

LA VERA STORIA DELL'ALTA VELOCITÀ

La grande cerimonia

La storia dell'Alta velocità, nella versione dei ladri di verità, comincia agli inizi degli anni Novanta. Di vero c'è solo il fatto che il 7 agosto del 1991 il Commissario straordinario dell'Ente nazionale delle Ferrovie dello Stato firma la delibera numero 971 alla presenza, fra i molti altri, del ministro dei Trasporti, del presidente dell'IRI, del presidente dell'ENI e dell'amministratore delegato della FIAT SpA. Per l'occasione era stata convocata una conferenza stampa per presentare in pompa magna la più grande operazione di project financing mai realizzata in Italia.

Con quella delibera veniva dato ufficialmente avvio alla realizzazione del progetto TAV che, era scritto, aveva «(...) l'obiettivo strategico di dotare il Paese di una rete di collegamenti ad Alta velocità, in generale su nuove linee da costruire a cura dell'Ente Ferrovie dello Stato, in esse comprese, in via prioritaria, la Milano-Napoli e la Torino-Venezia e, ove ricorrano le condizioni, la Genova-Milano». Di quel Progetto si parlava già da diversi anni, ma in quella delibera – per la prima volta – si sanciva in modo perentorio una straordinaria novità: «il finanziamento degli investimenti sarà coperto con ricorso al capitale privato per una parte rilevante dello stesso, circa il 60% del costo complessivo, restando a carico dello Stato la sola differenza (circa il 40%) nonché l'onere per interessi durante la costruzione e l'avviamento».

Il costo previsto era già in quel momento quello delle grandi occasioni e veniva quantificato con una cifra precisa, con la stima persino del costo dovuto all'inflazione: «il costo delle opere da realizzare, sulla base delle stime allo stato disponibili, è stato valutato, a valori correnti e ipotizzando un'inflazione del 5% annuo, in circa lire 30.000 miliardi, per cui il contributo del 40% è stimabile in lire 12.000 miliardi».

Ancora più straordinaria era la previsione con la quale si ipotizzava la possibilità del recupero non solo del finanziamento privato ma anche di quello pubblico: «Considerato che qualora il costo reale delle opere da realizzare risulti inferiore alle previsioni o il mercato determini un successo dell'iniziativa superiore alle attese ovvero si realizzino condizioni tali da consentire ulteriori margini di ammortamento del capitale investito (oltre il 60% di parte privata), dovrà intervenire un meccanismo di ammortamento della quota di capitale pubblico erogata in qualità di contributo dall'Ente F.S. alla concessionaria ed eventualmente il rimborso degli oneri finanziari sovvenzionati nel periodo di costruzione ed avviamento».

Il fulcro di questo straordinario sogno era una nuova società costituita ad hoc qualche giorno prima della grande cerimonia. Con la stessa delibera si decideva infatti «di attribuire ad una partecipata dell'Ente FS, individuata nella società "Treno Alta velocità - TAV. S.p.A.", la responsabilità finanziaria e patrimoniale della realizzazione del progetto, affidandole in concessione la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico di linee e infrastrutture per il Sistema Alta velocità secondo criteri, termini e modalità da definirsi nella convenzione attuativa del provvedimento di concessione».

Per la progettazione e la costruzione delle infrastrutture però la concessionaria TAV SpA era vincolata ad affidare i contratti a soggetti predefiniti; nella delibera 971 erano individuati attestando «la disponibilità della FIAT SpA ad assumere il ruolo di general contractor esclusivamente come stazione appaltante, fermo restando l'obbligo da parte della medesima di garantire in proprio la realizzazione delle opere ai prezzi ed entro i termini fissati», e nonché «la disponibilità di ENI ed IRI ad assumere *ab externo* la garanzia di realizzazione delle opere, ai prezzi ed entro i termini prefissati, da parte di soggetti complessi che provvedono direttamente alla esecuzione delle prestazioni e servizi loro affidati dalla concessionaria, e nei quali assumano posizione di rilievo società proprie partecipate». In

quella conferenza stampa, la differenza fra la disponibilità di FIAT, quale stazione appaltante, e quella di ENI ed IRI, di garanzia *ab externo*, venne taciuta e le tre grandi aziende nazionali vennero indistintamente presentate come general contractor impegnati nella consegna "chiavi in mano" delle infrastrutture e come garanti dell'esecuzione con "prezzi chiusi" e "tempi certi".

Oltre alla progettazione e costruzione delle infrastrutture, anche il presidio ed il controllo della esecuzione era vincolato: la delibera stabiliva «di riservare all'Ente FS la facoltà di affidare il presidio della area tecnologica, ingegneristica e sistemica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del progetto ad una propria controllata, individuata nella società "Italferr -SIS.TAV S.p.A.", con l'obbligo per la concessionaria di stipulare con detta società idonei accordi per la definizione dei reciproci obblighi e dei relativi aspetti economici, da regolarsi secondo condizioni di mercato privato».

Il ruolo effettivo dunque che rimaneva in capo a TAV SpA era solo quello di gestire lo "sfruttamento economico". In quel momento, quell'oggetto insolito non trovava alcuna corrispondenza nelle norme in vigore. Nelle direttive europee sugli appalti pubblici, e nel nostro ordinamento, era rintracciabile solo una definizione della "concessione" strettamente vincolata alla "gestione", esattamente questa: «La concessione (...) presenta le stesse caratteristiche dell'appalto, ad eccezione del fatto che la controprestazione dei lavori consiste unicamente nel diritto di gestire l'opera o in tale diritto accompagnato da un prezzo».

Nel contratto di concessione, la controprestazione che garantisce al concessionario il recupero dell'investimento necessario alla realizzazione della infrastruttura è, appunto, il "diritto di gestire l'opera". Secondo le norme in vigore, la TAV SpA dunque, quale concessionaria delle infrastrutture, avrebbe dovuto recuperare l'investimento attraverso la "gestione" del servizio Alta velocità. Nella delibera però di questa previsione non vi era alcuna traccia, la gestione del servizio non era in capo a

TAV SpA e quindi non era questa la controprestazione con la quale avrebbe potuto rientrare dell'investimento privato e, forse, restituire il finanziamento pubblico.

Anche lo "sfruttamento economico" era dunque una straordinaria novità. La delibera non ne dava una definizione, specificava però il suo contenuto, stabilendo «di riservare in via esclusiva all'Ente FS l'esercizio tecnico delle linee realizzate dalla Concessionaria verso il pagamento di un corrispettivo tale da consentire il recupero e la remunerazione del capitale investito dalla Concessionaria stessa, (...); di affidare ad una controllata dell'Ente F.S., individuata nella società "Treno Alta velocità Commerciale, TAV-CO S.p.A.", la commercializzazione dei servizi Alta velocità sulle linee realizzate dalla Concessionaria».

La TAV SpA non avrebbe dunque recuperato l'investimento gestendo il servizio e vendendo biglietti per il servizio ferroviario AV, bensì attraverso la stipula di due contratti: uno con TAV-CO SpA, incassando, da questa nuova società - che FS avrebbe dovuto costituire per gestire il servizio Alta velocità - un canone per l'uso delle infrastrutture; uno con l'Ente FS, con il quale lo stesso Ente, oltre a garantire la manutenzione e l'esercizio tecnico dell'infrastruttura, si impegnava al "pagamento di un corrispettivo tale da garantire il recupero e la remunerazione del capitale investito dalla concessionaria".

In quella storica conferenza stampa, dove era presente il fior fiore della classe dirigente pubblica e privata del nostro Paese, sulle modalità con le quali TAV SpA realizzava il singolare ruolo di concessionario dello sfruttamento economico nessuno ha manifestato il minimo dubbio. La bugia dell'investimento privato era però talmente evidente che solo l'ignoranza di alcuni e l'interesse dei più ha potuto consentire di chiudere occhi, orecchie e bocca di fronte a quella che anche uno studente al primo anno di Economia e Commercio avrebbe definito una pura e semplice truffa ai danni delle casse pubbliche. Il recupero del finanziamento pubblico rimarrà nel libro dei sogni, mentre gli investimenti privati di TAV SpA saranno banali pre-

stiti, tutti garantiti dallo Stato, che stiamo pagando e continueremo a pagare per molti anni.

La delibera 971 forniva solo l'importo totale del Progetto.

Voci di costo 7 Agosto 1991	Miliardi di £	Contraente di FS	Oggetto del contratto
Tratte	18.100	TAV Spa	Progettazione esecutiva e costruzione: MI-BO; BO-FI; FI-RM (adeguamento); RM-NA; TO-MI; MI-VR; VR-VE; GE-MI
Nodi	2.080	TAV Spa	Progettazione esecutiva e costruzione dei nodi di: Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano, Torino, Verona, Venezia, Genova
Materiale rotabile	4.800	Consorzio Trevi	Fornitura di: 100 ETR 500, treni a composizione fissa con 2 motrici e 12 carrozze
Infrastrutture aeree	1.200	Consorzio Saturno	Realizzazione delle linee elettriche e del sistema di controllo e segnalamento per tutte le tratte ed i nodi
Interessi intercalari	1.500	Banche	Interessi durante l'esecuzione dell'opera fino all'entrata in esercizio
Totale	27.680		

(Tab.1 - Costi delle singole voci del Progetto TAV presentato il 7 agosto 1991)

Le singole voci di costo vennero presentate nella conferenza stampa dal grande cerimoniere Lorenzo Necci. Il costo complessivo era determinato da cinque voci fondamentali (vedi Tab.1). La voce “tratte”, e cioè il costo per la realizzazione di sette nuove coppie di binari per collegare i nodi delle città interessate dalle linee. La voce “nodi”, con i costi per l’adeguamento o la costruzione dei binari di penetrazione nelle stazioni interessate. La voce “materiale rotabile”, cioè il costo dei treni per fornire il servizio ai passeggeri. La voce “infrastrutture aeree”, cui corrispondeva il costo delle linee elettriche e degli impianti di segnalamento per le nuove tratte AV. La voce “interessi intercalari”, infine, col costo del denaro cosiddetto privato, e cioè gli interessi sui prestiti bancari per tutta la durata dei cantieri e fino all’avvio del servizio.

La realizzazione delle sette “tratte” ferroviarie era affidata in concessione a TAV SpA, la quale a sua volta si sarebbe avvalsa di altrettanti general contractor; a questi erano affidate la progettazione esecutiva e la costruzione di tutte le “infrastrutture a terra”, associate alla gestione di tutte le attività tipiche di un committente pubblico, come ad esempio la direzione dei lavori, ma anche gli espropri e gli indennizzi ai proprietari di aree ed immobili interessati dai nuovi tracciati.

Sempre a TAV SpA, ed a cascata ad altri contraenti privati, era affidata la realizzazione dei “nodi” e cioè sempre e solo delle infrastrutture a terra per la penetrazione nelle stazioni delle città interessate dalle nuove linee.

Mentre nel caso delle “tratte” gli interlocutori privati erano già individuati, e con questi TAV SpA firmerà subito i contratti per un importo complessivo di 18.000 miliardi di lire, nel caso dei “nodi” la delibera del Commissario straordinario definiva solo l’impegno di FS ad affidare tale attività a TAV SpA rinviando però la definizione contrattuale ad atti successivi.

Per la progettazione e la realizzazione di tutte le “infrastrutture aeree”, e cioè delle linee per l’alimentazione elettrica degli elettrotreni, delle sottostazioni elettriche, degli impianti di se-

gnalamento e per la sicurezza della circolazione, il contratto sarà firmato direttamente dall’Ente FS con il Consorzio Saturno, con la previsione di un costo complessivo di 1.200 miliardi di vecchie lire.

Per la progettazione e la fornitura del “materiale rotabile” specificamente progettato per il servizio Alta velocità il contratto invece era già stato affidato direttamente dall’Ente FS al Consorzio Trevi, con un valore della commessa previsto in 4.800 miliardi di vecchie lire per la fornitura di 100 treni ETR 500 a composizione fissa, con due motrici, un vagone ristorante ed undici carrozze passeggeri.

Tutti i contratti, ad esclusione di quelli per i nodi, sono stati affidati a trattativa privata con i singoli interlocutori, senza gara e senza il vaglio o la verifica di alcun organo di controllo tecnico, amministrativo o contabile dello Stato.

Il costo della voce “interessi intercalari” era previsto in 1.500 miliardi, calcolati ipotizzando un costo del 5% annuo dei cosiddetti investimenti privati per la realizzazione delle “tratte”, con la previsione di una erogazione più o meno lineare nell’arco dei sei anni previsti per la costruzione e l’avvio dell’esercizio.

Il costo delle “tratte”, includendo anche la Genova-Milano, che in quel momento non era ancora deliberata, era esattamente di 18.100 miliardi di vecchie lire (inclusi i 100 miliardi previsti per i lavori di solo adeguamento della tratta Firenze-Roma).

Il 40% di finanziamento pubblico della voce “tratte” dava una cifra di 7.240 miliardi; aggiungendo le voci di costo pagate direttamente dall’Ente FS, la cifra di finanziamento pubblico era pari 16.820 miliardi, ben diversa dai 12.000 miliardi pubblici ipotizzati nella delibera. Di certo, comunque, con quelle voci e quei contratti era assolutamente impossibile capire da quale calcolo scaturissero i 18.000 miliardi di lire di investimento privato, visto che solo i contratti per le tratte rientravano nel cosiddetto project financing, ed il 60% dell’importo di questi dava una cifra di 10.800 miliardi.

Nonostante queste macroscopiche anomalie, il Governo, con

il parere di competenza delle Commissioni parlamentari, firmerà con FS il contratto di programma 1991-1993 nel quale si leggerà la cifra tonda di 30.000 miliardi di vecchie lire, con un finanziamento pubblico di 12.000 miliardi e un investimento dei privati di 18.000 miliardi di lire, senza alcuna altra minima specificazione.

Nel contratto di programma successivo, 1994-1996, inviato alle Camere il 27 luglio 1995, non si troveranno maggiori dettagli: anzi, il più grande progetto mai realizzato dalle Ferrovie dello Stato era descritto in questo modo: «SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITÀ. A carico dello Stato 14.673 miliardi. A carico dei privati 24.075 miliardi. TOTALE 38.748 miliardi». Due sole righe, ma il totale aveva già registrato, con il progetto ancora sulla carta e nessun cantiere ancora aperto, un aumento del 30%. La grande abbuffata era comunque iniziata, ed eravamo solo all'antipasto.

Da quei 30 mila miliardi iniziali siamo arrivati, nel 2010, a spendere o impegnare almeno 120 mila miliardi di vecchie lire, e per realizzare solo una parte di quel Progetto, quella relativa alla linea Torino-Napoli. Mancano ancora da contabilizzare i costi della Milano-Verona-Venezia e della Genova-Milano, con i quali, più o meno nel 2020, si arriverà ad almeno 180 mila miliardi, tutti, proprio tutti, usciti o che usciranno dalle casse pubbliche.

La grande cerimonia del 1991 aveva in realtà un solo scopo, quello di arrivare il più in fretta possibile alla firma dei contratti. Solo la "firma" era nell'interesse dei commensali, consapevoli e certi che la grande abbuffata sarebbe stata di gran lunga più ricca rispetto a quanto scritto in contratti che dovevano semplicemente garantire la partenza del banchetto e il posto a tavola.

Per tutte quelle voci di costo, l'attendibilità si è rivelata pari allo zero assoluto: sono tutte lievitate a dismisura, ma nessuno ha mai fornito dati aggiornati ed attendibili. Le informazioni sui costi delle "tratte" sono fornite dalle società del gruppo FS in modo incompleto e parziale; poco si conosce del costo dei

"nodi", poco si sa del costo del "materiale rotabile", pochissimo dei costi delle "infrastrutture aeree", ancora meno su tutte le opere indotte e inizialmente non previste, comprese le nuove stazioni per l'Alta velocità. Nulla è stato mai detto sulla voce "interessi intercalari", quella che lieviterà in modo astronomico, oltre il mille per cento, a conferma dell'assurdità sulla quale si fondava l'architettura finanziaria con la quale si è dato avvio a questa costosissima avventura.

La storia ai tempi del ministro "falce e carrello"

La data del 7 agosto 1991 segna in realtà la riproposizione di un Progetto che aveva alle spalle già diversi anni e nel quale le scelte tecniche, per le infrastrutture ed il materiale rotabile, erano già state fatte. Quel Progetto portava le firme del ministro dei Trasporti, Claudio Signorile, e del Presidente dell'Ente FS, Ludovico Ligato. Prima di loro si era già lavorato alla realizzazione di nuove infrastrutture per migliorare il servizio ferroviario dal punto di vista anche della velocità, ma è con Signorile e Ligato che la lobby del cemento riesce ad imporre la scelta del modello francese, abbandonando il lavoro serio e competente che era iniziato negli anni '60. Già a quegli anni infatti risaliva la scelta della realizzazione della cosiddetta "Direttissima" Roma-Firenze, in assoluto il primo progetto in Europa di infrastruttura per treni veloci. Nello stesso periodo partivano anche i primi studi per migliorare le prestazioni del materiale rotabile, ed anche in questo caso l'Italia sarà la prima in Europa a realizzare treni ad assetto variabile, i famosi "Pendolini".

Proprio sulla spinta di queste esperienze il progetto di velocizzazione della rete e del servizio trova all'inizio degli anni '80 una prima traduzione nel Piano Generale dei Trasporti approvato dal Parlamento con la Legge 245/84. Nel PGT si indicava un indirizzo; il Piano non conteneva soluzioni tecniche o

tecnologiche; non si parlava comunque di Alta velocità con linee dedicate, bensì di «quadruplicamento ed in via prioritaria sulle direttrici Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Battipaglia». I tecnici che avevano definito quel piano, in gran parte di FS e Ansaldo, avevano come riferimento tecnico le esperienze, appunto, della “Direttissima” e del “Pendolino”, con implicazioni che non facevano certo pensare alle scelte fatte nello stesso periodo in Francia con il TGV (Train a Grande Vitesse, Treno a Grande Velocità) sulla Parigi-Lione.

Tre erano le opzioni tecniche più significative per l’Alta velocità che si potevano registrare in quel momento nel panorama europeo. Quella del “modello tedesco”, che interveniva sul trasporto merci e passeggeri, tendente a servire anche le città intermedie con un sistema di treni con velocità diversificate non superiori a 250 km/h, realizzato con larghissimo utilizzo delle linee preesistenti rimodernate o integrate. Vi era poi quella del “modello svizzero”, orientato verso la razionalizzazione della rete passeggeri esistente, con la velocizzazione dei servizi intercity con velocità di punta fino a 200/225 km/h ed un cadenzamento di almeno ogni ora di un treno per qualsiasi destinazione della rete e coincidenze in tutte le stazioni alla stessa ora. Vi era infine il “modello francese” che interveniva con la costruzione di nuove linee, impostate con velocità di punta di 300 km/h e con tratte dedicate al solo servizio passeggeri fra aree metropolitane separate da ampie distanze.

Rispetto a queste tre opzioni, in Italia, gli esperti di mobilità ferroviaria erano decisamente orientati verso i modelli tedesco o svizzero, in quanto più aderenti alla geografia urbana, all’assetto infrastrutturale e alle esigenze di mobilità del nostro Paese. La lobby delle grandi imprese, con al vertice la FIAT SpA, era invece decisamente schierata per l’adozione del “modello francese”. In pieno clima di Tangentopoli, quando le cupole forti delle imprese e dei partiti decidevano come e quando spendere il denaro pubblico per alimentare il sistema delle tan-

genti, il braccio di ferro per la scelta del “modello” tecnico da adottare durò pochissimo. La “lobby” del “modello francese” vinse a tavolino senza giocare alcuna partita.

Il primo atto per l’avvio del Progetto TAV è la decisione dell’Ente Ferrovie dello Stato - su imput del ministro dei trasporti Claudio Signorile - di costituire la prima SpA delle FS, una società specificamente incaricata di progettare e realizzare le nuove linee per l’Alta velocità. Il 25 ottobre 1984 veniva costituita la “Italferr SpA”, una società di ingegneria con oggetto sociale “... la definizione, lo sviluppo e la progettazione di sistemi di trasporto ferroviario ad Alta velocità”. Costituita dal nulla, ma subito impegnata nello sviluppo della progettazione, già alla fine degli anni Ottanta era in grado di vantare il progetto di massima delle nuove infrastrutture. Condizionata dalle scelte tecniche imposte e pilotate dalla Fiat e dalla lobby delle grandi imprese, il progetto sviluppato da Italferr aveva adottato in tutto e per tutto il “modello francese”. Di più, le quattro società di ingegneria scelte come bracci operativi per la produzione del progetto erano tutte prive di esperienze specifiche nel settore e non potevano fare altro che copiare, anche nei minimi dettagli, le scelte tecniche dell’esperienza francese.

All’Italferr SpA, oltre alla progettazione di massima, era però stata affidata anche la missione di gestire le gare di appalto per l’affidamento della progettazione esecutiva e della costruzione di tutte le infrastrutture. Il 26 giugno 1991 la stessa Italferr assumerà la denominazione sociale di “Italferr SIS.TAV SpA”. Il presidente, Emilio Maraini, protagonista fino a quel momento degli accordi con i futuri commensali, era a conoscenza del disegno che il nuovo Commissario straordinario, Lorenzo Necci, stava portando avanti con la ridefinizione dell’architettura contrattuale e finanziaria. Nel timore di essere messo da parte nella fase di realizzazione del progetto, Maraini cercava di riaffermare il ruolo che era stato affidato alla società portando in evidenza, anche nella propria denominazione, la missione sociale fissata nello statuto: «progettare e realizzare il

Sistema (SIS) per il Treno ad Alta velocità (TAV)».

Le preoccupazioni non erano infondate: un mese dopo, il 21 luglio 1991, Necci costituiva la TAV SpA, che verrà presentata in grande stile qualche settimana dopo nella storica conferenza stampa del 7 agosto del 1991. Era in effetti questa la società che di fatto subentrava a Italferr SIS.TAV SpA e che avrebbe dovuto garantire la novità del finanziamento privato.

Prima di quella data l'architettura contrattuale e finanziaria presentava delle sostanziali differenze. Sempre nel 1984, infatti, il ministro dei Trasporti aveva definito anche le modalità per la realizzazione delle infrastrutture, prevedendo l'affidamento della progettazione esecutiva e della costruzione attraverso regolari gare di appalto. Non vi era alcuna ipotesi di cosiddetto project financing, nessun tentativo di millantare la presenza di investimenti privati.

Per dare corpo alle modalità realizzative previste, il ministro Claudio Signorile, contestualmente alla nascita di Italferr SpA, presentava un disegno di legge che il Parlamento approverà in via definitiva il 17 febbraio 1987 con la Legge n. 80, avente come titolo "Norme straordinarie per l'accelerazione dell'esecuzione di opere pubbliche". L'articolo 8 della legge sanciva la possibilità di affidare attraverso gara, svolta sulla base di un progetto di massima, un contratto definito dalla legge come "concessione per la progettazione e la sola costruzione dell'opera", e cioè una forma contrattuale analoga a quella che quindici anni dopo verrà inserita nella Legge obbiettivo per le grandi opere, con la definizione del "contraente generale" quale "concessionario con la esclusione della gestione dell'opera".

Nel frattempo Italferr Spa aveva definito il progetto di massima con quattro società di ingegneria: CTIP SpA, Foster Wheeler SpA, Techint SpA e TPL SpA, cooptate nell'affare senza alcuna gara nel clima consociativo degli anni Ottanta. Una di queste, la TPL SpA, il "Giuda" che ha garantito l'emarginazione di Italferr SpA, sarà l'unica alla quale, anche con la nuova architettura contrattuale, saranno ancora garantite com-

messe per centinaia di milioni di euro.

Alla fine degli anni '80 dunque il Progetto avrebbe potuto già decollare; erano pronti i progetti di massima ed era in vigore la norma per indire le gare e per affidare la progettazione esecutiva e la costruzione di tutte le infrastrutture per il TAV. Così sarebbe stato se il 25 novembre 1988 non fosse scoppiato nelle FS il clamoroso scandalo definito dalle cronache dell'epoca delle "lenzuola d'oro". Il ministro Signorile fu costretto a rassegnare le dimissioni, così come tutto il CdA delle Ferrovie dello Stato ed il presidente Ludovico Ligato. Il Governo, presidente del Consiglio Giovanni Goria, nominò immediatamente un Commissario straordinario e la scelta cadde su un tecnico di riconosciuta capacità ed autorevolezza, il dott. Mario Schimberni.

La sepoltura e la resurrezione del Progetto

Il Progetto TAV è subito sottoposto dal Commissario ad una attenta valutazione tecnica dei costi e dei benefici: il responso non poteva che essere quello che gli esperti veri, quelli non assoldati dai lobbisti, avevano da tempo formulato. La scelta del "modello francese" ridiventava quello che in realtà era sempre stata: una scelta sbagliata, molto costosa e soprattutto inutile, non adatta a soddisfare le esigenze di mobilità del nostro Paese. Il Commissario straordinario manifesta pubblicamente questo orientamento con una metafora netta ed inequivocabile, celebrando il *de profundis* di quel Progetto.

La decisione si scontra però con gli interessi della più governativa impresa nazionale e di tutto l'esercito bipartisan che questa aveva arruolato. Schimberni, come gli era capitato quando era ai vertici della Montedison, si trova nuovamente ad incrociare gli interessi dell'Avvocato, per di più - in questo caso - intrecciati con quelli di tutti i maggiori gruppi economici

del Paese, pubblici, privati e cooperativi. Come due anni prima, sarà costretto a lasciare il campo.

Il 15 giugno 1990 viene nominato Commissario straordinario delle FS Lorenzo Antonio Necci. Reduce dal fallito mercimonio EniMont, era la persona giusta, scelta al momento giusto, per garantire proprio il decollo del Progetto TAV, essendo già da tempo un protagonista del grande affare come socio occulto di TPL SpA. Saranno i Magistrati Perugini, ma solo diversi anni dopo, a svelarci come e perché TPL SpA e Necci avevano partecipato al rilancio del progetto cestinato da Mario Schimberni.

Prima, ai tempi del mercimonio fra ENI e Montedison, scrivono i giudici, «(...) la TPL SpA è la società da cui Necci nasce ed è rappresentata da Maddaloni Mario, Sebastì Leonello e Tradico Pietro, anch'essi legati a Pacini Battaglia, (...). Non a caso i responsabili della TPL vengono perseguiti per la costituzione di fondi neri, ossia per reati di falso in bilancio per importi nell'ordine di varie decine di miliardi e tra le vicende oggetto dell'indagine giudiziaria si colloca quella attinente alla creazione di fondi extracontabili in TPL, destinati al pagamento di una somma di 5 miliardi (anticipata da Pierfrancesco Pacini Battaglia) richiesta da Gardini, per l'assegnazione a TPL dei lavori di ricostruzione del cracker di Brindisi. Non a caso Pacini Battaglia è stato il gestore dei conti dei responsabili di TPL e di taluni degli stessi sono anche soci della Karfinco: ed è in tale contesto che Necci, ha ricevuto da Pacini Battaglia somme di denaro rilevantissime, nell'ordine di diversi miliardi, di cui non ha fornito valide giustificazioni».

Poi, ai tempi dell'affare TAV, «(...) non appare occasionale, l'analogia riscontrabile nel *modus operandi* evidenziato dai soggetti della "vicenda Ferrovie", con quello tenuto appena pochi anni prima dai protagonisti della "vicenda Petroli", con particolare riferimento al preminente ruolo svolto dal vertice societario, in entrambe le circostanze impersonificato da Lorenzo Necci. Così come ricorrente in entrambe le vicende è il vantaggio patrimoniale che tali comportamenti, certamente non

realizzabili senza il consenso delle maggiori cariche societarie con potere decisionale, producono per TPL».

I giudici perugini scrivevano queste cose il 7 gennaio 1999 nella richiesta di rinvio a giudizio di Lorenzo Necci e di altre 56 persone coinvolte nell'inchiesta sulla corruzione dei magistrati romani per vicende legate all'affossamento delle inchieste sull'Alta velocità. In quell'atto precisavano anche: «La continuità tra le vicende ENI/ENIMONT e FERROVIE/ALTA VELOCITÀ è stigmatizzata in una lettera scritta dal dr. Salvatore Portaluri, ex Presidente di TAV, ad Ercole Incalza, del cui contenuto ha dato ampia conferma in sede di esame testimoniale (...). "Con Mario Maddaloni (TPL) i rapporti venivano tenuti dall'ing. Incalza. Da parte mia non ho mai apprezzato l'atteggiamento ammiccante tenuto da Maddaloni il quale, tra l'altro, aveva esercitato enormi pressioni per l'assunzione dell'ing. Savini Nicci, attuale Direttore Generale di TAV". Appare evidente che la posizione anomala di TPL sia stata corretta dopo che l'iniziale vertice di TPL (Sebastì, Maddaloni, Tradico) era stato decapitato da "mani pulite"».

Mentre TPL, massacrata dalle indagini giudiziarie, era già scomparsa all'epoca della testimonianza dell'ex presidente Portaluri, nel 1998, Savini Nicci, invece, nominato secondo quella testimonianza su pressione della banda di TPL, era ancora il Direttore generale di TAV SpA. Conservava quell'incarico, senza soluzione di continuità, anche dopo che la "bugia" della maggioranza privata e del finanziamento privato di TAV SpA era stata denunciata pubblicamente, nel 1998, dal ministro dei Trasporti in carica Claudio Burlando; dopo che, nel 2005, la bugia era stata formalmente contestata da Eurostat come truffa ai danni dell'Unione Europea; dopo che, nel 2006, era stata riconosciuta come tale e sanata dal Parlamento nazionale con la Legge finanziaria per il 2007; dopo che, nel dicembre 2008, la Corte dei conti rivolge parole di fuoco contro i management di TAV SpA, RFI SpA e FS SpA proprio per quella bugia che aveva portato il Parlamento ad assumere un provvedimento "anodino" nei con-

fronti delle generazioni future. Nel 2010, il manager che più a lungo ha convissuto con quella bugia sarà promosso amministratore delegato.

Ovviamente quello di Savini Nicci non è un caso isolato. Tutti i manager di queste stesse aziende pubbliche, che hanno gestito, sostenuto o non si sono accorti della “bugia” che per molti anni ha coperto una “truffa” ai danni dell’UE, dello Stato e delle future generazioni, i vari Incalza, Maraini e Moretti, per citare solo i più noti, se non conservano il loro posto sono stati premiati con incarichi ancora più importanti.

Così è avvenuto con l’amministratore delegato di TAV SpA Ercole Incalza e col presidente di Italferr-SIS.TAV SpA Emilio Maraini, scelti dal ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi come bracci operativi per le grandi opere. Nel 2010 Incalza è ai vertici del ministero delle Infrastrutture come capo della struttura tecnica di missione per le grandi opere, e Maraini rappresenta FS nell’Unione Internazionale delle Compagnie ferroviarie, senza disdegnare la presidenza di una società pubblica, Metronapoli SpA, e di una società di ingegneria privata Italsocotec SpA. Così è avvenuto con Mauro Moretti, promosso amministratore delegato della holding FS SpA dal governo Prodi nel 2007 e confermato dal governo Berlusconi nel 2010, il quale si autoasigna anche le poltrone di Presidente di Italferr SpA e di Grandi Stazioni SpA, controllate dalla stessa holding, a garanzia che il controllore ed il controllato siano esattamente la stessa persona.

Ovviamente questi manager hanno solo convissuto col disastro economico del Progetto TAV, non si sono accorti di nulla, non hanno alcuna colpa. La colpa di tutto, delle bugie, delle truffe, dei costi fuori controllo, dei tempi dilatati e dei debiti colossali prodotti e scaricati sulle nostre e sulle teste dei nostri figli e nipoti è, ovviamente, tutta e solo di Lorenzo Necci, buonanima.

Il decollo e i contratti di TAV SpA

Il 7 agosto 1991 dunque Lorenzo Necci resuscita un progetto che aveva rischiato di essere seppellito. Le lobby del “ferro e cemento” e della “falce e carrello” ripartono con una nuova alleanza garantita dai boiardi di Stato. Il miracolo però viene celebrato con qualche improvvida e affrettata nomina che impedisce di salpare a vele spiegate. Per lo stesso giorno era fissata anche la firma del contratto più importante, quello che garantiva il decollo effettivo del grande affare, il contratto con il quale FS affidava a TAV SpA «La concessione per la progettazione, la costruzione e lo sfruttamento economico delle infrastrutture per l’alta Velocità delle linee Milano-Napoli e Torino-Venezia». Dopo la firma della delibera, nello sconcerto dei general contractor, tutti presenti e rappresentati dai massimi vertici, il contratto viene solo presentato, la firma è rinviata.

Le ragioni del rinvio emergeranno subito dopo sulla stampa: «L’Alta velocità è partita ma la battaglia per la presidenza della Tav è ancora aperta. Per ora al vertice della Tav è stato mandato Benedetto De Cesaris, il direttore generale dell’Ente. Ma l’incarico affidatogli è temporaneo. L’amministratore straordinario dell’Ente Lorenzo Necci attende infatti che la DC riesca a trovare un candidato per questa poltrona. La rissa nelle scorse settimane è stata furibonda. Per placare gli animi è dovuto intervenire, a quanto si dice, lo stesso Presidente del Consiglio, che avrebbe chiesto a Necci di trovare una soluzione temporanea, De Cesaris per l’appunto».¹

Il gran cerimoniere era riuscito a trovare la soluzione temporanea ma solo il giorno prima della firma si era accorto che De Cesaris non poteva firmare quel contratto, anzi non poteva nemmeno assumere quell’incarico e tanto meno poteva firmare i contratti che TAV SpA avrebbe dovuto affidare ai general con-

¹. Gennaro Schettino, “FS, ora spunta Santuz per la presidenza Tav”, *la Repubblica*, 10 agosto 1991.

tractor. La ragione di questo impedimento si conoscerà quando la stampa annuncerà che è stata trovata anche la soluzione: «Il commissario straordinario delle Ferrovie dovrebbe riuscire a sciogliere questa mattina il “pasticciaccio” della presidenza Tav. A guidare la Tav a luglio era stato mandato Benedetto De Cesaris, l’attuale direttore generale dell’Ente FS. La scelta era caduta su De Cesaris nonostante il divieto assoluto imposto dalla Legge 210 di assumere questi incarichi direttivi in società collegate con le Ferrovie.»² Proprio così, il presidente della società che doveva firmare il contratto più oneroso della storia di FS era in aperto conflitto di interesse, incompatibile con il ruolo di direttore generale dello stesso Ente.

La firma ci sarà, ma solo un mese e mezzo più tardi, dopo la nomina di un nuovo presidente: «L’ultimo nome che circola è quello di Salvatore Portaluri, attuale amministratore delegato dell’Agip di area democristiana. (...). Con l’arrivo di Portaluri potranno essere definiti i contratti con Iri, Eni e Fiat, le tre grandi holding a cui è stata affidata la realizzazione operativa del progetto alta Velocità».³

Il nuovo presidente Portaluri, ultrasettantenne, e l’amministratore delegato Ercole Incalza, di area socialista, il 24 settembre 1991 firmano il contratto con l’Ente FS. Lo stesso giorno affidano alla Italferr-SIS.TAV SpA un contratto “per la prestazione di servizi relativi alla realizzazione del sistema AV”, con un ruolo comunque subordinato e che, qualche anno dopo, porterà la stessa società a cambiare nuovamente la propria denominazione ritornando ad essere semplicemente “Italferr SpA”.

La TAV SpA, con il nuovo presidente, che efficacemente Luigi Preti definiva “una lustra”, e con un amministratore delegato protagonista delle cronache di Tangentopoli che segui-

². Gennaro Schettino, “Necci scioglie il nodo TAV”, *la Repubblica*, 10 settembre 1991.

³. Gennaro Schettino, “Necci scioglie il nodo TAV”, *la Repubblica*, 10 settembre 1991.

ranno, saranno fedeli e tempestivi esecutori anche nella firma dei contratti con i general contractor, del resto già pronti da tempo. Il 15 ottobre 1991 firmano le sei convenzioni per la progettazione esecutiva e la costruzione delle tratte che componevano le due linee di Alta velocità Milano-Napoli e Torino-Venezia. Due tratte, Torino-Milano e Bologna-Firenze, sono affidate a FIAT SpA; altre due, Roma-Milano e Milano-Verona, a due Consorzi di imprese con aziende dell’IRI al 55%; altre due, Bologna-Milano e Verona-Venezia, ad altrettanti Consorzi con aziende dell’ENI al 52%. La differenza del ruolo, ab externo, di ENI ed IRI dunque si appalesa.

TAV SpA firma direttamente con la FIAT i contratti con i quali viene affidata la progettazione e la costruzione di due tratte; la FIAT a sua volta affida la progettazione e realizzazione delle stesse tratte a due Consorzi di imprese, il CAVET per la Bologna-Firenze ed il CAVTOMI per la Torino-Milano, nei quali l’impresa capofila è la sua controllata del settore costruzioni, la Cogefar-Impresit SpA. Tutte le attività affidate da TAV SpA a FIAT sono esattamente quelle che FIAT affida ai due Consorzi, e per questo ruolo da “passa-carte” incasserà il 3% dell’importo complessivo, una sorta di tangente contrattualizzata e legittimata da un contratto fra soggetti di diritto privato.

ENI ed IRI invece avranno la decenza, ab externo appunto, di non firmare alcun contratto con TAV SpA, rinunciando alla pseudo tangente che, nel loro caso, quali aziende ancora controllate dallo Stato, sarebbe apparsa alquanto incomprensibile. I contratti con TAV SpA in questi casi saranno firmati direttamente dai Consorzi di imprese con capofila aziende controllate da IRI (con Iritecna) e da ENI (con Snam Progetti), costituiti tutti pochi giorni prima della grande cerimonia: il 29 luglio 1991 i consorzi CEPAVUNO per la Bologna-Milano e CEPAVDUE per la Verona-Venezia, il 6 agosto 1991 i consorzi IRI-CAVUNO per la Roma-Napoli e IRICAVDUE per la Milano-Verona.

Il “pasticciaccio” del presidente aveva dunque impedito la

firma non solo del contratto di TAV SpA con FS, ma anche di quelli di TAV SpA con i general contractor, non a caso costituiti alla vigilia della grande cerimonia ed in quella occasione tutti presenti e pronti anche loro alla firma.

I prezzi dei contratti comportavano un costo a chilometro, in quel momento, più o meno in linea con quelli delle analoghe infrastrutture già realizzate in Francia e con quelli delle infrastrutture che si stavano realizzando in Spagna per la linea AV Madrid-Siviglia. I prezzi concordati, sui quali si era giurato che erano “prezzi chiusi”, lieviteranno in realtà con una media che nel 2010 arriverà ad oltre il quattrocento per cento.

Nella delibera 971/91 si ipotizzava, ove ricorrano le condizioni, la realizzazione della tratta Genova-Milano. Quali fossero queste condizioni non era in alcun modo specificato, ma si realizzeranno comunque nell’arco di qualche settimana. Un’autorevole testimonianza in tal senso ci verrà fornita da Sergio Cusani molti anni dopo. Invitato in Val di Susa nel 2006 a portare la sua testimonianza sull’affare Alta velocità ai tempi di Tangentopoli, racconterà che la spartizione delle sei tratte, fra FIAT, ENI ed IRI, con la cooptazione delle imprese private e cooperative, aveva mandato su tutte le furie il Gruppo Ferruzzi che, reduce come ENI dall’affare EniMont, non poteva tollerare di restare fuori dall’affare del secolo, definito e spartito a tavolino.

Le condizioni dunque, grazie anche al pagamento di tangenti, secondo le cronache giudiziarie di qualche anno dopo, non tardano a realizzarsi ed il 16 marzo del 1992 l’Ente FS con un nuovo atto di concessione affida a TAV SpA la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico della tratta AV Milano-Genova. Lo stesso giorno TAV SpA sottoscrive il contratto per la progettazione esecutiva e la costruzione della medesima tratta con un settimo general contractor, il Consorzio COCIV, costituito il 3 dicembre 1991 con la partecipazione di due controllate del gruppo Ferruzzi-Montedison ed altri gruppi imprenditoriali che erano rimasti fuori dalla

prima spartizione del grande affare. Grazie al recupero in zona Cesarini del consorzio COCIV, nei sette Consorzi di imprese erano finalmente rappresentati tutti i maggiori gruppi imprenditoriali del momento, nessuno escluso (vedi Tab.2).

Le coop bianche con il Consorzio CER recuperate nel Con-

General contractor firmatari dei contratti con Tav Spa	Milioni di €	Km	€/Km
FIAT Spa per la tratta Torino-Milano (sub-contratto Fiat-CAVTOMI Srl)	1.074	125	8,6
CEPAVUNO Srl per la tratta Milano-Bologna	1.482	182	8,2
FIAT SpA per la tratta Bologna-Firenze (sub-contratto Fiat-CAVET Srl)	1.074	79	13,6
IRICAVUNO Srl per la tratta Roma-Napoli	1.994	204	9,8
IRICAVDUE Srl per la tratta Milano-Verona	1.125	112	10,1
CEPAVDUE Srl per la tratta Verona-Venezia	896	116	7,7
COCIV Srl per la tratta Genova-Milano	1.585	130	12,2
Totale importo dei contratti affidati ai general contractor	9.230	948	9,7

(Tab.2 - Importo e costo a chilometro dei contratti firmati da TAV SpA con i General contractor)

sorzio COCIV; le coop rosse nei consorzi IRICAVUNO e CEPAVUNO e con l'immane CMC di Ravenna nel Consorzio CAVET; le imprese dei Cavalieri di Catania, già sospettati negli anni '80 di rapporti con Cosa Nostra, nel Consorzio CAVTOMI con il Cavalier Costanzo e nel consorzio CEPAVUNO con il Cavalier Rendo; non poteva mancare, anzi, il cavaliere siciliano della Milano da bere Salvatore Ligresti, in ben due Consorzi, il CAVET ed il COCIV; ovviamente erano presenti tutte le imprese delle grandi famiglie di costruttori associate all'ANCE, dai Caltagirone ai Lodigiani, dai Todini ai Salini, dai Del Favero ai Girola, dai Manzi ai Pizzarotti, dai Del Prato ai Fioroni, dai Federici ai Recchi, sparse in tutti e sette i Consorzi; infine, insieme a Snam Progetti e Iritecna, altre tre imprese di Stato che facevano sempre capo ad ENI ed IRI.

La durata dei lavori per la realizzazione di tutte le tratte era prevista in sessantadue mesi, ad eccezione della Bologna-Firenze, tutta in galleria, per la quale i mesi previsti erano settantotto. Entro la fine degli anni '90, con costi e tempi certi, le tratte, i nodi e le infrastrutture aeree dovevano essere pronte per fornire al Paese il nuovo servizio ferroviario ad Alta velocità.

TAVOLA RICCA E COMMENSALI ILLUSTRI

Il Comitato nodi e il Garante dell'Alta velocità

Prima ancora che il primo cantiere fosse aperto, al menù TAV si aggiungono nuove portate e la tavola accoglie nuovi commensali. Già all'antipasto gli assaggi si moltiplicano e l'invito a tavola si estende ad altri ospiti, a volte anche illustri o famosi.

L'Amministratore delegato delle FS, il 16 gennaio 1992, con i cantieri ancora di là da venire, firma la delibera numero 1077, questa volta senza molta pubblicità. La deliberazione nasce «dalla necessità di individuare le linee di intervento per la definizione di politiche culturali ed urbanistiche finalizzate da un lato all'ottimizzazione del patrimonio ferroviario, con particolare riferimento agli interventi nelle aree metropolitane, e dall'altro all'analisi delle conseguenze sul territorio derivanti dalla costruzione del sistema italiano ad Alta velocità». La decisione che scaturisce da questa esigenza è quella di istituire «Il Comitato per i nodi e per le aree metropolitane con il compito di studiare un nuovo modello delle funzioni ferroviarie nell'evoluzione del sistema di mobilità e nella trasformazione delle strutture urbane». Oltre al «Comitato per i nodi» viene istituita anche la figura di un «Garante» del sistema Alta velocità e dunque con la stessa delibera si decide che «Il professor Romano Prodi è nominato Garante, con il compito di studiare l'impatto diretto ed indiretto del sistema italiano ad Alta velocità sul territorio e sul sistema produttivo del Paese». Per il Comitato la delibera stabilisce che esso «è composto da: Senatore Susanna Agnelli, Presidente, dal Professor Carlo Maria Guerci, Dott. Giuseppe De Rita, Arch. Renzo Piano».

Per lo svolgimento delle attività del Comitato e del Garante, la delibera stanziava la somma di 9.000.000.000 (novemiliardi) di vecchie lire e stabiliva altresì che sia il Comitato che il Ga-