

*Storia e Storie*  
collana diretta da Gianni Fara

Ivan Cicconi  
*Il libro nero dell'Alta Velocità*

ISBN 9788889828175  
©copyright by Koinè/nuove edizioni  
prima edizione settembre 2011

**KOINÈ**  
NUOVE EDIZIONI

*Direzione, Redazione e Sede Legale*  
00144 Roma, Viale della Grande Muraglia 95  
tel. 06.52247979 fax 06.52244280  
email: info@edizionikoine.it  
sito internet: www.edizionikoine.it

*Coordinamento editoriale*  
Madrilena Lioi  
Valeria Martino

*Copertina*  
a cura di Andrea Scrivo  
Publi Power Pubblicità  
www.publipower.eu

IVAN CICCONI

# IL LIBRO NERO DELL'ALTA VELOCITÀ

OVVERO  
IL FUTURO DI TANGENTOPOLI  
DIVENTATO STORIA

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche), sono riservati.

This book is Copyright and may not be reproduced in whole or in a part without the express permission of the publishers in writing.

## Indice

### 9 Premessa

#### **LA MADRE DI TUTTE LE BUGIE**

- 11 *La pietra tombale sulla bugia del secolo*
- 18 *Il futuro di Tangentopoli diventato storia*
- 21 *I ladri dell'Alta velocità*

#### **LUIGI PRETI E LA GRANDE TRUFFA**

- 27 *La lettera del presidente onorario del PSDI*
- 29 *I ministri dei Trasporti che sono venuti dopo*
- 33 *Le lettere di Luigi Preti*
- 40 *Il silenzio della politica e l'inquinamento della magistratura*

#### **BENIAMINO ANDREATTA E I LADRI DI VERITÀ**

- 43 *La coincidenza vergognosa*
- 49 *Beniamino Andreatta ed il Progetto TAV*
- 53 *I pareri pilateschi*
- 55 *La transizione alla nuova Tangentopoli*

#### **LA VERA STORIA DELL'ALTA VELOCITÀ**

- 61 *La grande cerimonia*
- 69 *La storia ai tempi del ministro "falce e carrello"*
- 73 *La sepoltura e la resurrezione del Progetto*
- 77 *Il decollo e i contratti di TAV SpA*

## **TAVOLA RICCA ED OSPITI ILLUSTRI**

- 83 *Il Comitato nodi ed il Garante dell'Alta velocità*
- 87 *Le nuove Stazioni AV e la Stazione Mediopadana*
- 92 *I cambiamenti radicali di Cimoli*
- 98 *I costi taroccati e quelli ignorati da Moretti e Cipolletta*
- 102 *La Legge obbiettivo*
- 106 *L'esempio della Torino-Lione*

## **I COSTI VERI DELL'ALTA VELOCITÀ**

- 119 *Gli "interessi intercalari" e il costo vero del progetto TAV*
- 123 *I general contractor e i costi delle "tratte"*
- 128 *I "nodi" e la navigazione a vista*
- 131 *Le "infrastrutture aeree" e l'Italianità*
- 137 *Il "materiale rotabile" e il flop dell'ETR 500*
- 147 *Il "pacco dono" per i campioni del made in Italy*

## **LA TANGENTOPOLI DELLO STATO POSTKEYNESIANO**

- 157 *Dai ladri ai marioli del modello TAV*
- 160 *La Tangentopoli postfordista e postkeynesiana*
- 164 *Il debito pubblico e le politiche keynesiane alla rovescia*
- 169 *Il debito occulto e la catastrofe prossima ventura*
- 174 *La corruzione liquida e i partiti catalizzatori di illegalità*

- 183 **Indice dei nomi**

## Premessa

Le pagine che seguono non hanno alcuna pretesa di delineare nuovi scenari della corruzione in Italia a cavallo del xx secolo, dentro il percorso: opere pubbliche, esigenza di modernizzazione e politica. Si propongono soltanto di chiarire le architetture, nuove, messe in atto nel nostro Paese, in modo particolare legate al Progetto di Alta Velocità e qualcos'altro intorno.

Dal racconto emerge la conferma dell'attualità della storica espressione di Ernesto Rossi, forse con la necessità di riconsiderare la parola profitti (privatizzazione dei profitti) per declinarla verso la meno nobile 'affari', se non 'rapine'.

Il racconto è duro, forse aspro, ma non disperante. È un racconto che invita a guardare la realtà molto grigia che troppo spesso nasce e cresce intorno ai palazzi del potere politico nel rapporto con le grandi imprese e le grandi opere. Sono pagine certamente di verità, dalla quale non si può prescindere pensando alle immense difficoltà che comporterà un progetto di onesto risanamento della vita economica, sociale, politica del nostro Paese. Non dovrebbero favorire pulsioni moralistiche, piuttosto sollecitare quella presa di coscienza che ogni limite, in materia, si sia consumato e che dunque occorra una condanna radicale e definitiva. È anche una sorta di auspicio affinché quanti avranno la responsabilità di governo, nel settore, attingano a quelle residue energie sane ancora presenti nella pubblica amministrazione; stringano rapporti con quanti, tecnici e imprese, abbiano dato segni di competenza ed estraneità al malaffare; mettano cioè in essere processi virtuosi caratterizzati dalla trasparenza.

Percorsi non certo facili, lascia intendere questo scritto, oltretutto neanche sufficienti, se non si avrà l'intelligenza e il buon senso di guardare con serena obiettività ad alcuni movimenti di popolo, come quello della Val Susa e non solo. Questo fenomeno dei cosiddetti No-Tav, in un certo senso, rappresenta un paradigma dell'Italia di questa fase che non si è contrapposto alla modernizzazione, come si è ostinatamente cercato di far apparire, ma

ha, anzi, rappresentato e rappresenta un modello da cui non si dovrebbe prescindere. Infatti, esaltando le fondamenta della democrazia, ha fatto emergere – forse non poteva essere disgiunto – competenze e culture tecniche elevate, apparse ancora più grandi di fronte all’insipienza, la superficialità, la grossolanità delle competenze espresse dalle istituzioni.

Con il progetto dell’Alta Velocità messo in campo, dicono queste pagine, non si è portata avanti alcuna modernizzazione, anzi si sono prodotti danni seri, si sono distrutte alcune imprese espressione dell’eccellenza tecnica italiana e si è rafforzata quella corruzione che certamente connota la gran parte dei paesi, ma che vede il nostro ancora all’avanguardia nella costruzione di sempre nuovi e sofisticati percorsi essenzialmente finalizzati alla ben nota ‘socializzazione delle perdite’.

Queste pagine prendono la luce, quando i rumori sempre più assordanti del declino del mondo cosiddetto sviluppato ci stordiscono, mentre i problemi di bilancio, e non solo, nel paese rendono sempre più incerto il nostro futuro. Eppure, soltanto sul finire del secolo scorso, meno di venti anni fa, l’idea che ormai si fosse alla fine della storia era una certezza biblica; mentre sino ad un anno fa, forse meno, nel nostro paese, oggi in subbuglio come non mai, ogni segno di crisi veniva negato dagli allegri governanti. La forza della concreta realtà economica e sociale nel mondo ha costretto tutte le accademie a riaprire le pagine della storia, mentre queste pagine, mille volte più modeste, disveleranno a molti un dato nascosto nelle pieghe della contabilità dello Stato: alla voragine del nostro debito pubblico noto vanno aggiunti i debiti per miliardi e miliardi di euro occultati nei bilanci delle *Spa pubbliche* e nei *Project financing* modello Alta Velocità. È banale dire che solo se guarderà in faccia alla realtà economico-finanziaria per quella che è, il nostro paese potrà trovare la forza per uscire dalla crisi che ormai più nessuno è in grado di nascondere.

E il libro rappresenta, vorrebbe essere, un contributo per questo percorso.

## LA MADRE DI TUTTE LE BUGIE

### *La pietra tombale sulla bugia del secolo*

Quella volta feci fatica a spiegare al ministro di Grazia e Giustizia che il *project financing* per il piano carceri era un’emerita baggianata. Era il settembre del 2000 ed il governo presieduto da Giuliano Amato era impegnato nella elaborazione del documento di programmazione economica e finanziaria (Dpef) per il triennio 2001-2003.

Quella del 2000 fu un’estate particolarmente torrida, a farne le spese furono fra gli altri i detenuti. Nelle carceri, vecchie e sovraffollate, ci furono proteste e ribellioni per le condizioni inaccettabili che il caldo aveva fatto esplodere. Alla ripresa delle attività, il ministro dei Lavori Pubblici si accordava con quello di Grazia e Giustizia per definire il capitolo carceri del Dpef. L’incontro fra i due ministri e le rispettive segreterie tecniche veniva fissato per la metà di settembre. Il piano carceri pensato dal ministero competente prevedeva un intervento davvero straordinario.

Nonostante il debito pubblico e la scarsità delle risorse, il piano, a detta del ministro di Grazia e Giustizia, poteva essere attuato attraverso un ampio ricorso al *project financing*. Il ministro dei Lavori Pubblici, non appena quello della Giustizia pronunciò questa locuzione, lo interruppe immediatamente e rivolgendolo lo sguardo verso il capo della sua segreteria tecnica, disse: «vedo l’ingegnere particolarmente perplesso su questa ipotesi finanziaria». Il ministro a quelle parole fece seguire l’invito esplicito all’ingegnere ad esprimere il suo parere in merito a quella magica locuzione. Nella mia testa il commento era lucidamente presente, ma non potevo esternarlo senza tradurlo in una forma meno offensiva. Spiegai con fatica che quell’ipotesi era inattuabile e che le norme in vigore consentivano forse di ricorrere ad altri istituti contrattuali, quali la permuta o il

leasing immobiliare.

In quel Dpef, e nella conseguente legge finanziaria per il 2001, di project financing per le carceri non ci sarà traccia, ma sarà solo una breve parentesi. Quella locuzione senza significato era ormai sulla bocca della maggioranza degli amministratori pubblici alle prese con la ristrettezza di risorse per investimenti in opere pubbliche.

Nel 2002, con i nuovi ministri del governo di centro-destra, proprio questa locuzione diventerà la formula magica per programmi faraonici. Per le carceri si costituisce la società “Dike Aedifica SpA”, per le grandi opere la società “Infrastrutture SpA”, per il patrimonio immobiliare “Patrimonio dello Stato SpA”, per i beni culturali “Arcus SpA”, tutte a totale capitale pubblico. La loro missione, la valorizzazione del patrimonio edilizio-infrastrutturale pubblico e la promozione dell’investimento privato con il project financing. Non produrranno alcuna valorizzazione e tanto meno investimenti privati; alcune finiranno sotto la scure dell’Europa, altre sotto la lente dei magistrati, tutte sotto il controllo delle “cricche” di boiardi di Stato, faccendieri, pseudo-imprenditori e politici di pseudo-partiti. Non saranno però le sole: ne sorgeranno a decine sotto il controllo diretto e indiretto dello Stato e a migliaia sotto il controllo diretto e indiretto degli Enti locali, anche grazie alle riforme che già il centro-sinistra aveva promosso per la privatizzazione dei servizi pubblici locali.

Il governo di centro-destra, oltre a varare la cosiddetta Legge obiettivo per le grandi opere, modificava nel 2002 anche la Legge quadro sui lavori pubblici, riformando la definizione del contratto con il quale si sostanzia il cosiddetto project financing, il contratto di “concessione”. Da quel momento anche nei governi locali, di centro-destra e di centro-sinistra, quella locuzione diventa la parola d’ordine per millantare un coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di opere e nella gestione dei servizi pubblici. Dopo quella riforma della concessione, le infrastrutture pubbliche realizzate con la magia di

quella locuzione proliferano, insieme all’esplosione di società di diritto privato, pubbliche o miste, pronte a realizzare opere o gestire servizi pubblici.

Le bugie, che con il project financing raccontano gli amministratori pubblici ed i boiardi nominati nelle società controllate o partecipate, hanno consentito in poco meno di dieci anni di impegnare non meno di 150 miliardi di euro fuori bilancio, attraverso prestiti, accesi dai promotori cosiddetti privati, quasi sempre garantiti dal committente pubblico. Prestiti che sono sostanzialmente debito pubblico differito nel tempo, debiti pubblici “a babbo morto”, nascosti nella contabilità di società di diritto privato.

La “madre” di tutte queste bugie, la più grande, è stata partorita ben dieci anni prima della legge che ha riformato il contratto di concessione e della contestuale emanazione della Legge obiettivo per le grandi opere. Il modello di architettura finanziaria e contrattuale disegnato dalle due leggi nei primi anni duemila non era infatti una novità, era già stato definito nella “prima repubblica”, agli inizi degli anni novanta, e sperimentato nella transizione alla “seconda”, mentre, con le leggi di riforma sulle società per la gestione dei servizi pubblici, si creavano anche le condizioni per la sua diffusione a livello locale.

Per misurare gli effetti di queste “riforme” dovremo aspettare ancora qualche anno, quando le bugie emergeranno in modo crescente e devastante nel bilancio dello Stato e nelle centinaia e centinaia di bilanci degli Enti locali che hanno mascherato quelle bugie con il project financing. Per la madre di tutte le bugie gli effetti sono invece già noti, la bugia è stata accertata, addirittura certificata da organismi ufficiali dello Stato e dell’Unione Europea.

La madre di tutte le bugie è stata soltanto rimossa, senza alcun funerale, in silenzio e all’insaputa di tutti. Un parlamento silente ed un governo di centro-sinistra hanno provveduto a nascondere sotto una gigantesca pietra tombale i suoi numeri clamorosi ed i nomi delle decine di bugiardi che per quindici anni

l'hanno raccontata.

La "bugia" era stata presentata pubblicamente il 7 agosto 1991, con una cerimonia che aveva visto la presenza del gotha dell'imprenditoria pubblica e privata del nostro Paese. Raccontava che per la prima volta un'infrastruttura ferroviaria sarebbe stata realizzata con il 60% dei costi coperti dal finanziamento privato. Il costo complessivo era quantificato nell'equivalente di 14 miliardi di euro, mentre la sua completa realizzazione era prevista al massimo entro il 1999. Costerà in realtà almeno 90 miliardi e andrà bene se sarà completamente realizzata entro il 2020.

L'opera pubblica più grande ed onerosa della storia della nostra repubblica è stata realizzata con il project financing in questo modo: «Sottostimando, minimizzando, andando a dritto di brutto, ci saremmo aspettati almeno che l'opera sarebbe finita prima e che il tutto, alla fine, sarebbe dovuto costare meno. Se presto e bene non stanno insieme, ci si aspetta che possano invece combinarsi almeno presto e male. Oppure, cattiva qualità, ma costi minori. No, qui si riesce nella sintesi, nella summa: male, tempi infiniti». Questa descrizione lapidaria è stata fornita da un magistrato, il dott. Gianni Tei, nella requisitoria pronunciata il 10 aprile 2008 a carico dei responsabili dei danni ambientali causati durante i lavori per la realizzazione della tratta ferroviaria per l'Alta velocità Bologna-Firenze. I responsabili, chi ha eseguito l'opera e chi doveva vigilare sulla sua realizzazione, si sono difesi con argomentazioni che ormai da decenni rimbalzano, senza contraddittorio, sui mass media. Il magistrato non si esime dal commentare: «(...) il valore che si può dare ad affermazioni lette nei documenti e risuonate in questa aula, anche da pubblici amministratori, quali "opera grandiosa realizzata dai migliori specialisti e tecnici", "tecniche innovative a livello mondiale", "un'opera di primaria importanza", "abbiamo le migliori professionalità". Chiunque vorrà usare questi argomenti dovrebbe prima spiegare perché in questa opera pubblica l'indicazione e fissazione dei tempi e dei costi di realizzazione abbiano avuto una affidabilità pari a quella della lettura di un mazzo di

tarocchi da parte di una cartomante».

Così dunque si sono realizzati gran parte dei lavori della grande opera partorita dalla madre di tutte le bugie: e intanto presidenti della Repubblica, premiers e ministri continuano a calcare le straordinarie passerelle delle continue inaugurazioni di pezzi e pezzettini di questa infinita infrastruttura ferroviaria. Considerando la sola tratta Bologna-Firenze, la passerella è toccata il 5 dicembre 2009 a Silvio Berlusconi e ad Altero Matteoli; ma prima, per la stessa tratta, nel 2001, era toccata anche a Carlo Azeglio Ciampi e a Pierluigi Bersani e, ancora, nel 2004, a Silvio Berlusconi e a Pietro Lunardi.

Nei costi della grande opera ci sono ovviamente anche quelli per le pompose passerelle ma, secondo i cerimonieri, gli italiani possono stare tranquilli perché "i privati" garantiscono la copertura dei costi: per anni questa pura e semplice "bugia" ha consentito di nascondere una clamorosa "truffa" ai danni dello Stato e di tutti i cittadini italiani.

Il parlamento italiano, con una norma definita dai magistrati della Corte dei conti "anodina", ci ha messo sopra una pietra tombale, sotterrando, senza alcun colpevole, la bugia che ha nascosto la più grande truffa del ventesimo secolo. Con cinque semplici righe, contenute nel comma 966 dell'unico articolo della legge n. 296/2006, la Finanziaria per l'anno 2007, si sanciva la seguente previsione economica: «gli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da Infrastrutture Spa fino alla data del 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria ad Alta velocità "Linea Torino-Milano-Napoli", nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura, sono assunti direttamente a carico del bilancio dello Stato». Con ciò si prendeva atto che il "finanziamento privato" per la realizzazione delle infrastrutture per il treno ad Alta velocità, era in realtà, appunto, una pura e semplice bugia. La truffa veniva in questo modo sanata senza che alcuno si esponesse al pubblico ludibrio della colpa grave costituita dagli oneri per



capitale ed interessi scaricati sul bilancio dello Stato.

Nella discussione in aula su quella Finanziaria il tema che polarizzò il confronto politico e l'attenzione dei mass media fu quello relativo al "ticket sanitario", pari a circa 800 milioni di euro: su questa cifra i parlamentari si confrontarono a lungo e duramente. Ebbene, il valore del comma 966 era di oltre 15 volte superiore, esattamente 12 miliardi e 950 milioni di euro, 26.000 miliardi circa di vecchie lire. In quel parlamento, su quel comma che certificava quella bugia e scaricava sulla testa di tutti i cittadini una valanga di debiti, non si è sentita una sola parola, non una domanda, nulla: un silenzio tombale. Ignoranza? Personalmente penso proprio di sì, almeno per la stragrande maggioranza dei parlamentari, salvo la rara eccezione di chi per furbizia o per interesse ha preferito o scelto di tacere.

La riprova è ancora in quella stessa Finanziaria. Il comma 1364, l'ultimo di quell'unico articolo di quella legge, stabiliva che la previsione contenuta nel comma 966 sarebbe entrata in vigore non dal primo gennaio del 2007, bensì alla "data di pubblicazione della legge sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato". La legge è stata pubblicata il 27.12.2006: in questo modo quella cifra è stata scaricata sul bilancio dell'anno precedente, quello del 2006, con al governo il centro-destra. Solo grazie a questa "furbata" (valutata illegittima nei pareri scritti dai tecnici della due Camere che richiamavano il Governo al rispetto del comma 3 dell'articolo 11 della legge sulla contabilità generale dello Stato n. 468/1978) il rapporto deficit/PIL del 2007 è sceso al 2,4 per cento, mentre quello del 2006 è salito al 4,3 per cento.

In occasione delle elezioni politiche anticipate del 2008, proprio queste cifre sono state al centro della campagna elettorale del nascente Partito Democratico. L'arma propagandistica più brandita contro il nascente Popolo della Libertà è stata quella dello sfioramento del 3 per cento nel 2006, mentre il merito più importante rivendicato al centro-sinistra è stato quello di avere abbassato il deficit nel 2007 di ben 2 punti percentuali. Nessuno però ha mai detto che senza quella "furbata" le cifre che

si sarebbero offerte al confronto sarebbero state completamente diverse: 3,4 per cento per il deficit 2006 e 3,3 per il 2007, quasi identiche. Non sarebbe cambiato nulla, ovviamente, essendo difficile immaginare una batosta del PD e della sinistra più clamorosa di quella subita nella primavera del 2008. Rimane però la curiosità sul perché, scontata l'ignoranza dei più, nemmeno geni della finanza creativa del centro-destra abbiano mai fatto cenno – prima, durante e dopo quella campagna elettorale – a questo chiaro travisamento delle cifre sul deficit pubblico. Forse ancora per ignoranza? È sempre più difficile poterlo anche solo immaginare.

Quel comma 966 della Finanziaria ci è stato imposto dall'Unione Europea che, nell'ambito della procedura di infrazione per deficit eccessivo avviata nel 2005 e chiusa nel 2007, ci ha chiesto esplicitamente di rimuovere la "truffa TAV", consistente nel tenere il cosiddetto finanziamento privato dell'Alta velocità fuori dai conti pubblici. Ignoranza da parte dei più certamente, ma non dei ministri del Bilancio Tremonti, Siniscalco e Visco, che hanno gestito la procedura e che sono stati costretti ad ingoiare quella "bugia".

Questa storia dunque ha bisogno di essere raccontata e compresa: troppo clamorose sono le cifre, troppo numerose le furbate che la punteggiano, troppo curiosi i silenzi che la circondano. Forse è l'unica storia che caratterizza in modo emblematico la lunga e travagliata transizione dalla "prima" alla cosiddetta "seconda repubblica". Comincia infatti agli inizi degli anni '80, senza soluzione di continuità si svolge fino ai nostri giorni e promette di durare ancora per diverso tempo. Attraversa indenne anche la stagione di Mani pulite. Conoscerla è essenziale anche per capire che cosa sia diventata oggi la Tangentopoli disvelata da quelle indagini.

### *Il futuro di Tangentopoli diventato storia*

Il 17 febbraio 1992 è la data archiviata come l'inizio della stagione del crollo del sistema delle tangenti. Quel giorno la richiesta di arresto del presidente del Pio Albergo Trivulzio di Milano, da parte del Magistrato che diventerà simbolo di quella indagine, veniva autorizzata dal giudice per le indagini preliminari e dunque eseguita. Il segretario nazionale del partito di appartenenza del malcapitato collettore di tangenti lo definiva, poche settimane dopo l'arresto e alle prime notizie delle confessioni, un povero "mariuolo". Il segretario forse non aveva tutti i torti, Mario Chiesa era un ladruncolo di periferia che replicava il sistema messo in piedi dalle cupole nazionali delle imprese e dei partiti, e che non disdegnava di fare la cresta sulle tangenti richieste ai piccoli appaltatori che lavoravano con questo committente pubblico minore. Certamente era una figura di secondo piano di fronte ai ladri eccellenti delle cupole nazionali che si misuravano su affari di ben altra dimensione e che le indagini, seguite a quell'arresto, hanno consentito di smascherare.

I capi della cupola delle imprese corruttrici, con il comodo racconto della loro condizione di vittime della concussione, li abbiamo visti entrare ed uscire dalle patrie galere nelle centinaia di indagini avviate dai magistrati, nelle molte cause chiuse con il patteggiamento e nei pochi processi che sono arrivati nelle aule dei tribunali prima della prescrizione. I leaders nazionali della cupola dei partiti corrotti li abbiamo invece visti sfilare nell'unico processo immediatamente celebrato, quello relativo alla cosiddetta "madre di tutte le tangenti" distribuita da Raul Gardini e dai suoi accoliti a tutti i vertici dei partiti all'epoca presenti in parlamento.

Quel primo processo di Mani pulite, voluto ed imposto da Sergio Cusani, pur mettendo a nudo il sistema di collusione fra politica e affari fu di fatto condotto, per ragioni oggettive ma anche per volontà e strategia del Pubblico Ministero, contro

una sola parte dei protagonisti di Tangentopoli, il sistema dei partiti. Quel processo è stato anche l'unico celebrato, e nemmeno fino alla sentenza, dal magistrato simbolo di quella inchiesta. Il PM il 6 dicembre 1994 – a conclusione di una lunga e colorita arringa accusatoria – con una mossa teatrale delle sue abbandona la toga lasciando ai colleghi l'onere di portare avanti le fasi più difficili e meno appariscenti del lavoro del magistrato inquirente, quelle dei processi che i numerosi filoni di indagine avevano fino a quel momento sviluppato.

La data di quella mossa teatrale segna l'inizio di una nuova stagione pilotata dai vassalli e valvassori di Tangentopoli, ma anche alimentata dall'abbandono della toga e dalla entrata in politica dell'ex magistrato Antonio Di Pietro.

Da quel momento, la qualità del sistema di corruzione, l'oggetto specifico, il contenuto di quelle indagini, scompaiono dalla cronaca e dalla scena politica. L'attenzione ed il confronto vengono spostati sui protagonisti delle indagini, sulle presunte colpe dei magistrati, sulle vicende e gli affari personali dell'ex simbolo di quelle inchieste. In questa stagione, sul contenuto delle indagini la politica registra una totale assenza in sinergia con il silenzio dei mass media. La rimozione dei fatti e del merito di quelle inchieste è totale: saranno solo oggetto di studio di qualche raro cultore della materia.

A partire dal 6 dicembre 1994, quella nuova stagione appariva del tutto delineata nei suoi contorni essenziali. Proprio la consapevolezza del processo di rimozione che si avviava con la vicenda segnata da quella mossa teatrale mi spinse a scrivere il saggio *La storia del futuro di Tangentopoli*, uno dei primi usciti sulla materia. Oltre ad analizzare gli aspetti fondamentali del sistema di Tangentopoli e a tipizzare i diversi riti tangenziali disvelati dalle indagini dei magistrati di diverse procure in diversi contesti, descrivevo i primi passaggi di questo processo ed il suo probabile sbocco. La tesi sostenuta in quel libro, pubblicato nel dicembre 1997, risultava così sintetizzata: «Tangentopoli era un Sistema, come tale aveva dei caratteri e mec-

canismi propri che consentivano la celebrazione di alcuni riti tangenziali connessi al contesto politico e imprenditoriale nel quale venivano celebrati: il Rito Ambrosiano della tangente propriamente detta, in un contesto con partiti e imprese collusi ma con strutture di comando nettamente distinte e separate; il Rito Emiliano della sovrapposizione e intreccio fra politica e affari, in un contesto caratterizzato da una forte diffusione di imprese cooperative e aziende municipali, con i vertici sotto il controllo diretto dei partiti; il Rito Mafioso della tangente allargata e del condizionamento della sub-contrattazione, in un contesto nel quale la criminalità organizzata esercita un controllo militare del territorio. Nell'era di Mani Pulite, intendendo con questa locuzione le indagini sviluppate dai giudici milanesi con la presenza di Antonio Di Pietro, si è colpito solo uno di questi riti, quello Ambrosiano. Mani pulite, e soprattutto il suo simbolo, ha spesso incrociato gli altri riti, ma li ha deliberatamente ignorati per non pregiudicare la strategia giudiziaria centrata sulla contestazione del solo reato di corruzione e di quelli a questo eventualmente connessi. Proprio questo "limite" ha reso più efficace quella strategia ed in tal modo ha potuto produrre il terremoto di quegli anni. Un terremoto che però ha prodotto danni consistenti solo sul sistema dei corrotti dediti al rito Ambrosiano, mentre ha solo incrinato il Sistema che consentiva ai corruttori di celebrare anche gli altri riti, invisibili e irraggiungibili con il solo reato di corruzione. Il simbolo di Mani Pulite è stato talmente lontano dai meccanismi strutturali di Tangentopoli fino al punto che, lo stesso sistema dei corruttori, negli stessi mesi in cui fiocavano gli arresti e gli avvisi di garanzia, costruiva un Nuovo Sistema più potente e razionale, quello che si è articolato nell'architettura contrattuale e finanziaria per la realizzazione delle infrastrutture per il treno ad Alta velocità». Alla descrizione della Nuova Tangentopoli, strutturata e decollata durante l'era di Mani Pulite, era dedicato l'ultimo capitolo del libro, "Alta velocità: ovvero la storia del futuro di tangentopoli". Nella premessa precisavo che «Scri-

vere la storia del futuro può apparire un improbabile esercizio profetico, eppure il Nuovo Sistema presenta una struttura talmente chiara e definita che raccontarne la storia del suo futuro è in realtà molto più semplice che ricostruire o indagare sui caratteri del Sistema che lo ha preceduto».

Di quella "storia del futuro" si sono consumati quasi tre lustri e possiamo misurare oggi quanto profetica fosse quella disamina se consideriamo la realtà sotto i nostri occhi. *Il libro nero dell'Alta Velocità* è un aggiornamento di quel lavoro, è la storia del futuro diventata semplicemente storia, nella quale quella previsione si è realizzata pienamente, ma con contorni ancora più perversi e pervasivi di quelli immaginati.

Questo aggiornamento racconta di come quell'architettura contrattuale è diventata un "modello" legalizzato e dunque replicato e diffuso, per la realizzazione di altre grandi e piccole opere o per la gestione di grandi e piccoli servizi pubblici, con altre grandi e piccole "TAV SpA".

### *I ladri dell'Alta velocità*

Hanno subito la gogna mediatica per 1022 giorni, dal 17 febbraio 1992 al 6 dicembre 1994, ma hanno vinto loro. Molti di essi hanno subito l'onta del carcere ed il ludibrio della pubblica opinione, ma erano certi che non sarebbe durata a lungo. Confidavano nella straordinaria intuizione di un protagonista indiscusso di quel sistema, che, ancora prima dell'arrivo di Mani pulite, aveva inventato una nuova architettura per integrare gli affari privati e la gestione della cosa pubblica. In quei giorni quella sua invenzione era ancora in rodaggio ma da lì a poco avrebbe garantito la ricostruzione di una nuova Tangentopoli, senza i rischi della contestazione dei reati che ha consentito la demolizione del vecchio sistema.

Il compito di dare corpo a questa straordinaria invenzione fu

affidato, dallo stesso inventore, l'allora ministro del Bilancio Paolo Cirino Pomicino, al commissario straordinario delle FS Lorenzo Antonio Necci il quale ebbe comunque il merito di traghettare quella invenzione durante tutta la stagione di Mani Pulite. Alla fine di quella stagione il nuovo sistema era già a regime e poteva garantire una ripresa semplicemente straordinaria, con tante risorse e senza ormai inutili mazzette. A dargli il nome ci pensò, diversi anni dopo, Lunardi, il ministro che considerava naturale la convivenza con la Mafia: lo definì "modello TAV" e lo legalizzò con la Legge obbiettivo.

L'ultimo capitolo del mio libro del 1997 non era contro l'Alta velocità e tanto meno contro l'ammodernamento e la velocizzazione delle infrastrutture ferroviarie. Il tema non era questo, bensì quello dell'architettura contrattuale e finanziaria, vista come nuovo sistema di relazione fra politica ed affari al riparo dai rischi della contestazione del reato di corruzione strettamente connesso con la celebrazione del rito Ambrosiano della tangente. Così è stato. Quella architettura è diventata un modello che si è riprodotto e diffuso, inquinando sia la politica che gli affari.

Quel capitolo del libro mi ha però offerto l'opportunità di incontrare quasi tutti i comitati "NOTAV" nati su tutto il tracciato del Progetto. Grazie a loro, ed alla competenza delle persone con le quali ho condiviso la presentazione e la diffusione di quel lavoro in decine di assemblee, la mia conoscenza si è potuta arricchire di tutti i risvolti tecnici, sociali, ambientali che la sua realizzazione implica e produce. Del resto, chi volesse misurarsi con la ricerca di informazioni, di qualsiasi tipo, sul Progetto TAV, può provare ad attivare un motore di ricerca su internet. Le informazioni più pregnanti le troverà solo sui siti NOTAV, compresi ad esempio gli atti del processo dei magistrati fiorentini contro il Consorzio CAVET (sub-contraente di FIAT SpA e con società capofila Impregilo SpA) per i danni ambientali prodotti nella costruzione della tratta Bologna-Firenze. Solo su questi siti si possono trovare anche le poche in-

formazioni sui progetti ufficiali mai pubblicati sui siti di TAV SpA, RFI SpA o FS SpA, ricchi solo di informazioni generiche, spesso smaccatamente pubblicitarie sulle magnifiche sorti del treno veloce. Men che meno le informazioni possono essere rintracciate nei siti dei *general contractor* e delle imprese socie che, per grazia ricevuta, hanno avuto in dono il grande affare della progettazione e costruzione delle tratte ferroviarie.

L'aggiornamento di quel lavoro era dunque anche un atto dovuto ai tanti cittadini dei tanti comitati che mi hanno consentito di conoscere e capire molto di più di quello su cui mi ero già misurato, di arricchire il bagaglio di dati specifici sulla storia e le implicazioni di quel Progetto e di fornirmi una chiave di lettura della realtà del nostro Paese.

La storia dell'Alta velocità è la metafora per eccellenza della recente storia del nostro Paese: ci spiega le principali vicende che hanno segnato la cosiddetta "seconda repubblica". Quella della privatizzazione delle aziende pubbliche senza i privati e senza liberalizzazioni. Quella dell'ingresso nella moneta unica comunitaria e delle furbizie per eludere le regole europee. Quella dei boiardi di Stato, con la loro corte di faccendieri, al servizio degli interessi privati. Quella dei magistrati e degli avvocati collusi, guidati non dalla legge ma pilotati e al soldo degli indagati. Quella dei conflitti di interesse diffusi, coperti e alimentati dal conflitto di interesse per eccellenza. Quella della questione morale, già negli anni '80 declinata nel rapporto perverso fra partiti e istituzioni, nella occupazione delle istituzioni da parte dei Partiti in quanto tali, nella partitocrazia senza partiti e senza politica che usa ed abusa della cosa pubblica.

La storia del progetto TAV racconta pure dell'ignoranza di interi parlamenti della "prima" e della "seconda repubblica" e delle dichiarazioni fantasiose di tutti i presidenti del Consiglio e ministri dei Trasporti o delle Infrastrutture di tutti i governi che si sono succeduti. Dal primo, con presidente Bettino Craxi e Claudio Signorile ministro, con i quali a metà degli anni Ottanta si è dato avvio alla follia di un Progetto tecnicamente sba-

gliato, fino all'ultimo, con presidente Silvio Berlusconi e Altero Matteoli ministro, che arricchiscono oggi con quella follia lo spettacolo mediatico della politica. Passando per il governo con Giulio Andreotti presidente e Gianni Prandini ministro, che ha declinato la follia di quel Progetto in truffa, e per il governo con Romano Prodi presidente e con i doppi ministri competenti Antonio Di Pietro e Alessandro Bianchi, che a quella follia e a quella truffa, lasciata più viva che mai, hanno aggiunto la beffa dell'affidamento del servizio AV ad una società privata a trattativa privata per un affare esclusivamente privato.

La vera storia dell'Alta velocità è comunque la chiave di lettura indispensabile per capire come il sistema di relazioni fondato sulle tangenti sia stato sostituito da un nuovo sistema che consente la transazione affaristica fra gli accoliti dei partiti dello Stato postkeynesiano ed i cosiddetti manager delle imprese cosiddette private dell'era postfordista, al riparo della contestazione del reato di corruzione. Ci consente di caratterizzare quello che è diventato il modello TAV, oggi replicato negli Enti locali dai mariuoli post-moderni, non più affaccendati a celebrare il rito a rischio della tangente ma trasformati in sanguisughe delle Istituzioni. A questa realtà perversa e devastante è dedicato soprattutto l'ultimo capitolo di questo aggiornamento che, senza la pretesa di caratterizzare gli assetti imprenditoriali e statali del capitalismo contemporaneo, cerca di proporre un'analisi del nuovo sistema di relazioni fra la politica e gli affari, che proprio il modello TAV consente di leggere sia dal lato delle imprese investite dalla riorganizzazione postfordista, che dal lato dello Stato sociale rimodellato dalle politiche postkeynesiane.

Ed è ancora questo modello che ci consente di avere una chiave di lettura delle miserie raccontate dalla cronaca quotidiana, le vicende pittoresche o suscettibili di sollecitare la curiosità morbosa, senza alcuna riflessione sul contesto, né sulle ragioni che hanno determinato o che consentono lo sviluppo di tali comportamenti. In questa cronaca si registra la sempre

più frequente denuncia bipartisan dell'ineluttabile persistenza del sistema di corruzione. Tutto, secondo questa generica e mistificatoria posizione, continuerebbe come prima, e si accredita così l'idea che tutto sia rimasto come era prima dell'intervento di Mani pulite. Ma non è così. I cambiamenti sono sostanziali e ci disegnano un Sistema ben più vorace e devastante.

Lo scambio tangenziale prima celebrato da soggetti distinti e separati è diventato intreccio e compromissione, ed i confini fra politica e affari sono ormai indefiniti. Le Istituzioni sono diventate tavole imbandite per l'abbuffata dei partiti, tutti; delle imprese di diritto privato di proprietà pubblica, tutte; delle imprese private cooptate nel banchetto da boiardi e faccendieri o penetrate nell'affare in cambio di "favori" o "piaceri" ai tanti mariuoli che popolano i cosiddetti partiti della "seconda repubblica".

La descrizione del furto consumato in questi anni a danno del Paese dalla partitocrazia e dal mondo contiguo degli affari, attraverso la ricostruzione della vera storia di questa infrastruttura, non poteva non vedere il riconoscimento delle vicende, sostanzialmente inedite ed occultate, di cui sono state protagoniste due personalità che hanno provato a contrastare proprio questa storia. Un ex ministro dei Trasporti ed un professore scomodo, che hanno cercato di impedire che quella truffa si consumasse. Sono due vicende essenziali da considerare anche per avere la misura della miseria di tutti coloro che nella storia dell'Alta velocità ci sono comunque entrati per interesse, per furbizia, per ignoranza o per stupidità.

All'ex ministro ed al professore sono dedicati due capitoli del libro scritti da un bolognese di adozione come loro, che non può nascondere la rabbia di vivere in una città diretta da sindaci che alle passerelle mediatiche per l'Alta velocità non hanno fatto mai mancare la loro presenza silente, inutile, ignorante, offensiva. I ladri ad Alta velocità del modello TAV sono anche questo: disprezzo della verità ed offesa alla memoria di personalità come Luigi Preti e Beniamino Andreatta.

Quella di Preti è la storia di un padre della nostra Costitu-

zione che, inascoltato e dimenticato, questa truffa l'aveva riconosciuta e denunciata per primo, fin dall'inizio e prima che si consumasse.

Quella di Andreatta è la storia di uno straordinario protagonista della nostra Repubblica che, con competenza e determinazione, ha cercato di smascherare le bugie che quella truffa nascondeva.

## LUIGI PRETI E LA GRANDE TRUFFA

### *La lettera del presidente onorario del PSDI*

La data della lettera, 17 febbraio 1993, destava da principio solo curiosità. Il caso aveva voluto che fosse stata scritta nel primo anniversario dell'arresto che aveva segnato l'inizio della stagione di Mani Pulite. Singolari però erano il simbolo stampato sulla lettera, in alto a sinistra, il sole nascente con la scritta "socialdemocrazia", e la firma, in basso a destra, del presidente onorario del PSDI, Luigi Preti. Un simbolo ed un nome che non potevano non evocare, nella mente del destinatario, ricordi ideologici di radicale dissenso, se non addirittura di disprezzo.

Fra le prime letture giovanili del destinatario infatti v'era stata anche quella di un famoso libretto di Vladimir Ilic Lenin, scritto in una sola notte, fra il 9 e il 10 novembre 1918, che sarebbe diventato il manuale dei comunisti nella polemica con la socialdemocrazia. Lenin rispondeva ad uno scritto di Karl Kautsky, "La dittatura del proletariato", con il quale, a difesa dell'ortodossia marxista, rimproverava a Lenin di aver tentato una rivoluzione proletaria in un paese sottosviluppato e accusava il potere bolscevico di essere una dittatura più blanquista che marxista.

A un anno dalla "rivoluzione d'ottobre" e nel pieno della fase più critica della rivoluzione russa, la risposta del leader comunista alle accuse di blanquismo provenienti da una voce così autorevole dell'ortodossia marxista doveva essere immediata ed il tono era ben riassunto nel titolo dato al suo scritto: "La rivoluzione proletaria ed il rinnegato Kautsky".

Erano passati molti anni da quelle letture, c'era stato il crollo del muro di Berlino, la dissoluzione dei governi e delle classi dirigenti nei paesi del cosiddetto socialismo reale si era ormai consumata, in Italia il PCI aveva già rinnegato se stesso e si era ridefinito PDS, i partiti della cosiddetta "prima repubblica"