

Breve storia dell'Alta Velocità ferroviaria

di **Claudio Cancelli***

L'alta velocità ferroviaria è nata a metà degli anni 80 in sede politica. Gli ingegneri dell'Ansaldo, a cui un paio di anni prima era stato affidato il compito di progettare, per quanto riguardava il settore ferroviario, il Piano Generale dei Trasporti, non l'avevano prevista.

In questa prima anomalia si trova il segno dell'intera vicenda; se in effetti limitassimo la discussione sull'alta velocità italiana nei termini tecnici ed economici della scienza classica, l'argomento potrebbe essere chiuso in tre righe. I treni A. V. (Alta Velocità) sono treni passeggeri che si spingono al limite della tecnologia ferroviaria pagandone, poiché i miracoli sono rari, il prezzo relativo: una linea interamente nuova, con modificate caratteristiche geometriche dei binari e con diversa alimentazione, un costo di manutenzione e di ammortamento all'incirca triplicato rispetto a quello delle linee convenzionali.

In termini economici, l'investimento può tuttavia risultare conveniente quando un numero sufficientemente alto di passeggeri - tra 30 e 50 mila al giorno, tanto per dare dei numeri - sia disposto a pagare il relativo biglietto. Fatti i conti, risulta che questo è possibile quando si hanno città di qualche milione di abitanti, poste ad una distanza compresa tra 300 e 500 km, e con una pianura in mezzo possibilmente poco abitata.

Si tratta del caso della Parigi - Lyon, la cui realizzazione viene considerata un successo commerciale. Si tratta anche della maggior parte delle linee costruite in Francia e Germania.

Una notevole eccezione è rappresentata dal collegamento Parigi - Londra; il destino ha voluto che qui si trovasse in mezzo non solo della pianura, ma anche un braccio di mare. Il problema è stato tuttavia risolto con un crack da 20.000 miliardi delle vecchie lire, addossato in parte alle migliaia di poveri scemi che avevano investito i loro soldi nella costruzione del tunnel, e per il resto a tutti i cittadini francesi. Si tratta di un metodo brillante, ma non ripetibile in tempi brevi, per ragioni che non vale la pena di spiegare.

Seppure tagliato con l'accetta, questo schema permette di capire per quale motivo le linee A. V. siano state costruite in Francia, in Germania e nei Paesi Bassi, e non in Inghilterra, Svezia o in Svizzera, sebbene anche in questi paesi la possibilità di costruirne sia stata presa in considerazione.

Non serve a capire come mai si sia deciso di farle in Italia; in questo paese mancano tutte le condizioni favorevoli e si accumulano tutte quelle negative, per le caratteristiche orografiche, la distribuzione e la densità degli abitati, l'urbanizzazione diffusa etc.

Proprio per questi motivi nessun tecnico ferroviario l'aveva proposta, prima che apparisse la società T.A.V., di cui parleremo tra poco.

In Italia ci si era orientati su un criterio diverso per rendere più veloci i collegamenti, ed era stata sviluppata, prima che in altri paesi, la tecnica dei treni ad assetto variabile, i pendolini. Con questi treni si potevano raggiungere velocità attorno ai 200 Km/h e ridurre i tempi di percorrenza di circa il 30%, senza dover costruire nuove linee. Che per

guadagnare ancora qualche minuto - una decina tra Milano e Roma - ci si lanciasse in un investimento dell'ordine dei 100 mila miliardi (sempre delle vecchie lire), sembrava incredibile.

Invece è accaduto; ma prima di raccontare brevemente come, conviene mettere a fuoco un punto cruciale. Nel giudicare economicamente infondata tutta l'impresa ci siamo attenuti al criterio dichiarato del capitalismo, quello per cui è accettabile qualunque investimento che comporti un profitto superiore o almeno uguale a quello medio. Non ci siamo affidati né a considerazioni etiche, né a modelli di vita e di sviluppo alternativi.

La peculiarità di questa vicenda è che ci si trova di fronte al mistero di persone che hanno apparentemente programmato un disastro economico, sapendo perfettamente di farlo. La spiegazione non è difficile; per capire è sufficiente sostituire alla regola del capitalismo teorico quella del capitalismo reale, la quale dice, più o meno: **è accettabile qualunque disastro economico purché le perdite siano addossate all'intera comunità e i guadagni rimangano nelle mani di chi gestisce l'operazione**. Il che, per dirla tutta, non è una grande novità; ma in questo caso l'applicazione del principio è stata veramente grandiosa, lo schieramento di forze che l'ha sostenuta nuovo e impressionante, e il cambiamento di regole che l'iniziativa ha comportato tale da modificare strutturalmente i lineamenti del diritto.

Tornando alla storia, è il **ministro dei Trasporti Claudio Signorile** a introdurre il progetto nel Piano. Al tavolo siedono personaggi come **Emo Danesi** e **Publio Fiori**.

Presidente delle Ferrovie (FS) è, per la prima volta da quando l'ente è stato creato, un politico, il democristiano Ludovico Ligato (assassinato dalla mafia calabrese nel 1989. NDR).

A nessuno viene in mente che per adottare un piano di investimenti da 90.000 miliardi (delle vecchie lire), con le FS praticamente alla bancarotta, occorrerebbe almeno un'analisi comparata della redditività.

Nonostante la felice partenza, il progetto passa per fasi alterne. Ligato in particolare ha qualche problema con le lenzuola (l'appalto delle FS. NDR) e si dimette, prima di essere ucciso in una resa di conti in Calabria. Probabilmente per ragioni di immagine, viene nominato un commissario esterno nella persona di **Schimberni**, di provenienza Montedison. Con grande sorpresa di chi lo aveva nominato, Schimberni ha la mania di fare i conti: cancella l'alta velocità sostenendo, all'incirca, che se uno ha una cinquecento che non funziona, non può pensare di risolvere il problema comprandosi una Ferrari.

Il nuovo ministro dei trasporti, **Bernini**, cancella Schimberni. E finalmente, con **Lorenzo Necci** sul ponte di comando delle FS, l'operazione parte nel 1988.

Per gestire l'operazione viene costituita la società T.A.V., in cui le FS entrano come soci di minoranza, essendo ufficialmente la maggioranza in mano ai privati.

Le **FS** affidano in concessione lo sfruttamento delle linee alla **T.A.V.**, la quale di rimando affida alle FS la gestione tecnica della realizzazione delle linee e il loro futuro esercizio. Come gestore tecnico le FS firmano un contratto in cui restituiscono alla T.A.V. l'affidamento dei lavori; la T.A.V. subappalta la costruzione a tre general contractors, **FIAT**, **ENI**, **IRI**, di cui gli ultimi due al momento di concludere si defilano lasciando il campo al ben noto gruppo di **Romiti** e soci. Il quale subaffitta la progettazione a **Fiat Engineering** e incarica una sua controllata, la **Cogefar - Impresit**, di costituire due consorzi per la costruzione delle linee. Vi sono anche altri consorzi che entrano.

Prima di spiegare, aggiungiamo un tassello che riguarda il finanziamento delle opere. Nella architettura finanziaria prevista sulla carta, il 40% della cifra veniva messo a disposizione dallo Stato a fondo perduto più, in grazioso regalo, la direttissima Firenze-Roma, già costruita vent'anni prima; il rimanente 60% doveva essere reperito dai privati.

Ma nessuno presta cifre di decine e decine di migliaia di miliardi ad una società, la T.A.V., con capitale di appena 140 miliardi, perché manca qualsiasi garanzia di restituzione. Qui è il colpo di genio. I soldi saranno dei privati, almeno in parte, ma **i loro interessi e la loro restituzione saranno garantiti integralmente dallo Stato (dal Tesoro)**, con solo questa sottigliezza: che il pagamento degli interessi verrà messo a bilancio, ma la restituzione del capitale no, il suo inizio verrà rimandato di una quindicina di anni, in modo da non sfiorare i parametri di Maastricht.

Chiamare privato questo finanziamento è un volgare gioco di parole.

E l'altro caposaldo della presunta natura privata dell'affare, quello che riguarda la composizione societaria della T.A.V., è semplicemente falso.

Fin dall'inizio la maggioranza delle azioni è in mano alle FS, solo che la cosa è mascherata tramite la partecipazione di una banca interamente posseduta dalle Ferrovie dello Stato. Il rimanente è in mano ad altre banche. Di queste, tuttavia, la stragrande maggioranza sono istituti di diritto pubblico. Di privato vi è, sì e no, una ventina di miliardi.

Eppure la natura privata dell'impresa è condizione essenziale perché il tutto risulti formalmente accettabile. Forse perché non più all'altezza dei tempi, ma lo Stato liberale classico possiede alcuni meccanismi di difesa contro l'appropriazione o l'uso privato di denaro pubblico. Senza questa panzana del privato, non sarebbe stato possibile né disegnare questo incredibile garbuglio di società, buona parte delle quali svolge semplicemente funzioni di intermediario, né scegliere i general contractors, o le ditte di progettazione, o quelle di consulenza e costruzione, a trattativa privata, al di fuori di qualsiasi meccanismo competitivo. Ma specialmente non sarebbe stato possibile dilatare le dimensioni e i costi del progetto senza alcuna analisi dei benefici ottenibili. Ed anche questo è un aspetto essenziale; serve a spiegare per assurdo la forza dell'impresa.

La straordinaria trovata di addossare i costi alle generazioni future, ha aperto di fatto un pozzo senza fondo. Di lì si pesca per coinvolgere partiti, consulenti, chiunque esprima dubbi; per promettere agli enti locali che devono acconsentire al passaggio delle nuove linee faraoniche opere di compensazione, per firmare impegni di qualsiasi tipo con la tranquilla convinzione di non dover, a proprie spese, mantenere nulla.

Fioriscono nuove figure professionali: **Romano Prodi** viene nominato garante, non si sa di che cosa, e retribuito per questa sua misteriosa funzione; una signora di nome **Susanna Agnelli**, la quale sa di treni più o meno quello che chi scrive sa di sanscrito, entra nel comitato che deve studiare il difficilissimo problema dei nodi ferroviari; un istituto di ricerca privato, **Nomisma**, di cui Prodi è stato fondatore e sicuramente presidente del Comitato Scientifico, riceve la modica cifra di 10 miliardi (sempre di vecchie lire) per studiare l'impatto socioeconomico dell'opera.

Come abbiamo già ricordato, l'appropriazione di denaro pubblico è una costante del normale funzionamento dell'economia. Ma in questo caso non si può che rimanere perplessi della copertura che l'operazione ha ricevuto a tutti i livelli.

Lasciamo perdere le mazzette, l'**argent de poche** di **Pacini Battaglia** a Necci o a sua figlia, la farsa insomma. C'è di peggio. La costituzione della T.A.V. è stata autorizzata dal governo e dal parlamento con decreto legge, successivamente convertito; l'opera ha passato il vaglio del **Consiglio di Stato** il cui presidente, **Giorgio Corsini**, detto per inciso, è passato in pochi mesi da presiedere il Consiglio a presiedere le FS - e dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato; lo schema di restituzione ritardata dei prestiti, quella specie di gioco delle tre carte su cui si basa il carattere privato del finanziamento, è stato inserito in dispositivi di legge; i sindacati confederali si sono schierati a corpo morto in favore del progetto.

Per arrivare al dunque, è accaduto che le dimensioni dell'affare sono state tali da coinvolgere, salvo rare eccezioni, tutte le forze organizzate in qualche modo capaci di

influire nel processo - con l'eccezione di Rifondazione Comunista e dei Verdi, i quali almeno formalmente si sono opposti.

Ma sul carattere di questa opposizione si possono avere ampi dubbi.

Concludo con qualche osservazione sulla natura di questo imponente schieramento, a cui concorrono i grandi gruppi economici e finanziari, i partiti politici, i sindacati confederali, la delinquenza organizzata.

Non vorrei generalizzare troppo, ma l'affare del secolo ha caratteristiche troppo illuminanti perché uno non si faccia delle opinioni.

Sui così detti poteri forti non credo vi sia molto da dire; il loro ruolo è del tutto evidente. Mi limito a notare che tangentopoli non li ha affatto danneggiati, al di là di qualche condanna ininfluente. Anzi, nel generale sconquasso della politica, sono arrivati nei posti di comando direttamente i loro uomini. I partiti hanno subito qualche sconquasso con la stagione di tangentopoli, ma hanno conservato un forte potere contrattuale. Rappresentano infatti un anello fondamentale del processo di appropriazione, poiché controllano il meccanismo elettorale: **hanno quindi, in ultima analisi, le mani sul rubinetto del denaro pubblico.**

Le indagini di Di Pietro li hanno tuttavia costretti a raffinare i metodi; le borse ventiquattrore o le scatole di cioccolatini si sono rivelati di colpo strumenti alquanto rozzi per la circolazione del denaro. Questo ha portato ad una forte accelerazione di un processo già in atto, il fiorire di attività parallele: studi professionali, società di progettazione, enti precipitosamente privatizzati, collocati in gran parte nel settore dei lavori pubblici, e tutti apparentemente clienti del partito.

Tuttavia è molto probabile che i clienti siano oramai divenuti padroni, se non altro a causa del trasferimento massiccio di persone dalla sfera partitica a quella, almeno ufficialmente, privata.

I partiti sembrano essere poco più che scatole vuote la cui funzione è la cattura del consenso elettorale, con tecniche professionali di vendita dell'immagine. Il che spiega, tra l'altro, il carattere del tutto trasversale dello schieramento che si trova dietro le operazioni che contano, ed il balletto di contrapposizione sui grandi temi istituzionali: presidenzialismo, semipresidenzialismo, tre quarti di presidenzialismo e un quarto di cancellierato.

Veniamo ora ai sindacati confederali. Vi è stato un continuo trasferimento di dirigenti dalla struttura sindacale a quella di FS, T.A.V., Metropolis; in altre parole alle tante società costruite attorno al progetto A.V.

La cooptazione della dirigenza sindacale nella élite al potere, che è tratto caratteristico di questi ultimi venti anni, ha trovato il suo percorso privilegiato nella formazione di queste società di comodo, oltre che nell'invasione e nella moltiplicazione dei ruoli di dirigente delle ferrovie stesse. Inoltre, i sindacati confederali hanno goduto di un vantaggio decisivo, nell'espandere la loro influenza rispetto ad altri attori della partita.

Pur essendo di fatto protagonisti istituzionali, almeno dall'82, dotati grazie alla concertazione di un notevole potere di pressione o di interdizione su eventi macroeconomici, non sono soggetti ad alcun vincolo di legge, semplicemente perché questo loro ruolo non era previsto nello stato liberale classico.

I loro uomini sono rimasti immuni da tangentopoli e hanno invaso gli spazi che la procura di Milano apriva nei territori della politica.

Per intendersi con un esempio, l'imprenditore **Lodigiani** ha confessato a Di Pietro una lunga e dettagliata storia di tangenti connesse con l'alta velocità. Tra quelli che avevano battuto cassa figurava la **CISL**.

Lodigiani dichiarò di avere versato il denaro (100 milioni di lire, una miseria) direttamente al segretario nazionale **Sergio D'Antoni**. Di Pietro convocò D'Antoni per interrogarlo e subito dopo lo rilasciò; il che diede il via ad una memorabile conferenza stampa del

sindacato, durante la quale il vice di D'Antoni dichiarò l'amico Sergio innocente, vergine e santo, oltre che assolto da ogni turpe sospetto.

Eppure il racconto di Lodigiani era circostanziato, preciso, puntuale; non vi era motivo di non credergli su D'Antoni, almeno che la sua attendibilità non fosse contestata in blocco anche nei confronti di tutti gli altri, numerosi e noti, tirati in ballo. Cosa che non è affatto accaduta. Solo che D'Antoni non rivestiva alcuna carica pubblica, e quindi la donazione di Lodigiani figurava come un affare tra privati, senza alcuna rilevanza penale. Di Pietro lo aveva sentito solo come persona informata dei fatti.

Infine, un accenno alla delinquenza organizzata. Con questo termine intendo le organizzazioni che derivano i loro proventi dal contrabbando della droga o dai rapimenti, seguendo il criterio convenzionale che classifica come persone per bene quelle che vendono le mine della Valsella ai paesi in guerra, aggirando i divieti internazionali con l'artificio della triangolazione con un paese terzo.

Tirare in ballo gli spacciatori di eroina all'ingrosso sembra un'esagerazione. Eppure l'inchiesta sugli appalti dell'alta velocità sulla tratta Napoli - Roma ha portato un agente infiltrato negli ambienti della camorra a salire, gradino dopo gradino, una inaspettata scala arrivando prima in alcune stanze influenti della politica, e poi addirittura alle porte del Parlamento. Con il relativo scandalo e mobilitazione generale dei parlamentari per la violazione dell'immunità, come qualcuno probabilmente ricorda.

Il fatto è che anche in questo aspetto della vicenda si incontra un dato strutturale. Il commercio della droga è in grado di procurare un fiume impressionante di denaro; ma per trasformare questa ricchezza sporca in ricchezza rispettabile occorre farla defluire nel fiume della finanza lecita, con qualche artificio di copertura, una attività simulata.

Il gioco dei noli delle macchine movimento-terra, acquistate da queste organizzazioni e affittate ai cantieri, è uno dei mezzi più semplici ed efficaci per questa conversione. Tra l'altro, e per qualche misterioso motivo, i nostri legislatori hanno lasciato un grazioso buco, proprio a questo riguardo, nella legislazione antimafia.

Marzo 2004 - Claudio Cancelli è docente al Politecnico di Torino, consulente tecnico della Comunità Montana Bassa Valle Susa per l'Alta Velocità, coautore del libro "Alta velocità. Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto" Ed. CUEN-Ecologia.