tradotta in regolari contratti di programma e di servizio, firmato con il Governo ed approvati dal Parlamento.

È ben nota la continuità dell'intervento legislativo in materia (a supporto dell'attività complessiva svolta dalle realtà appena ricordate, in particolare dalla Tav), nonché la regolarità e trasparenza di informazione agli organismi parlamentari e la quotidianità del rapporto con il Governo, pur mutando quest'ultimo nella sua composizione per 6 volte nel periodo intercorso fino alle mie dimissioni.

Tutto ciò risulta in atti ufficiali e quindi debbo darne per scontata la conoscenza.

Signor Presidente, in questi anni le FS sono giunte ad un livello di efficienza paragonabile ad alcune delle migliori ferrovie europee. E a sottolineare la raggiunta credibilità delle FS, per 2 volte, sono stato nominato Presidente dell'organismo rappresentativo e normativo delle Ferrovie a livello mondiale.

Ma la raggiunta efficienza non poteva più bastare in una Europa che si era ormai dotata di un nuovo asse portante: un sistema infrastrutturale di trasporto collettivo basato sulla tecnologia dell'Alta Velocità.

Questo è oggi l'anello mancante dell'evoluzione del nostro Paese, che rischia di vanificare gli sforzi compiuti per rendere efficiente il vecchio sistema e che pesa gravemente sulla competitività, sulla fisio-

nomia del Paese e sulla qualità della vita dei cittadini.

La Tav fu la risposta a questo importante problema.

Per la realizzazione del progetto Tav, sono stati ottenuti i finanziamenti privati necessari che risultano di entità assolutamente eccezionale. Un finanziamento di diecimila miliardi di lire per la Tav, con possibilità di aumento quindicimila, 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 millesettecento miliardi di lire concesso dalla Bei per la sola realizzazione della tratta ferroviaria Roma-Napoli. Unitamente al capitale di rischio della Tav avevamo quindi ottenuto la copertura delle necessità finanziarie per portare a compimento l'intero progetto (sessanta % di interventi privati sul totale).

La trasparenza, la competitività sul mercato, la certezza dei tempi e dei costi al miglior livello europeo sono stati la regola continua e sempre documentabile di tutto l'operato delle FS e della Tav in questi anni; e sono questi gli elementi che hanno consentito la finanziabilità del progetto unitamente al costante e coerente impegno dello Stato.

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 e ne hanno assunto il relativo rischio a seguito dell'atto di concessione e del modello finanziario concordato con il Governo. Un duplice controllo burocratico e del mercato, essenziale per la fattibilità del progetto e a dimostrazione della sua validità.

Per motivi di spazio la rubrica "Pagine di Vita" di Maurizio Costanzo oggi non esce. Ce ne scusiamo con i lettori e con l'autore.

LA LETTERA

L'eredità del padre della Tav

Signor Presidente, i risultati ottenuti mi danno la coscienza di aver operato scelte valide insieme a tutti i miei collaboratori. Debbo pertanto ricordare lo sforzo eccezionale prodotto dal management aziendale che ha agito in piena autonomia, con delega completa sulle modalità per raggiungere gli obiettivi, ma sempre in totale armonia con il Governo e con la burocrazia ministeriale, per realizzare un progetto di valore europeo.

Pur avendo operato, è doveroso ricordarlo, in un clima politico e sociale tormentato, quale quello degli ultimi anni; tra mille impedimenti e tentativi di condizionamenti che hanno reso durissimo l'avanzamento del progetto, che per altro è stato più volte controllato in ogni sede: politica, governativa, giudiziaria, dell'Autorità Antitrust, del Consiglio di Stato, di ogni istituzione democratica e rappresentativa del Paese dell'Unione Europea. Ed è riuscito a giungere al punto attuale. Per quanto mi riguarda, posso assicurare che non un solo atto di cui ho avuto la responsabilità ha mai deviato dai principi di una sana e corretta amministrazione; tale cioè, da rispondere sia alle direttive dell'azionista Stato, sia ai canoni dell'efficienza e garanzia dei risultati economici richiesti dalla privatizzazione della Tav e necessari per la sopravvivenza dell'iniziativa.

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 gravido di conseguenze non solo per l'avvenire delle FS ma per il sistema logistico dell'intero Paese.

La posizione di grande responsabilità che 6 differenti Governi hanno inteso confermarci, fa gravare su di me, anche oggi che sono fuori dal sistema, il dovere di questa testimonianza. Pur conoscendo l'impegno del ministro dei Trasporti per completare l'intero sistema Alta Velocità, e la

capacità dei miei successori, debbo esprimere la più profonda preoccupazione per le ricadute gravi 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 si rimettesse in discussione il progetto o se ne ritardassero i tempi di attuazione. Un anno di ritardo produce aggravii di costi di circa tremila miliardi di lire. Lasciare il lavoro a metà può essere catastrofico sia sul piano finanziario, della competitività del Paese, della modernizzazione dei sistemi a rete, delle città, del territorio.

Signor Presidente, su questo progetto sin'ora ha lavorato quanto di meglio il Paese era in grado di fornire in tutti i campi: dalla tecnologia, all'impianistica, dalla alta consulenza finanziaria, legale, di analisi di impatto ambientale, di valutazione di mercato. Perché tutti hanno sentito che si trattava di un progetto epocale destinato a ridisegnare l'Italia. Le direttive e gli indirizzi coerenti di 6 Governi e di 4 Parlamenti hanno fatto da collante, e permesso che la finanza nazionale internazionale si potesse fidare, accettando un rischi di investimento su infrastrutture pubbliche italiane e mettendo a disposizione finanziamenti di dimensioni uniche in Europa. In grado di mettere in modo attività lavorative per oltre 200.000 unità. Mi permetta di dire, per il lavoro che ho compiuto, le responsabilità che ho avuto, la credibilità internazionale concessa al Paese in questo progetto, che esso non può e non deve essere rimesso in dubbio.

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 ad un argomento di così vitale importanza, cui mi lega un impegno vissuto in maniera intensa per 6 anni e la certezza di non aver mai tradito la fiducia degli azionisti, le attese dei cittadini, l'onore del mio Paese.