

## IL TENTATIVO MACCANICO

Tratto dalle cronache giornalistiche  
e dai libri sul periodo

C'è molta amarezza nelle poche righe che Lorenzo Necci ha dedicato al tentativo di Antonio Maccanico di formare un governo. Il 1996 fu l'anno nel quale Necci passò dall'onore delle prime pagine dei giornali che vedevano in lui l'uomo che avrebbe potuto svolgere un ruolo decisivo nella politica nazionale alla vergogna delle prime pagine dedicate al suo arresto. Dagli altari alla polvere.

Dopo la caduta del governo Dini alla fine di gennaio del 1996, Maccanico fu incaricato dal Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro di formare un nuovo governo: il tentativo di costituzione di un governo tecnico presupponeva un'intesa di fondo tra i due poli.

Sergio Romano (in *Storia d'Italia. Dal Risorgimento ai giorni nostri*) ricorda che

al momento della formazione del suo governo Dini aveva promesso che sarebbe uscito di scena non appena avesse raggiunto alcuni obiettivi urgenti, fra cui la legge finanziaria per il 1996. Restava sullo sfondo, dopo il fallimento della Commissione bicamerale, il problema, continuamente discusso, della grande riforma istituzionale. Quando Dini si dimise, nel gennaio del 1996, il capo dello Stato diede l'incarico a un uomo, Antonio Maccanico, che apparteneva idealmente all'area di centrosinistra, ma aveva avuto alti incarichi alla Camera dei deputati, alla presidenza della Repubblica,

in una grande banca d'affari (Mediobanca) e alla presidenza del Consiglio. Nelle intenzioni dei suoi partigiani il governo Maccanico avrebbe forse permesso ai maggiori partiti di modificare il sistema politico secondo criteri che in quei giorni furono effettivamente discussi e, nelle grandi linee, concordati. Molti tuttavia, a destra e a sinistra, si erano ormai preparati alle elezioni e preferirono la prova elettorale.

Così si spiega la rinuncia, dopo pochi giorni, di Maccanico.

Eppure, il suo tentativo era stato accolto con molto ottimismo, legato anche alla presenza nella squadra di governo di Necci. Una circostanza – ricorda con disappunto lo stesso Necci – negata qualche mese dopo da Maccanico. Necci cita l'articolo scritto da Maria Latella sul «Corriere della Sera» del giorno 2 febbraio (cioè lo stesso giorno nel quale Maccanico era salito al Colle). «La sera, qualche volta, andavano in via Donizetti» (cioè a casa dell'allora amministratore delegato delle Ferrovie). «Ci è andato Massimo D'Alema, ci è andato Silvio Berlusconi, e così oggi il padrone di casa, può aggiungere un'altra perlina alla sua personale collana di accordi grandi, medi, piccoli. A Necci piacciono soprattutto quelli grandi e il varo dell'ecumenico governo certo rientra nella categoria». Necci non era quindi candidato semplicemente a una poltrona nel gabinetto che Maccanico sperava di riuscire a formare. Ne era il giunto cardanico. Scrisse Maria Latella: «Il ruolo del mediatore gli è congeniale e in questa crisi Necci l'ha dispiegato, mettendo a disposizione due cose: il salotto del suo quieto appartamento e, soprattutto, un'invidiabile rete di buoni rapporti». Nell'articolo si raccontava che la sera prima Maccanico si era incontrato con Necci, e che per lui

era stata già individuata «la possibile collocazione»: Lavori Pubblici e Trasporti insieme, «un nuovo ministero delle infrastrutture».

La stessa ricostruzione fu compiuta qualche anno dopo da Bruno Vespa nell'opera *Storia d'Italia dal 1940 a oggi*. Con un arricchimento di particolari, che attribuivano a Massimo D'Alema un ruolo specifico: «D'Alema tirò diritto e nacque un'ipotesi di governo "blindato", con Gianni Letta e Luigi Berlinguer vicepresidenti del Consiglio, Dini agli Esteri, Ciampi all'Economia, Letizia Moratti o Gaetano Rebecchini di AN agli Affari sociali, Lorenzo Necci superministro di Trasporti e Lavori pubblici». «Nei tre mesi precedenti», racconta Vespa, «grazie alla mediazione di Gianni Letta, D'Alema e Berlusconi lavorarono inopinatamente (e in assoluta riservatezza) a una bozza di accordo costituzionale che implicava l'esistenza di un governo bipartisan che ne garantisse l'attuazione. Un gruppo di lavoro composto da quattro professori (Urbani, Forza Italia; Fisichella, AN; Bassanini e Salvi, PDS) varò il seguente progetto: il 90% dei deputati sarebbe stato eletto con il sistema in vigore al Senato, mentre il restante 10% sarebbe stato attribuito alla maggioranza per assicurarle la necessaria stabilità di governo; il capo dello Stato avrebbe limitato le proprie funzioni alla pura garanzia costituzionale; primo ministro sarebbe diventato il capolista della coalizione vincente; la sfiducia al presidente del Consiglio avrebbe comportato la caduta del governo e il presidente sfiduciato non avrebbe potuto ricandidarsi alle elezioni; i partiti avrebbero potuto sostituire, senza andare alle urne, il premier che si fosse dimesso spontaneamente; le elezioni sarebbero avvenute con il doppio turno (una vecchia idea di D'Alema sulla quale il Polo era un po' freddo per-

ché, al secondo turno, gli elettori di Rifondazione avrebbero certamente votato compatti a sinistra, mentre la stessa cosa non sarebbe avvenuta con la Lega a destra). Il capo dello Stato sarebbe stato eletto anche in Italia a suffragio universale diretto, avrebbe avuto i poteri previsti dalla Costituzione francese, ma non avrebbe potuto indire i referendum. Ci sarebbe stata, inoltre, "un'equilibrata divisione di posizioni costituzionali tra governo e Parlamento". Così, la destra otteneva l'agognato presidenzialismo, la sinistra il mantenimento delle garanzie parlamentari, che sono il nerbo della Costituzione del 1948, e l'elezione dei deputati in collegi uninominali maggioritari a doppio turno. La notte del 30 gennaio, quando tutte le consultazioni incrociate ebbero esito positivo, Giuliano Urbani scrisse sul suo diario: "Il dado è tratto". Chi sarebbe stato il presidente del Consiglio del governo istituzionale di transizione? Il Polo bocciò Dini ("è l'uomo di Scalfaro"), D'Alema bocciò Ciampi (per un riguardo a Dini, di cui Ciampi era il nemico storico) e Amato (per i suoi vecchi rapporti con Craxi). Alla fine la spuntò Antonio Maccanico, già segretario generale del Quirinale con Pertini e presidente di Mediobanca, le cui doti di mediatore erano famose. "È capace di mettere d'accordo due sedie vuote" dicevano di lui. ("Purtroppo le trovai piene", mi confessò dopo il fallimento del suo tentativo). Il primo a lanciare la sedia contro Maccanico fu Romano Prodi, il secondo Gianfranco Fini. Nella sua trattativa con il Polo, D'Alema aveva ignorato sia il Professore sia i popolari. Prodi temeva (a ragione) che il patto costituzionale tra D'Alema e Berlusconi ne avrebbe fatto i candidati naturali dei due opposti schieramenti alle successive elezioni politiche. Prese così carta e penna, e il 1 febbraio 1996, mentre Maccanico saliva al Quirinale per ricevere l'incarico di

formare il nuovo governo, scrisse un comunicato che cominciava con un bel "no" e proseguiva affondando l'accordo. "Le reciproche paure e le comuni convenienze di D'Alema e Berlusconi hanno fermato la grande e necessaria evoluzione", dettò alle agenzie di stampa. Il segretario del Pds ne venne a conoscenza mentre era dal barbiere. La sera prima, a cena in casa di Veltroni, D'Alema aveva informato Dini, Gerardo Bianco e lo stesso Prodi dell'accordo su Maccanico. Il Professore l'aveva presa male, ma D'Alema credeva di averlo rassicurato. (In realtà, la vera carta di riserva del leader del PDS era Dini, che ormai lo venerava come il suo personale padre Pio). Così, quando seppe del comunicato, D'Alema si alzò dalla poltrona con i baffi curati a metà, andò nell'ufficio di Prodi (assente) e ne impose il ritorno in sede. Tra i due volarono parole pronunciate a un tale volume che le vetuste mura del palazzo gentilizio di largo Brazzà sembrarono di carta velina». Vespa ricorda che «Il colpo decisivo a far cadere Maccanico lo diede Scalfaro, che cancellò dalle dichiarazioni del presidente incaricato la parola semipresidenzialismo». Se Maccanico, invece di consigliarsi con il diabolico presidente della Repubblica, gli avesse portato la lista dei ministri, il suo governo avrebbe avuto la fiducia del Parlamento. Non lo fece, rinunciò. Scalfaro sciolse le Camere e fissò le elezioni per il 21 aprile».

Tornando alla rassegna stampa dei primi giorni del febbraio 1996, il giorno 2, «L'Indipendente», dando notizia dell'incontro della sera precedente fra il presidente incaricato e Necci, poneva quest'ultimo «in primissima fila come tecnico doc». Nello stesso giorno «Il Messaggero», rivelando che Necci aveva avuto «un ruolo chiave durante le trattative tra i due poli», sosteneva che per lui era stato preparato «un

superincarico: dovrebbe avere la responsabilità dei trasporti, dell'ambiente, dei lavori pubblici e dell'industria». E «L'Opinione» attribuiva a Necci l'idea del superministero per le Grandi Infrastrutture, e spiegava che «l'incarico a Maccanico è anche la vittoria di Necci, avvocato nato a Fiuggi 57 anni fa, alla guida delle FS dal giugno del 1990. È stato Necci il grande tessitore dell'intesa tra Berlusconi e D'Alema, fino al punto da mettere la propria casa a disposizione dei due "inciucioni"». In verità D'Alema e Berlusconi non si incontrarono mai in via Donizetti, anche se, separatamente, frequentarono la casa. «E poi», aggiungeva ancora «L'Opinione», «Necci e Maccanico si conoscono da tempo: tutti e due sono *grand commis* vicini alla finanza laica, tutti e due hanno fiancheggiato il partito repubblicano. D'altronde mercoledì sera Necci stesso, interpellato a bruciapelo da Gianni Minoli, che gli chiedeva se avrebbe accettato l'incarico ministeriale, ha chiosato: "Vedremo..."».

«Il Giornale» scriveva che le quotazioni di Necci erano «altissime» visto anche «che è stato il primo "papabile" a incontrare il premier incaricato ieri sera». E «La Repubblica» scriveva: «L'uomo forte del governo di Antonio Maccanico è l'attuale amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci. È stato il protagonista ieri sera del primo incontro ufficiale con il presidente del Consiglio incaricato, ed è in corsa per due posti, il ministero delle grandi infrastrutture, che dovrebbe riunire ambiente, lavori pubblici e trasporti, o, come sembra più probabile, vista la precedenza accordatagli, il viceministro della presidenza del consiglio con delega sulle aree urbane e sul Giubileo. Un posto che da sé vale più di un qualsiasi altro ministero».

Il 3 febbraio (riferendo l'esito del secondo giorno di lavoro

di Maccanico), «Il Messaggero» titolava: «Solo il nome di Necci regge ai veti incrociati».

Contemporaneamente «La Repubblica» pubblicava un lungo articolo di Giuseppe D'Avanzo («Lorenzo e il suo clan, dal binario al governo») nel quale Necci veniva definito «il Gran Manovratore». L'incipit di D'Avanzo aveva l'obiettivo di inquadrare l'"uomo forte" del governo che si stava formando: «Baldesar Castiglione o Giulio Mazzarino? A chi attingere per rappresentare la natura umana e sociale di Antonio Lorenzo Necci, 58 anni, avvocato con alle spalle una lunga milizia di abilissimo commis dello Stato, passato indenne attraverso il disastro della ENOXY, la tempesta dell'ENI, il terremoto dell'ENIMONT, di cui è stato presidente? A stare ad agiografi, amici e *clientes* l'amministratore delegato della galassia di società e capitali che va sotto il nome Ferrovie dello Stato (un giro d'affari valutabile intorno a 100 mila miliardi), non v'ha dubbio: Il Cortegiano di Baldesar Castiglione è il libro acconcio. Federico da Montefeltro, "lume della Italia", è il suo esempio, "il ritratto di un uomo ideale, armonia di tendenze, occupazioni e gusti, sogno individuale e universale basato su virtù morali, intellettuali ed estetiche, in un giuoco senza passione"».

Il ritratto (scritto da un avversario dichiarato) lasciava comunque trapelare ammirazione per un tecnico che conosceva bene il suo mestiere, e che sapeva destreggiarsi anche nei labirinti della politica. D'Avanzo riconosceva il carisma di Necci: «Lorenzo – raccontano gli ammiratori – è un genio, il solo oggi in Italia che riesce a immaginare il futuro. Sereno, affabile, colto, disinteressato. Gli hanno messo in mano le scassatissime Ferrovie e, in soli cinque anni, le ha trasformate nel motore dello sviluppo del Paese,

ne ha risanato i conti, ha avviato il treno ad alta velocità. Lavora per l'ambizioso obiettivo di ridisegnare le città italiane, la mobilità e l'urbanistica con la valorizzazione delle aree dismesse delle Ferrovie. È riuscito a coagulare intorno al suo "Progetto Paese" energie umane e professionali, risorse finanziarie e consenso politico. Un Mago Merlino. L'Italia non ne può fare a meno. L'Italia, in verità (o meglio l'Italia che conta o vuole contare) non sembra volerne fare a meno. Antonio Lorenzo Necci – raccontano cronache enfatiche – è stato uno dei "grandi mediatori" di questa crisi politica. Lo si è visto entrare e uscire da via dell'Anima. Si è detto che in casa sua, in via Donizetti, Berlusconi e D'Alema si sarebbero incontrati. L'episodio non è vero, ma poco importa, è utilissimo per irrobustire l'ambizione del personaggio a occupare una seggiola di prima fila nel nascente governo. Antonio Maccanico, l'Incaricato, per di più suo carissimo amico, avrebbe pronto per lui un superministro. Lavori Pubblici, Aree Urbane, Trasporti e Infrastrutture accorpate insieme. Per capirci, il ministero della Spesa Pubblica. È l'uomo adatto, Lorenzo Necci?». A questa domanda, ovviamente, D'Avanzo forniva una risposta negativa.

Ma la lunga premessa dimostrava appieno il credito di cui godeva Necci in quei giorni, un credito conquistato negli anni precedenti, con il lavoro svolto nella chimica e poi nelle Ferrovie. Un credito che, di lì a pochi mesi, sarebbe stato spazzato via con la pioggia di incriminazioni che colpirono l'«uomo forte». Soltanto dopo molti anni (e una serie di assoluzioni) sarebbe stata ripristinata la verità. Troppo tardi.

Il 5 febbraio 1996 Paolo Guzzanti, in un lungo articolo di retroscena (su «La Stampa»), scrisse, riferendo i colloqui di Maccanico: «Anche Lorenzo Necci, commissario alle

Ferrovie dello Stato, è andato dal presidente incaricato, e non è un mistero che per lui sia allo studio l'ipotesi di un grande ministero dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, fortemente unificato». Il quotidiano di Torino, in un altro pezzo dello stesso giorno (dedicato al totoministri), scriveva che «il più gettonato resta l'amministratore delegato delle FS Lorenzo Necci, amico personale di Maccanico. Si dà per certo che debba entrare nel governo, o nella sua veste di amico-collaboratore, e allora sarebbe il sottosegretario alla Presidenza, oppure per il buon lavoro svolto nelle FS e allora sua diventerebbe la poltrona di superministro delle Infrastrutture (trasporti, viabilità, reti), con l'incarico di mettere pace dove non è riuscito il prof. Caravale» (che era il ministro dei Trasporti nel governo Dini).

Il «Corriere della Sera» (lo stesso giorno) scrisse: «Quanto al quadro del governo c'è anche qualcun altro che sta lavorando al fianco di Maccanico. Sarà forse Necci? Che Necci sia della partita il Pds lo sa, e quando sente dire che il presidente delle ferrovie potrebbe essere il futuro vice di Maccanico o il Ministro dei Trasporti, si avverte che a Botteghe Oscure c'è del mal di pancia. "Che il prossimo governo possa diventare un esecutivo con una forte impronta di centro destra", come ha detto Segni a D'Alema, è un disegno che il leader della Quercia conosce. E quando il leader referendario, nel veloce colloquio sulle scale di casa Maccanico, ha chiesto a D'Alema di "non mollare su Dini, altrimenti sarebbe la capitolazione", il segretario del Pds ha risposto: "Noi Dini lo difenderemo con forza"».

Una tesi contestata da «Il Giornale» che (sempre il 5 febbraio) scrisse che il nome di Necci «mette d'accordo entrambi gli schieramenti».

Che Necci fosse un candidato autorevolissimo (e che

godeva di ampi consensi sia nel centro-destra che nel centrosinistra) è dimostrato da un lungo articolo (anonimo, come era costume de «Il Foglio» a quell'epoca) pubblicato il 2 febbraio dal quotidiano diretto da Giuliano Ferrara. «A dicembre Lorenzo Necci è stato confermato alla guida delle Ferrovie dello Stato e, dopo pochi giorni, agli inizi di gennaio, inserito nelle liste dei probabili neoministri dell'effimero Dini bis. Passata una ventina di giorni e verso le sei del pomeriggio di giovedì 25 gennaio Necci è stato visto uscire dalla casa di Silvio Berlusconi in via dell'Anima a Roma e mancare per un soffio Giuseppe Guarino, che invece nella stessa abitazione stava per entrare. Siamo nei giorni in cui il leader di Forza Italia era impegnato nello sforzo alla costruzione del "governo dei migliori". Sforzo di cui Antonio Maccanico, grande amico di Necci, è stato prima partecipe e, poi, addirittura protagonista con l'incarico di presidente del consiglio. Non si sa cosa Berlusconi e Necci si siano detti, ma è facile immaginarlo. Più precise le indiscrezioni sull'incontro, lo stesso giovedì, con Gianni Agnelli e Cesare Romiti. Necci avrebbe chiesto solidarietà e appoggi per la propria investitura ministeriale, formalizzando il proprio obiettivo: o il ministero del Tesoro o la poltrona di un costituendo ministero delle grandi infrastrutture, prodotto della fusione tra ministero dei lavori pubblici e dei trasporti. Come che vada a finire, a 57 anni Necci si prepara a concludere la propria carriera di manager e a iniziarne un'altra. È corteggiato dai due schieramenti; nessuno è in grado di dire se le sue simpatie vadano al Polo o all'Ulivo e si è costretti a rindare ai suoi primi passi, al suo rapporto con Ugo La Malfa, alla sua permanente amicizia con Maccanico, per attribuirgli una caratura laica che ne sposterebbe, impercettibilmente, le sue simpatie nel campo del centro sinistra.

Ma questi sono particolari secondari. La sostanza è che Necci possiede grandi capacità di comunicatore, buoni contatti internazionali, un pletorico apparato di pubbliche relazioni alle Ferrovie, che fanno sì che il nostro sia un po' una star della stampa economica. Lorenzo Necci può essere preso a prototipo, quantomeno nelle intenzioni, di un processo parallelo a quello che ha portato Berlusconi alla politica. Con una dissonanza: l'intensa frequentazione del rapporto di scambio tra l'industria di Stato e politica tutto interno alle relazioni e ai meccanismi della prima Repubblica. La biografia di Necci non consente dubbi: è stato presidente della ENICHEM dalla 1985 al 1989 ed è stato anche il primo presidente dell'ENIMONT, tra il 1989 e il febbraio 1990. Un protagonista della chimica pubblica che le vicende di Tangentopoli non hanno scalfito. All'attivo di Necci c'è oggi la buona immagine che ha mantenuto in una difficile fase di trapasso del baraccone delle ferrovie da ente a società per azioni».

L'articolo sottolineava quindi che «nonostante Necci abbia teorizzato in uno dei suoi numerosi saggi sul "sistema Italia" che la discontinuità costituisca il vero motore del cambiamento, come amministratore delegato delle ferrovie dello Stato, ha dovuto rendersi conto dei danni che provoca a un'azienda che ha come unico committente lo Stato quella particolare forma di discontinuità che è l'instabilità politica. Un esempio: l'obiettivo di ridurre a zero nel corso dell'esercizio 1995 il margine operativo lordo, nel 1992 negativo per alcune migliaia di miliardi, obiettivo fondamentale per tutto l'equilibrio di bilancio, è stato mancato per alcune centinaia di miliardi e per sola colpa delle "finanziarie" che si sono succedute nel triennio e che non hanno rispettato gli impegni su cui l'azienda pareva poter contare con certezza

solo tre anni fa. Né ci spiega sempre che il sistema Italia è una sorta di gigantesco gioco dell'oca, in cui il rischio continuo è quello di cadere nella casella sbagliata e tornare indietro alla casella di partenza».

«L'obiettivo di Necci», sottolineava quindi «Il Foglio», «è trasformare le Ferrovie dello Stato in una società in grado di fornire "servizi per la mobilità" all'interno di una grande rete che esse stesse devono costruire, non soltanto ammodernando la parte ferroviaria (Alta Velocità), ma anche occupandosi di funzionare come perno dell'integrazione dei vari sistemi di trasporto. Un esempio: uno dei progetti che sta più a cuore a Necci è il piccolo e poco costoso raccordo ferroviario tra il Porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria Nord-Sud. La ragione è semplice, il monumentale porto (figliastro del 5° centro siderurgico fortissimamente voluto dal PCI e dai sindacati negli anni Settanta), finora ha prodotto solo 'ndrangheta e malaffare. Ma è possibile farne uno dei porti smistamento container più centrali ed efficienti del Mediterraneo, operazione per cui bastano un pugno di miliardi. Includere l'Italia nelle grandi infrastrutture europee di mobilità, questo l'obiettivo, con una visione concettuale che fa delle ferrovie qualcosa di molto simile alla rete cablata che veicolerà di qui a poco l'enorme massa di informazione, spina dorsale della prossima fase di sviluppo. Per completare questo semplice progetto Necci indica proprio nella discontinuità, caratteristica senza dubbio della attuale fase della vita della nostra società, la grande occasione: "... è noto che nella situazione di un'azienda in crisi, e quindi anche nella situazione italiana, la discontinuità offre occasioni uniche", scrive nel suo libro *Rivalutare l'Italia*.

Niente di nuovo solo che Necci mostra di saper apprezzare e di voler sfruttare al massimo soprattutto la nuova,

clamorosa "discontinuità" che si è creata nella politica italiana. La brusca, violenta interruzione del continuum di tante parti politiche, la crisi del processo di formazione, dello stesso cursus honorum della classe politica, offrono opportunità che l'attuale amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ha intenzione di sfruttare».

«Il Giornale» si spingeva poi a prevedere il futuro «politico» di Necci: «Come tutti i *grand commis*, è piuttosto duttile in fatto di idee e di fedeltà ai modelli; il suo obiettivo esplicito è passare dalla dirigenza di una grande azienda alla grande politica. La sua caratteristica è la calma: la recente riconferma gli consegna una posizione di forza e – anche se saltasse l'occasione ministeriale di questi giorni – ancora tre anni di tempo prima di dover pensare con urgenza al futuro. È capace così di disegnare grandi scenari quale quello dell'Alta Velocità, un investimento che dovrebbe consistere nella prima operazione di grande portata di lavori pubblici finanziati tramite un sistema di concessioni e investimenti di privati, simile a quelli realizzati all'estero».

Il 14 febbraio 1996, dopo due settimane esatte di consultazioni, Antonio Maccanico rinunciò all'incarico. Scalfaro sciolse il parlamento. Il 21 aprile si tennero le elezioni politiche che segnarono la vittoria dell'Ulivo di Romano Prodi.

Risfogliare i giornali di quei giorni è un'operazione utile per spiegare l'amarezza provata da Necci ascoltando la battuta di Maccanico che negava di «aver mai pensato» di affidargli un ministero. E la successiva considerazione: Maccanico «si trovò per caso a giocare una partita, io a pagarne le conseguenze». Che furono assolutamente devastanti.