

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.

Due grandi personaggi, scomparsi di recente, oltraggiati dai ladri dell'Alta velocità e ignorati dai ladri ad Alta velocità.

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 e personali di odio, 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 non poteva certo essere quello elegante della polemica letteraria, anzi. Il titolo, "La rivoluzione proletaria ed il rinnegato Kautsky", è emblematico, così come l'incipit del libretto di Lenin: «"La dittatura del proletariato" (Vienna 1918, Ignaz Brand, pp. 63), uscito recentemente, è uno degli esempi più lampanti del completo e ignominioso fallimento della II

Internazionale, di cui da molto tempo parlano tutti i socialisti onesti di tutti i paesi. La questione della rivoluzione proletaria si pone ora praticamente all'ordine del giorno in tutta una serie di Stati. È quindi necessario analizzare i sofismi da rinnegato e la totale abiura del marxismo da parte di Kautsky. I cadetti ci hanno abituati a ragionamenti di questo genere. Tutti i lacchè della borghesia in Russia ragionano così: dateci dunque il benessere generale in nove mesi, dopo una guerra devastatrice di quattro anni, mentre il capitale straniero aiuta largamente il sabotaggio e le rivolte della borghesia in Russia. In realtà non vi è più assolutamente alcuna differenza, nemmeno l'ombra di una differenza, tra Kautsky e un controrivoluzionario borghese».

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" erano ormai prigionieri della rete di Mani pulite e quel simbolo del partito socialdemocratico sopravviveva solo a se stesso.

I cascami di odio verso quel simbolo avrebbero potuto portare quella lettera nel cestino dei rifiuti; il tempo passato e, soprattutto, la forte curiosità ne salvò la lettura.

La lettera di Preti era di pochissime righe, avendo il precipuo scopo di accompagnarne altre due, lunghissime, riservate e personali, che lo stesso Preti aveva inviato qualche giorno prima. Una a Beniamino Andreatta (datata 10 febbraio 1992), all'epoca responsabile economico della Democrazia Cristiana; e l'altra (con data 13 febbraio 1992) al ministro del Bilancio Franco Reviglio. Quella indirizzata ad Andreatta, bolognese di adozione come lo era Preti, era più immediata ed accorata. Cominciava così: «Caro Andreatta, dal punto di vista economico la questione della cosiddetta Alta velocità è sicuramente la più grossa da metà secolo ad oggi per la spesa immensa che comporterebbe. Le Ferrovie Spa parlano di 30 mila miliardi per non allarmare troppo l'opinione pubblica, ma in realtà pensano

che si tratterebbe almeno di 50 mila miliardi. Io però, documentandomi come ex ministro dei Trasporti con valorosi tecnici, penso che si arriverebbe a 100 mila. È una cifra da capogiro, ed è una truffa. (...)». L'incipit della lettera ad Andreatta faceva immediatamente archiviare ricordi di militanza politica o riserve ideologiche sulla firma.

Il ruolo del destinatario di quelle missive, che era all'epoca segretario della federazione provinciale di un neonato Partito per la Rifondazione del comunismo, passava subito in secondo piano; quella più sollecitata era la competenza professionale dell'esperto di opere e infrastrutture pubbliche, immediatamente catturata dal merito e dal dettaglio con il quale l'ex ministro dei trasporti descriveva l'architettura finanziaria del Progetto TAV.

La lettera di Preti ad Andreatta si concludeva con un appello accorato: «Tu sei un uomo di profonda onestà e un economista di grande valore. La Democrazia Cristiana ne deve tenere conto, se vuole evitare che il progetto dell'Alta velocità si realizzi sul serio e se ne dia poi colpa al tuo Partito dopo la catastrofe. Cordiali saluti ed auguri. Luigi Preti». Grazie a quella lettera dell'odiato lacchè della borghesia, ha inizio una continua ed approfondita attenzione che ha portato l'esperto di opere e infrastrutture pubbliche a diventare forse il maggiore esperto dell'architettura contrattuale e finanziaria del Progetto TAV e della truffa ad esso connessa.

Luigi Preti è morto il 19 gennaio 2009. Era nato a Ferrara 95 anni prima. Oltre che ministro in diversi governi fu più volte sottosegretario, vicepresidente della Camera, presidente di commissioni parlamentari, deputato per 40 anni. Con Luigi Preti scompariva non solo l'ultimo grande personaggio della socialdemocrazia italiana, ma anche uno degli ultimi firmatari della Costituzione ancora viventi, l'unico non nominato senatore a vita. Dopo di lui restavano in vita solo tre costituenti, tutti a Palazzo Madama, tutti senatori a vita, tutti ex democristiani: l'ex presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro,

Giulio Andreotti ed Emilio Colombo.

Parlamentare dalla Costituente, Preti venne chiamato per la prima volta a ricoprire la carica di ministro, alle Finanze, nel 1958, nel secondo governo Fanfani, e tornerà alla direzione di quel dicastero altre due volte (dal 1966 al 1968, nel terzo governo Moro, e dal 1970 al 1972, nel terzo governo Rumor e nel successivo governo Colombo). Oltre alle Finanze ha ricoperto anche altri incarichi di governo: ministro per il Commercio estero (1962 - 1963), ministro per la Riforma della Pubblica amministrazione (1964 - 1966), ministro del Bilancio e della Programmazione economica (1969), ministro dei Trasporti (1973 - 1974).

L'ultimo incarico ministeriale lo ha ricoperto ancora al dicastero dei Trasporti (negli anni 1979 - 1980, nel quinto governo Andreotti), proprio nel periodo in cui la lobby dei costruttori avviava la sua pressione sul governo per aprire anche in Italia i cantieri per l'Alta velocità già a pieno regime nella vicina Francia. Con Preti, i pretoriani del ferro e del cemento, trovarono le porte sbarrate. I programmi tecnici e tecnologici dell'Ente nazionale Ferrovie dello Stato, alle dirette dipendenze del ministro, erano orientati in una direzione diversa, stanti le forti differenze dell'assetto infrastrutturale del nostro Paese rispetto a quello della vicina Francia. La scelta dei francesi per un'Alta velocità con linee dedicate al solo trasporto passeggeri era stata valutata non adatta alle esigenze dell'Italia.

Proprio in quegli anni si stava lavorando al completamento della nuova tratta "Direttissima" fra Roma e Firenze, concepita e realizzata come linea universale per velocizzare il trasporto di passeggeri e merci con la stessa alimentazione elettrica delle infrastrutture storiche. Analogamente si operava nel campo del materiale rotabile, sul quale si era pure investito in maniera significativa, essendo proprio di quegli anni l'entrata in servizio del primo treno al mondo ad assetto variabile, il famoso Pendolino. Le scelte tecniche e tecnologiche erano queste, e contrastavano decisamente con quelle della vicina Francia.

I ministri dei Trasporti che sono venuti dopo

Dopo Luigi Preti, nei mitici anni '80, la lobby dei costruttori sulla poltrona di quel dicastero hanno trovato invece ministri disponibili a tutto pur di realizzare un qualche interesse per il partito di turno che occupava quella poltrona. Per quasi tutti gli anni '80 il partito di turno sarà il PSI, ribattezzato per questo dalla stampa dell'epoca il partito della "falce e carrello". Sono gli anni dell'esplosione della spesa pubblica, che porterà il debito dell'Italia al primo posto fra i paesi sviluppati; sono gli anni della programmazione e degli investimenti in opere pubbliche pilotati da comitati d'affari con il solo scopo dell'affare per l'affare e relativi annessi e connessi.

Solo grazie a questo contesto di scelte sganciate dalle esigenze reali del Paese e di finanza allegra, poteva essere concepito un Progetto privo di qualsiasi logica, assurdo sia dal punto di vista della scelta tecnologica che sul piano delle esigenze di trasporto, utile solo a fare incontrare gli appetiti della lobby del "ferro e cemento" con gli interessi della "falce e carrello".

Dopo Luigi Preti, tutti i ministri che si sono succeduti al dicastero dei Trasporti non hanno mai mostrato la minima consapevolezza sulla scelta tecnologica e trasportistica operata con quel Progetto TAV e tanto meno il minimo dubbio sulla sua scarsa utilità a fronte della valanga di lire e di euro necessaria per la sua realizzazione. Dopo Luigi Preti, tutti i ministri che si sono succeduti su quella poltrona sono stati complici più o meno consapevoli di questa scelta sbagliata e della bugia che ha consentito di consumare una clamorosa truffa.

Il primo che diede concretamente avvio all'avventura è stato Claudio Signorile (ministro dal 4.8.1983 al 1.8.1986 e dal 1.8.1986 al 17.4.1987), seguito da Giovanni Travaglini (dal 17.4.1987 al 28.7.1987), da Calogero Mannino (dal 28.7.1987 al 13.4.1988) e da Giorgio Santuz (dal 13.4.1988 al 22.7.1989).

I ministri che hanno anche convissuto, senza fare una piega,

con la grande bugia del finanziamento privato sono stati Carlo Bernini (ministro dal 22.7.1989 al 12.4.1991 e dal 12.4.1991 al 28.6.1992), Giancarlo Tesini (dal 28.6.1992 al 28.4.1993), Raffaele Costa (dal 28.4.1993 al 10.5.1994), Publio Fiori (dal 10.5.1994 al 17.1.1995), Giovanni Caravale (dal 17.1.1995 al 17.5.1995), Claudio Burlando (dal 17.5.1995 al 21.10.1998), Tiziano Treu (dal 21.10.1998 al 18.12.1999), Pierluigi Bersani (dal 22.12.1999 al 25.4.2000 e dal 25.4.2000 al 11.6.2001), Pietro Lunardi (dal 11.6.2001 al 23.4.2005 e dal 23.4.2005 al 17.5.2006), Alessandro Bianchi e Antonio Di Pietro (dal 17.5.2006 al 8.5.2008), Altero Matteoli (dall'8.5.2008). In oltre 25 anni si sono succeduti su quella poltrona 16 ministri e nessuno di loro, senza alcuna eccezione, ha in nessun modo mai messo in discussione la realizzazione di quel Progetto.

Pochi anni prima di morire Luigi Preti scriveva: «Pensavamo di costruire un'Italia democratica composta da uomini onesti, sia di maggioranza sia di opposizione, allo scopo di contribuire all'avanzata economica e sociale del nostro Paese. La nostra Costituzione, che andò in vigore all'inizio del 1948, fu giudicata una delle migliori del mondo, anche all'estero. Ma soprattutto si rivelò un abito molto adatto alle esigenze dell'Italia di allora». Questa la statura e la sensibilità del personaggio, oggi nemmeno paragonabili con quelle dei lacchè di se stessi che popola il panorama contemporaneo della politica.

La riconoscenza a questo padre costituente non potevo tenerla chiusa nei miei ricordi insieme a quelli sul rinnegato lacchè della borghesia. Lo incontrai nella sua casa di Bologna nella primavera del 1998: lo ringraziai per quelle lettere che mi aveva inviato cinque anni prima e gli consegnai il mio libro che raccoglieva la sua isolata denuncia della grande truffa. Il colloquio, intenso e di quelli che segnano la memoria, non fu molto lungo; il peso degli anni, 86, si faceva sentire e non volevo abusare della sua disponibilità. Stima e simpatia sono i sentimenti che ho nutrito per lui da quel momento.

A Preti diedero ascolto in pochi. Eppure quelle lettere, arrivate

su molti tavoli, avrebbero meritato ben altra attenzione. Una di queste è arrivata anche sul tavolo del capo della Procura di Roma, imponendo l'avvio di accertamenti e dunque l'attenzione del magistrato incaricato di indagare sulla truffa TAV. In questo caso però l'obbligatorietà dell'attenzione fu subito inquinata da altri interessi che nulla avevano a che fare con l'accertamento della verità. Di quell'indagine e del suo inquinamento si ebbe notizia solo diversi anni dopo e grazie ai magistrati perugini che, per competenza, avevano ereditato un filone di un'indagine della Procura di La Spezia. I giudici spezzini, indagando su traffici illeciti di auto ed armi nel porto di quella città, avevano casualmente intercettato i colloqui del faccendiere che le cronache sulle indagini di Tangentopoli avevano collocato "un gradino sotto di Dio". L'Alta velocità era il tema dominante dei colloqui intercettati ed aveva portato quei giudici a chiedere l'arresto, eseguito il 15 settembre 1996, di Lorenzo Necci. Dalla stessa inchiesta un filone che vedeva coinvolto Antonio Di Pietro sarà, sempre per competenza, trasferito a Brescia e determinerà le immediate dimissioni dell'ex PM che nel frattempo era diventato ministro dei Lavori Pubblici del primo governo Prodi.

I risultati del lavoro dei magistrati perugini sugli inquinamenti della attività dei magistrati romani diventano noti il 7 febbraio del 1998: «Nove arresti, trenta indagati, ottanta perquisizioni, duecento investigatori al lavoro (...). L'operazione si chiama "Little Tower", piccola torre, forse per indicare la roccaforte nella quale vigeva un presunto sistema di corruzione. L'ennesimo scoperto dai magistrati perugini, attraverso intercettazioni, confessioni e rogatorie internazionali. Il nuovo filone corre sui binari dell'Alta velocità e porta in carcere per la prima volta Giorgio Castellucci, il piemense romano, e due avvocati, Fiorenzo Grollino e Astolfo Di Amato. Non solo: agli arresti torna anche "Chicchi", Pier Francesco Pacini Battaglia, ancora una volta indicato come regista delle operazioni. "Manette da casa" sono scattate per Lorenzo Necci, ex amministratore straordinario delle FS, per Emilio Maraini, ex presidente della partecipata

FS Italferr Spa, per Ercole Incalza ex amministratore della TAV Spa e per l'Avvocato Marcello Petrelli consulente della stessa società».¹

Il faccendiere più noto dell'era di Mani pulite, Pier Francesco Pacini Battaglia (P.P.B.), il massimo regista delle tangenti della "prima repubblica", intercettato l'11 gennaio del 1996, parlava dell'indagine e dei magistrati costretti da Preti ad indagare sulla truffa TAV con l'avvocato Marcello Petrelli.

Questo il tono delle interlocuzioni: «P.P.B.: ... te devi dire al Sig. Squillante che deve smettere di rompere i coglioni a casa Necci, c'è andato 6 volte; l'avvocato risponde: lui è andato a rompere i coglioni a Necci, facendo il furbo perché questi si chiamano ricatti morali... ha... è per colpa di quella "cimice", potrebbe avere sentito i colloqui di me con l'amico di Pacini, che cazzo di discorso sarebbe... noi non si è chiesto nulla al Signor Squillante riguardante Necci. Noi si è detto ti diamo 50 milioni e te ne diamo degli altri se te ci chiudi il problema».

E infine P.P.B. precisa: «Che smetta di rompere i coglioni, ha beccato già i soldi. Smetti eh io dico... Castellucci becca e incrimina. Quello (Squillante) becca i soldi e ci rompe i coglioni. Io dico che chi becca i soldi sta zitto! Lui becca i soldi e rompe il cazzo».²

L'attenzione a quelle lettere ci avrebbe risparmiato anche la lettura di queste misere intercettazioni. La loro pubblicazione è dunque un atto doveroso di riconoscenza e di attestazione del merito di Luigi Preti per avere per primo riconosciuto e denunciato la grande truffa dell'Alta velocità.

¹ Italo Carmignani, "Tangenti ad alta velocità: nove arresti", *il Messaggero*, 8 febbraio 1998.

² "Ti diamo altri milioni se ci chiudi il problema", *il Messaggero*, 8 febbraio 1998.

Le lettere di Luigi Preti

Il 10 febbraio 1993 così scriveva a Beniamino Andreatta: «Caro Andreatta, (...). Si è detto che una cosa importantissima sarebbe il coinvolgimento dei privati nella società TAV (Treno Alta velocità) nella quale lo Stato avrebbe solo il 40% delle azioni. Non è assolutamente così, perché le quote sottoscritte appartengono per il 90% a banche ed aziende di pubblica proprietà, dato che i privati non si fidano e temono di perdere i quattrini. I cosiddetti privati sono la Banca Commerciale, il Credito Italiano, la Banca del Lavoro, ecc. che sono stati costretti a sottoscrivere piccole quote in quanto sono di proprietà statale e perciò obbligate. Comunque queste società o enti per il momento non sborsano danaro. In gran parte il danaro lo dovrebbe sborsare lo Stato; e per il resto la TAV ricorrerebbe, se ci riesce, a grossi prestiti per i quali lo Stato medesimo sarebbe tenuto a pagare gli interessi. Alla fine, una volta realizzata l'Alta velocità, poiché questa non sarebbe sicuramente attiva come tutte le Ferrovie del mondo, il capitale dovrebbe essere rimborsato dal povero Stato. Si dice che sarebbe una grande e positiva novità il fatto che i contratti con l'Iri, l'Eni e la Fiat sarebbero a "tempi e prezzi certi". A parte che non sappiamo quali aziende di questi general-contractors dovrebbero fare i lavori, faccio notare che molte di queste sono gravemente sospettate dalla magistratura per le tangenti da esse pagate. È ridicolo dire che si intende realizzare l'iniziativa dell'Alta velocità a causa del disinteresse delle Ferrovie statali negli ultimi tempi. Ma, se questo disinteresse c'è stato, si dovrebbe spendere i danari per mettere a posto tutte quelle linee ferroviarie, soprattutto meridionali, che sono in orribili condizioni. Invece il danaro andrebbe per un'impresa nuova. Si afferma che la Francia – paese con una struttura geografica profondamente diversa da quella dell'Italia, che è lunga e stretta – avrebbe realizzato grandi cose con l'Alta velocità. Questo non

è vero, perché la Francia si è limitata a rendere più veloci certe ferrovie esistenti con le opportune ristrutturazioni tecnologiche e non ha costruito nuove linee ferroviarie, come si vorrebbe fare in Italia col progetto Alta velocità. Comunque tutti sanno che in Francia si ride di questo progetto, ed è pure notorio che in Spagna si è voluto costruire una nuova linea ferroviaria ad Alta velocità tra Madrid e Siviglia in occasione dell'Esposizione, con esiti disastrosi da tutti i punti di vista, e la magistratura sta indagando sulle grandissime tangenti ricevute da molti che hanno perorato l'iniziativa. Premuto da chi ben si sa il governo ha stanziato 18 mila miliardi per l'Alta velocità nel periodo di 4-5 anni, però sono state poste condizioni, che ancora non si sono verificate, e perciò il piano è tuttora fermo, anche se la Fiat, l'Iri e l'Eni insistono per cominciare, sapendo benissimo, a mio avviso, che lo Stato troverebbe il modo di pagare più del pattuito. I presidenti dell'Iri e dell'Eni, con ciò che i giornali dicono di loro, farebbero bene a non insistere sull'Alta velocità e a non dare prebende a certi giornalisti. I lavori dovrebbero cominciare a Bologna e nella Roma-Napoli. A Bologna però hanno detto di no all'attuale progetto tanto il Municipio del capoluogo emiliano, quanto i piccoli Comuni tra Bologna e Firenze dove dovrebbe passare la nuova linea ferroviaria. Se tutto va bene, i lavori - che dovrebbero avvicinare l'Italia all'Europa secondo le Ferrovie Spa - si farebbero tra Roma e Napoli, dove ci sono già due linee ferroviarie a doppio binario. Si arriverebbe ad avere tre linee con sei binari, mentre la linea Bologna-Verona, che conduce al Brennero e in Germania, è ancora a binario unico. Credo che tu sappia che il capo di Gabinetto del ministro Tesini, che ha convinto costui a sostenere l'Alta velocità, è il Dr. Rossi Brigante, il quale era capo di Gabinetto anche nel precedente Governo col ministro Prandini. Formigoni ed altri democristiani, che hanno inviato ai parlamentari un documento contro l'Alta velocità, hanno avuto contatti con altissimi funzionari delle Ferrovie cacciati da Necci, il quale assume per conto suo in modo da avere persone

fedeli e spende somme enormi nelle società da lui inventate. Alla Susanna Agnelli, come consigliere della Tav, toccano ben 400 milioni l'anno. Sugli sperperi di Necci a suo tempo io ho scritto al ministro Costa, che si occupa di queste cose, e ti invio copia, se le vuoi leggere, delle due lettere. So che la Procura della Repubblica di Roma sta occupandosi di cose grossissime, come quella dell'Anas, ma io comunque ho denunciato al capo della Procura il dr. Necci per come ha sperperato i danari dello Stato, regalando soldi da tutte le parti. Penso che tu sappia che nel dibattito in Parlamento quasi tutti i Partiti hanno criticato il Progetto Alta velocità. Tu sei un uomo di profonda onestà e un economista di grande valore. La Democrazia Cristiana ne deve tenere conto, se vuole evitare che il progetto dell'Alta velocità si realizzi sul serio e se ne dia poi colpa al tuo Partito dopo la catastrofe. Cordiali saluti ed auguri. Luigi Preti».

A parte i riferimenti alle singole persone, per i ruoli e le responsabilità attribuiti e più o meno accertati, in questa lettera vi era già una descrizione puntuale della truffa ai danni dello Stato connessa con l'architettura finanziaria e contrattuale di quel Progetto.

La lettera inviata da Preti al ministro Franco Reviglio, pur riprendendo gran parte delle motivazioni di quella inviata ad Andreatta, ci dice di una interlocuzione già in corso da tempo e contiene un riferimento particolarmente importante, quello ad una delibera assunta dai ministri competenti il 9 dicembre 1992, della quale Preti mette in rilievo punto per punto i limiti.

Il 13 febbraio 1993 così scrive al ministro: «Caro Reviglio, rispondo alla tua lettera del 29 gennaio u.s., nella quale fai presente che avete posto alcune limitazioni al progetto Alta velocità. Ciò è vero, ma è anche vero che si tratta di un'impresa sbagliatissima, ideata a suo tempo da Ligato (del quale tu conosci le vicende), respinta da Schimberni (che si dimise soprattutto per questa ragione) e riportata avanti da Necci, un megalomane che anche all'Enichem-Enimont diede prova di una certa disinvoltura. L'attuale ministro Tesini, entrato al mi-

nistero senza conoscere i problemi, si è fatto convincere dal Capo di Gabinetto Rossi Brigante (un uomo che aveva fatto il Capo di Gabinetto con il Ministro Prandini, del quale tutti sanno le vicende per l'ANAS ed altro). Questo Rossi Brigante, che mi sembra continui a rimanere al suo posto malgrado i dubbi avanzati dalla magistratura sul suo operato ai LL.PP., non ha tardato affatto ad accordarsi con Necci per l'Alta velocità. Comincio col dirti che non è in nessuna maniera accettabile la tesi che l'Alta velocità sarebbe “un sostegno allo sviluppo e all'occupazione” nonché “uno strumento utilizzabile per ridare ossigeno all'industria nazionale”. Se si tratta di aiutare la FIAT, l'IRI e l'ENI – che sono i general contractor – per fare guadagnare ad essi qualcosa, può esser compreso da alcuno, ma non da me. L'industria non si sviluppa con questi lavori di costruzione, ma con imprese destinate a durare. D'altro lato, dieci o quindicimila persone eventualmente impegnate per alcuni anni nei lavori dell'Alta velocità sono ben piccola cosa sul fronte dell'occupazione. Senza contare che altri lavori, intesi a mettere a posto tante linee ferroviarie in pessime condizioni già esistenti, darebbero almeno lo stesso risultato.

Si dice che la TAV, inventata da Necci, avrebbe il pregio di coinvolgere i privati nella Società. Questo è assurdo, perché io ho l'elenco nominativo degli Enti o Società che dovrebbero sottoscrivere una parte delle azioni, ma questi sono quasi tutti pubblici, a partire dalla Banca Commerciale, dal Credito Italiano, dalla Banca Nazionale del Lavoro, dalla Banca delle Comunicazioni. Il cosiddetto capitale privato non arriva nemmeno al 10%, e dubito molto che venga immediatamente sottoscritto con effettiva disponibilità di denaro. Ho visto che tra i privati ci sarebbe la Fondiaria. Ma non credo che il Gruppo Ferruzzi, il quale oggi la controlla, sia in grado o comunque sia disposto a sborsare denari. La verità è che questa è solo una montatura di Necci per convincere il governo di una “grande novità”, che in realtà non esiste. Tutto sarà pagato dal Tesoro dello Stato, se l'operazione si dovesse fare.

La delibera del 9 dicembre '92 del Bilancio, del Tesoro e dei Trasporti, della quale tu mi invii copia, stabilisce che lo Stato (ossia le Ferrovie) non dovrà pagare di interessi più di 5.500 miliardi per l'intera costruzione della tratta Torino-Milano-Napoli. Gli eventuali superi dovrebbero essere pagati dalla TAV con i proventi della gestione. Ciò mi pare assurdo, perché non esistono ferrovie attive in nessun Paese del mondo, neppure negli Stati Uniti, dove lo Stato deve dare contributi, perché si tratta di un servizio pubblico. Se la TAV volesse guadagnare, dovrebbe far pagare i biglietti a prezzi elevatissimi, e nessuno prenderebbe più questi treni, destinati a restare vuoti, anche perché i ricchissimi hanno l'aereo personale. Il documento dice che “l'indebitamento assunto dalla TAV dovrà prevedere mediamente tassi di interesse in linea con quelli nel pari periodo applicati allo Stato Italiano”. Tale documento non è scritto troppo bene, ma ritengo di aver capito che cosa vuol significare: ossia che chi farà i prestiti alla TAV non potrà chiedere interessi maggiori a quelli dello Stato. Non so se vi siano banche disposte a chiedere interessi bassi, anche perché l'impresa è molto discutibile, e non vorrei che Necci trovasse un cavillo per interpretare diversamente il testo. Resta comunque fermo che i cosiddetti privati non pagano nulla e che la TAV (ossia Necci, che controlla il Presidente della Società, come il settantaquattrenne Presidente delle Ferrovie spa) dovrà chiedere prestiti. Non ne avrebbe bisogno, se i cosiddetti privati sborsassero il denaro. La delibera dice che le tariffe dovranno essere stabilite in base ai proventi del traffico in modo che sia prodotto un reddito sufficiente almeno a coprire il servizio del debito direttamente o indirettamente a carico dello Stato. Mi sembra di essere nel mondo delle nuvole! Prima infatti si dovrebbero costruire le linee ad Alta velocità (con tutti i costosissimi annessi), e poi successivamente la TAV dovrebbe mettere tariffe tali da coprire il servizio del debito dello Stato. Questo è impossibilissimo. Quando io sarò morto e tu, Necci, Tesini e Barucci sarete vecchi, colui che presiederà al momento

la TAV dirà che non è umanamente possibile fare ciò che il documento prevede. Così come io ho sempre detto, pagherà tutto lo Stato dei nostri figli e nipoti.

Nel documento si dice che il prezzo forfettario per le nuove tratte non potrà in nessun modo cambiare e i general contractors dovranno consegnare “chiavi in mano” nei tempi previsti. Sono matematicamente sicuro che i general contractor troveranno il modo di farsi pagare di più, indipendentemente dalla scusa degli scavi archeologici. Poiché l’ENI e l’IRI in quel momento avranno verosimilmente cessato di esistere, coloro che succederanno potranno il problema della maggiorazione delle spese. Per quanto poi riguarda la FIAT, sappiamo benissimo che essa sa facilmente risolvere questi ed altri problemi e lo Stato è sempre verso di essa molto comprensivo. La delibera dice che i general contractor dovranno “prestare fideiussione pari al 20% delle opere da realizzare, maggiorata dell’importo di eventuali anticipi”. È chiaro che la fideiussione dell’IRI e dell’ENI fa ridere: sarebbe lo Stato a fare la fideiussione a sé stesso. Alla fine il documento dice che “il costo delle singole tratte dovrà risultare allineato al costo medio di opere ad alta Velocità” di altri Paesi europei. Se si tratta della Spagna, le spese sono state iperboliche (a parte le tremende tangenti, su cui stanno indagando i giudici spagnoli) e l’Alta velocità tra Madrid e Siviglia si è rivelata un enorme fiasco dal punto di vista sia economico sia gestionale. In Francia le cose vanno un po’ meglio, ma l’orografia francese non ha nulla a che fare con quella della lunghissima, stretta e montuosa Italia.

Per concludere ricordo che nel documento si dice che “le singole operazioni finanziarie della TAV saranno approvate dalle Ferrovie dello Stato Spa con apposita delibera del Consiglio di Amministrazione”. Questo significa che decide tutto Necci, perché il Consiglio di Amministrazione sarà manovrato da lui, il Presidente settantaquattrenne è solo una “lustra” e non combatte più nessuna battaglia, e il presidente della TAV non potrà non essere d’accordo con Necci. In sostanza lo Stato non potrà

intervenire, se non per sborsare quattrini e il solito Necci, che regala prebende a tutti – compresa la Susanna Agnelli, la quale riceve 400 milioni all’anno - disporrà di soldi del tesoro per fare tutto quello che vuole. Ne avrete voi la responsabilità; e dovete pensar bene prima di dare il via a questa impresa, mentre gran parte delle ferrovie esistenti sono allo sfascio. Cordiali saluti. Tuo Aff.mo Luigi Preti».

Le osservazioni di Preti sulla delibera mostravano una conoscenza di quel Progetto decisamente superiore a quella dei ministri competenti, che la storia confermerà in tutta la loro evidenza.

Il silenzio della politica e l’inquinamento della magistratura

Lo sperpero di denaro pubblico che Luigi Preti denunciava con quelle lettere si è rivelato di gran lunga superiore alle cifre già allarmanti previste. Da un costo di 30 mila miliardi di vecchie lire siamo arrivati ad oltre 90 miliardi di euro, 180 mila miliardi di vecchie lire. Da un costo medio a chilometro per il quale i ministri competenti avevano deliberato l’allineamento con il costo medio di altre analoghe infrastrutture europee, siamo ad un costo almeno cinque volte maggiore sia di quelle spagnole che di quelle francesi.

Per circa quindici anni, Luigi Preti ha scritto lettere che sono arrivate senza alcuna esagerazione su centinaia di tavoli, quelli di tutti i presidenti del Consiglio, di decine di ministri, di molti deputati e senatori di cinque legislature. Nel ricordo della sua segretaria particolare, che lo ha assistito dal 1947 fino agli ultimi giorni prima della sua scomparsa, proprio questa lunga e solitaria battaglia di Luigi Preti è il periodo che riaffiora con maggiore tristezza e sofferenza. Dopo la sua morte i faldoni del suo archivio che per anni hanno accumulato quelle missive sono finiti nella biblioteca del Senato, chiusi in qualche polve-

roso ripostiglio. Chissà se un giorno saranno catalogate e rese disponibili, o fatte sparire per sempre.

Se quelle lettere avessero ricevuto l'attenzione che meritavano ci saremmo anche risparmiati l'onere del comma 966 della finanziaria del 2007 e la lettura della relazione della Corte dei Conti, depositata l'11 dicembre 2008, specificatamente dedicata ai "debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per le infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema Alta velocità". Una relazione che, con linguaggio più forbito, nulla aggiunge alle lettere di Luigi Preti. Scrive la Corte dei conti: «In buona sostanza l'uso del debito pubblico abbondantemente praticato da FF.SS., anche in periodi storici talvolta già lontani nel tempo, e poi scaricato sull'Erario viene trasmesso a generazioni future, senza che sia data alcuna prova che le stesse possano in qualche modo avvantaggiarsene: non esiste infatti alcuna relazione o documentazione, negli atti a supporto dell'accollo del debito, dalla quale si evinca che allo stesso siano correlati beni pubblici ancora produttivi al momento in cui tale debito finirà di essere pagato. Anzi, le modalità anodine con cui questi debiti vengono assunti lascia intendere che gli effetti sulla distribuzione intergenerazionale delle risorse non siano stati in alcun modo tenuti presenti e neppure calcolati in astratto».

Preti metteva in evidenza il rischio della truffa nel 1993, la Corte dei conti ne attesta la realizzazione nel 2008, ben 15 anni dopo. La Corte si esprime pure con pesantissime accuse di responsabilità sia nei confronti del management delle FS, di RFI e di TAV, sia nei confronti di chi avrebbe dovuto vigilare sulla attività di società con il cento per cento di capitale pubblico: «Il Ministero dell'economia e delle finanze e la Cassa Depositi e Prestiti (per la parte di propria competenza nella veste di soggetto incorporante ISPA) non sono stati in grado di rispondere ai quesiti istruttori illustrati: la posizione dei funzionari preposti ai competenti uffici appare piuttosto impegnata a garantire la copertura finanziaria e la puntualità dei pagamenti che ad in-

vestigare sulle cause e gli effetti di questo meccanismo, che tende a trasformare lo Stato in semplice mallevadore di obbligazioni e comportamenti autocraticamente adottati dalle proprie società». La Corte però si ferma qui. Alle accuse, di irresponsabilità all'indirizzo dei manager delle SpA pubbliche e di omissione nei confronti della burocrazia di Stato, non fa seguire alcun provvedimento nei confronti degli accusati, evitando persino di farne i nomi e i cognomi.

La Corte dei conti comunque ci attesta che, in oltre quindici anni, una truffa evidente, fondata su di una pura e semplice bugia, non è stata riconosciuta come tale da decine di ministri che si sono succeduti sulle poltrone dei dicasteri competenti, da interi parlamenti di diverse legislature, da autorevoli organi ed autorità dello Stato.

La ricostruzione di questa storia dunque è fondamentale anche per capire il perché di un Paese che riesce a non vedere una truffa di dimensioni colossali, che resta silente quando questa viene certificata da leggi ed organi dello Stato e che lascia in libertà i mariuoli che l'hanno ordita o consentita o favorita o tollerata o anche solo colpevolmente ignorata.