

tando 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.

BENIAMINO ANDREATTA E I LADRI DI VERITÀ

La coincidenza vergognosa

Nel 1998 avevo inviato ad Andreatta il mio libro in cui riferivo anche delle sue posizioni sul progetto per l'Alta velocità, e spiegavo le ragioni della sua inaspettata nomina a ministro per gli Affari Esteri nel governo Ciampi. Mi ero ripromesso di approfondire quella vicenda, di trovare puntuali conferme anche dalla sua diretta testimonianza: non ne ebbi il tempo e l'opportunità. "Il 15 dicembre del 1999, nel corso di una seduta parlamentare per il voto della Legge Finanziaria, ebbe un grave malore e finì in coma profondo in seguito ad un infarto e alle conseguenze di un'ischemia cerebrale. Venne trasferito d'urgenza all'ospedale San Giacomo di Roma, dopo aver ricevuto i primi soccorsi in aula da parte del medico della Camera e dei deputati Pino Petrella e Pierluigi Petrini rispettivamente medico ed anestesista. Nonostante i pronti soccorsi, prima di essere rianimato Andreatta rimase in stato di sofferenza cerebrale da ipossia per venti minuti, riportandone danni permanenti. I bollettini medici dichiararono da subito che il ministro si trovava in "condizione critica", e venne dichiarato il coma profondo. Il 1 gennaio 2000 venne trasferito a bordo di un mezzo di trasporto militare dal San Giacomo all'ospedale Sant'Orsola di Bologna. Andreatta rimase fino alla morte in uno stato vegetativo, spegnendosi dopo più di sette anni di stato comatoso il 26 marzo 2007".¹

La notizia, sulla stampa, dell'epilogo del lungo e tragico coma è stata accompagnata da una cinica coincidenza. Quello stesso giorno le grandi imprese cooptate nell'affare TAV acquistavano un'intera pagina sui tre maggiori quotidiani nazionali per pubblicare una "lettera aperta ai cittadini per un

¹. Voce "Beniamino Andreatta", su enciclopedia telematica *Wikipedia.it*.

giudizio informato sul decreto legge sulle cosiddette liberalizzazioni che ha disposto la revoca dei contratti TAV per le linee Milano-Verona, Verona-Padova e Genova-Milano”. La lettera era in realtà un puro e semplice elenco di insulti, destinatari il parlamento ed il governo nazionali, formulati con la faccia tosta di chi, mentre spende di fatto soldi pubblici, non si perita tuttavia a fornire ai cittadini informazioni stravaganti quando non palesemente false.

L’attacco nei confronti del governo era senza precedenti e si riferiva al Decreto Legge n.7 del 31.01.2007, la cosiddetta “lenzuolata” del ministro Bersani sulle liberalizzazioni, che, fra l’altro, disponeva la revoca dei contratti per la realizzazione delle tratte di Alta velocità Genova-Milano, Milano-Verona e Verona-Padova. Il decreto non metteva in discussione la realizzazione di quelle opere: imponeva semplicemente l’espletamento di un gara pubblica per l’affidamento della loro realizzazione e, a tal fine, sanciva la revoca della concessione a TAV SpA e conseguentemente azzerava i sottostanti contratti che la stessa TAV SpA aveva affidato ad altrettanti general contractor.

La pagina a pagamento, fatta uscire alla vigilia del voto per la conversione del decreto in legge, contestava l’articolo relativo ai contratti TAV con termini forti e di aperta sfida. Definiva quell’articolo “illegittimo” e “arrogante” e contestava i motivi del provvedimento con un titolo, “è falso”, ripetuto per ben quattro volte. Insieme agli insulti, un terzo di pagina era occupato da un box con il quale si dichiarava di voler garantire la “informazione ai cittadini sul progetto, avanzamenti, stato dell’arte del sistema italiano di AV/AC ferroviaria”. Un vero e proprio capolavoro di ipocrisia.

La presunta informazione ai cittadini iniziava così: «Per un’Italia più coesa, efficiente e competitiva, agli inizi degli anni ‘90 il governo decideva, con consenso politico unanime, di dotare il paese di oltre 1000 chilometri di nuove linee ferroviarie ad alta tecnologia da Torino a Venezia, da Genova a Milano e da Milano a Napoli, per il trasporto veloce (Alta velocità-AV)

di persone e merci e a forte interazione con la rete tradizionale (Alta Capacità-AC)». In quattro righe, apparentemente neutrali, poste in apertura quasi come semplice premessa, viene invece offerta una ricostruzione della nascita del Progetto in cui date, motivi e obiettivi sono semplicemente inventati, privi di qualsiasi riscontro oggettivo. Assolutamente falso il richiamo al consenso politico unanime.

Il Progetto, quel Progetto di AV, prende avvio in realtà a metà degli anni ‘80, mentre proprio agli inizi degli anni ‘90, dopo gli scandali che avevano investito le FS, rischiava di essere letteralmente cancellato. Nel 1989, proprio il commissario straordinario, nominato dal Governo per rimettere ordine nei conti delle Ferrovie dello Stato, aveva liquidato quel Progetto con una affermazione secca: « Se uno ha una Cinquecento che non funziona, non può pensare di risolvere il problema comprandosi una Ferrari». Ancora nel 1992 il ministro del Bilancio in carica Franco Reviglio riprende la metafora e definisce quel progetto come “un motore da fuoriserie montato su un’utilitaria”. La metafora sintetizzava in maniera efficace il parere degli esperti di trasporti più autorevoli dell’epoca e quello della stragrande maggioranza dei tecnici delle FS non compromessi con la lobby del “ferro e cemento”.

Gli autori di quella pagina confidavano nel vizio della memoria che da anni praticano le classi dirigenti del nostro Paese. Le rarissime eccezioni che si sottraggono a questo vizio trovano spazio solo quando accadono vicende clamorose. Una di queste voci si è fatta sentire in occasione del tragico incidente ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009: è stata quella di un economista liberale di grande spessore come il professor Giulio Sapelli. È stata l’unica voce che non ha partecipato al coro autoassolutorio dei boiardi delle Ferrovie dello Stato e dei loro sponsor politici e affaristici. Ricordava delle semplici verità: «Il terribile incidente del treno merci di Viareggio e le polemiche sui pendolari (...) impongono una riflessione sul modello complessivo delle Ferrovie italiane. In particolare oc-

corre andare alle radici del tema sicurezza e, per quanto riguarda i passeggeri, riconoscere che le Ferrovie dello Stato non riescono a risolvere il problema. Anzi, si deve con coraggio dire che negli ultimi anni esso non solo si è aggravato, ma ha anche provocato una sorta di divisione sociale e morale e culturale tra italiani di serie A e italiani di serie B: ossia quelli che possono spostarsi – per reddito e per comodità di vita – con la cosiddetta Alta velocità e coloro che invece debbono ricorrere ai più modesti e troppo spesso sporchi e inefficienti treni per pendolari.»²

Proprio così: questa cosiddetta Alta velocità è all'origine del degrado sociale e morale e culturale del sistema della mobilità su ferro di persone e merci, e comincia in un preciso momento: «Mi viene sempre più alla mente il monito che Mario Schimberni affidò alla memoria storica di questo paese allorché, nominato commissario prima, e amministratore delegato poi, delle ferrovie nel 1988, si convinse che occorreva abbandonare il progetto dell'Alta velocità - che risale a quel tempo - per insistere, invece, su un progetto di riqualificazione dell'intera rete ferroviaria, trasformando i cosiddetti rami secchi in verdi rami di un albero che doveva coprire con la sua ombra tutto il territorio nazionale. Dopo un breve intervallo politico in cui fu lasciato lavorare, Schimberni fu costretto, dietro il paravento del cosiddetto primato della politica, ad abbandonare l'incarico e a dimettersi. Quel primato, nascondeva come sempre, in verità, corposi interessi di lobby oligopolistiche che si pensavano traditi dal piano del grande manager. Visione, peraltro, assai miope, dato che, invece, con esso avrebbero potuto unirsi profitti e responsabilità sociale. Nasceva, così, la faraonica ferrovia italiana che ha socialmente diviso in due l'Italia e ha emarginato il popolo laborioso (...). Monopolio, errate strategie manageriali, frettolose forme di liberalizzazione a bassissimo

². Giulio Sapelli, "Ferrovie, modello da ripensare", *Corriere-Economia del Corriere della Sera*, 6 luglio 2009.

grado di regolazione, insensibilità per i bisogni della gente normale. Occorre cambiare una strategia che si è rilevata fallimentare e rimettere al centro quella ferrovia leggera e verde, che può scorrere per tutto il Paese, così come aveva sognato a suo tempo, prima di essere cacciato dagli oligopoli e dai politici, Mario Schimberni».³

Prima di quell'incarico Schimberni era stato ai vertici della Montedison, della quale era diventato presidente nel 1980 per governare il dopo della gestione di Eugenio Cefis, figura controversa, prototipo di quella che venne definita la borghesia di Stato. Non aveva solo governato brillantemente il dopo-Cefis: aveva allargato la presenza della Montedison arrivando a scalare, alla luce del sole, importanti centri di comando di gruppi industrial-finanziari. La sua avventura in Montedison si concluse quando la sua idea strategica di fare del colosso chimico italiano una grande pubblica company si scontra con i disegni autarchici del cosiddetto salotto buono dell'alta finanza e del suo *deus ex machina* Enrico Cuccia. Già nell'estate del 1986 Schimberni aveva conquistato il 37% della compagnia assicurativa La Fondiaria, il fiore all'occhiello di Mediobanca, provocando però anche le ire dell'avvocato Agnelli. Con l'uscita di scena di Schimberni, costretto a lasciare il campo, la Montedison, con dietro il gruppo Ferruzzi, gioca con l'ENI la partita delle tre carte della società EniMont che si conclude con la costruzione di quella che Mani pulite ha archiviato come la "madre di tutte le tangenti".

Dopo lo scandalo delle "lenzuola d'oro", Schimberni è il tecnico ideale per ridare credibilità all'Ente Nazionale delle Ferrovie dello Stato. Il lavoro di risanamento viene subito avviato. Per circa un anno riesce a lavorare senza condizionamenti politico-affaristici, chiude il rubinetto degli investimenti inutili, blocca il progetto dell'Alta velocità con la storica metafora

³. Giulio Sapelli, "Ferrovie, modello da ripensare", *Corriere-Economia del Corriere della Sera*, 6 luglio 2009.

della Cinquecento e della Ferrari. Metafora che, a ben vedere, non era del tutto casuale, visto che il capo della lobby di quel Progetto di Alta velocità era il suo ormai acerrimo nemico Giovanni Agnelli.

La crisi politica determinata dallo scandalo delle “lenzuola d’oro” nel frattempo era stata risolta ed aveva portato alla formazione del sesto governo Andreotti, figlio dell’ultimo patto consociativo della “prima repubblica”, quello del CAF (dalle iniziali dei protagonisti, Craxi, Andreotti, Forlani). Sulla poltrona del ministero dei Trasporti era arrivato Gianni Prandini, entrato subito in aperto conflitto con le decisioni di Schimberni, mentre su quella del ministero del Bilancio sedeva Paolo Cirino Pomicino, subito in azione come regista e come vero inventore di quella che sarà la nuova architettura finanziaria del Progetto TAV. Il braccio di ferro durerà qualche mese, ma alla fine la avranno vinta i ministri. Prandini e Pomicino, ottenute le dimissioni di Schimberni, possono finalmente nominare un boiardo di Stato più malleabile e che, come gli stessi ministri, garantisca la frequentazione della Tangentopoli che solo di lì a poco sarebbe stata scoperchiata da Mani pulite.

Secondo gli autori della pagina pubblicata il giorno della morte di Andreatta, questo era il “consenso politico unanime” con il quale “agli inizi degli anni ‘90” si è dato avvio ad un progetto “per un’Italia più coesa, efficiente e competitiva”: esempio eloquente di storia ad uso e consumo di un Paese con la memoria corta, raccontata da ladri di verità che, per perseguire il loro esclusivo interesse, non disdegnano di mentire anche sui dati strettamente tecnici. Quel Progetto TAV, come era ed è l’Alta velocità francese dalla quale traeva ispirazione, concepito e progettato per il trasporto passeggeri con linee dedicate e indipendenti da quelle tradizionali, diventa, nella vulgata dei lobbisti, “un progetto con linee ferroviarie (...) per il trasporto veloce di persone e merci e a forte interazione con la rete tradizionale”.

Che quel Progetto agli inizi degli anni Novanta fosse stato

concepito come “un sistema sostanzialmente indipendente dal resto della rete per consentire collegamenti veloci tra le principali città di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli”, lo dice testualmente persino Mauro Moretti, nella sua veste di amministratore delegato di FS SpA, nel marzo del 2007, davanti ai membri dall’Ottava Commissione del Senato. La stessa TAV SpA, cinque anni prima, nel 2002, con un dépliant patinato e pagine multicolori raccontava che “nel 1997-98 il programma Alta velocità ha subito una radicale revisione, che ha avuto il suo elemento più visibile nel cambio dello stesso nome: da Alta velocità ad Alta Capacità”.

Ancora Moretti, sempre di fronte ai senatori, per rivendicare dei presunti meriti, aggiunge che il progetto “..è stato successivamente trasformato in un sistema integrato tra una nuova rete di elevate prestazioni e la corrispondente rete esistente, così da costituire un vero e proprio quadruplicamento merci e passeggeri”.

Il balletto delle definizioni, dall’Alta velocità al Quadruplicamento veloce fino all’Alta capacità, non può però occultare la realtà dei fatti. Il progetto contrattualizzato nel 1991, sia per i tracciati delle tratte ferroviarie, sia per il sistema di alimentazione dei treni ad Alta velocità, è rimasto uguale a se stesso con tutti i limiti e le conseguenze di scelte tecniche sbagliate.

Beniamino Andreatta e il Progetto TAV

Nel dicembre del 1992, l’anno della esplosione di Tangentopoli, il parlamento era chiamato ad approvare una Finanziaria che risulterà la più pesante mai varata, novantamila miliardi delle vecchie lire. Quella storica manovra economica ha potuto vedere la luce grazie soprattutto a Beniamino Andreatta, non solo per le sue competenze ma anche per il fatto che egli rivestiva il ruolo di responsabile economico della Democrazia Cri-

stiana, il partito che garantiva circa il 70% dei voti della maggioranza parlamentare.

Fino a quel momento il parlamento non aveva mai approvato o discusso quel Progetto di Alta velocità. Nelle Commissioni parlamentari si era solo espresso un parere non vincolante sul “contratto di programma” sottoscritto il 23 gennaio del 1991 dai ministri dei Trasporti, del Bilancio e del Tesoro con l’Ente Nazionale delle FFSS.

Proprio in occasione di quella storica legge finanziaria, il responsabile economico della DC presentò un ordine del giorno, approvato con voto quasi unanime della Camera dei deputati: si chiedeva la revisione radicale di quel Progetto. Con quell’ordine del giorno si riaffacciava minaccioso lo spettro di Schimberni, mettendo a rischio i contratti che TAV SpA aveva da poco firmato con FIAT SpA e tutte le maggiori imprese nazionali delle costruzioni. Il clima, nelle cronache dell’epoca, era esattamente questo: «Prima erano solo i Verdi e qualche voce isolata tra i “cartesiani” delle politiche di bilancio come Nino Andreatta. Poi, a poco a poco il carro degli oppositori ha preso a riempirsi di gente. L’ultimo esempio è quello delle mozioni parlamentari che propongono di rimettere in discussione, più o meno radicalmente, tutto il discorso dell’Alta velocità e che hanno trovato sostenitori un po’ in tutti i partiti».⁴

Contro quel Progetto prende posizione anche un gruppo di parlamentari della Democrazia Cristiana, e fra questi vi era persino il futuro governatore della Lombardia: «Contro l’Alta velocità ferroviaria arriva un’altra bordata che porta la firma di dieci parlamentari dc, tra cui Vittorio Sbardella e Roberto Formigoni. In una lunga lettera “agli onorevoli colleghi”, i parlamentari mettono sotto accusa il sistema Alta velocità sia nella componente progettuale sia in quella finanziaria. Diversi i capi d’accusa: previsioni “irrealistiche” della domanda, costi di velocizzazione

⁴. “Acrobazia in alta velocità”, su *Affari-Finanza de la Repubblica*, 29 gennaio 1993.

della rete esorbitanti rispetto all’incremento effettivo di velocità (...). Le vere priorità dovrebbero essere l’universalità contro la specializzazione, l’integrazione contro la separatezza e l’utilizzo della linea esistente anziché la costruzione di una integralmente nuova».⁵ Proprio questo documento dei parlamentari della DC conteneva le critiche e le osservazioni tecnicamente più puntuali e documentate, e che contestavano alla radice proprio la scelta del modello francese di Alta velocità.

Nel frattempo, sotto l’incalzare delle critiche, i ministri competenti per il contratto di programma con le FS, oltre ad alcune limitazioni al progetto decidevano che la tratta ferroviaria fra Milano e Torino si sarebbe dovuta affidare con un gara internazionale. La reazione del capofila della lobby del “ferro e cemento” non si fece attendere: «Martedì 2 febbraio. Più di 20 minuti di telefonata. Da una parte del filo Giovanni Agnelli, dall’altra Giuliano Amato. Tema: l’Alta velocità. Contenuto: segreto, ma ricostruibile. Oggetto: la Milano-Torino. La tratta del percorso che sta viaggiando a passi da gigante verso la gara d’appalto internazionale. Ma che, con un ennesimo colpo di scena, potrebbe tornare presto alla sua vecchia destinazione. Cioè la Fiat, il general contractor che dall’ottobre del 1991 sta lavorando alla progettazione del percorso. Per il gruppo torinese la gara internazionale significa rischiare di perdere una commessa di oltre 3.000 miliardi. Per questo le armi non sono state ancora deposte, nonostante la decisa posizione del ministro dei Trasporti, Giancarlo Tesini, e l’appoggio del responsabile economico della DC, Beniamino Andreatta, primo sostenitore dell’apertura della gara alle altre nazioni della CEE».⁶ In realtà il contratto firmato un anno prima aveva un valore di 2.100 miliardi di vecchie lire, ma il firmatario Cesare Romiti, all’epoca amministratore delegato di FIAT SpA, sapeva benissimo che la gallina dalle uova d’oro avrebbe fruttato molto di più: lieviterà negli anni fino al 2010

⁵. “Alta velocità, il no dei deputati dc”, *Corriere della Sera*, 29 gennaio 1993.

⁶. “Ora siamo fermi, ma ripartiamo”, *Mondo Economico*, 20 febbraio 1993.

arrivando al valore di 16.000 miliardi di vecchie lire e con i conti ancora non definitivi.

Questo dunque il consenso politico unanime millantato dai lobbisti! Alle loro facce di bronzo non era bastata la pressione che, sempre agli inizi degli anni '90, avevano esercitato sui partiti dell'epoca per impedire che Andreatta si occupasse delle bugie che alimentavano i loro affari con quel Progetto.

Sull'onda dello scandalo di Tangentopoli, il 5 aprile del 1993, i "referendum Segni" raccolgono una valanga di Sì. Il Governo Amato, già falciato dagli avvisi di garanzia, venne sostituito in pochi giorni da un "governo tecnico", con l'incarico di primo ministro affidato al Governatore della Banca d'Italia Carlo Azeglio Ciampi. È in questa occasione che l'esercito dell'Alta velocità dispiega tutte le sue truppe per archiviare la battuta d'arresto determinata dall'ordine del giorno approvato dal Parlamento e che, fra il dicembre '92 e l'aprile del '93, aveva determinato una vera e propria guerra dagli esiti tutt'altro che scontati.

Nei giorni successivi alla telefonata dell'Avvocato, il governo Amato viene decimato da Mani pulite: era ancora l'epoca in cui l'avviso di garanzia determinava le dimissioni del politico avvisato dell'indagine a suo carico. Il 10 febbraio si dimette Claudio Martelli dalla poltrona di ministro della Giustizia, il 19 Giovanni Goria da quella di ministro delle Finanze, il 21 è la volta di Francesco De Lorenzo dalla Sanità. Nell'inevitabile rimpasto, Amato forse coglie al volo l'occasione per soddisfare la più o meno esplicita richiesta dell'Avvocato di rimuovere dal ministero del Bilancio l'indigesto Franco Reviglio: viene spostato al dicastero delle Finanze. Al Bilancio però, dovendo rimanere in quota DC, andrà l'unico nome pulito e competente disponibile. Nel totale sconcerto della lobby dell'Alta velocità, venne nominato Beniamino Andreatta.

Il ministro del Bilancio, il 3 marzo 1993, a pochi giorni dal suo insediamento, convoca i ministri con competenza sul contratto di programma di FS e con firma sua e quella dei ministri dei Trasporti Tesini e del Tesoro Barucci delibera l'affidamento

di un incarico alla società di revisione internazionale "Coopers & Lybrand" per la verifica sui costi e la costruzione finanziaria di quel Progetto; con la stessa delibera ne viene decisa la trasmissione al Consiglio di Stato e all'Autorità per la concorrenza, con la richiesta di parere sulla legittimità dei contratti stipulati dalle FS e da TAV. Era un colpo micidiale per l'affare del secolo ma, in un paese affetto dal vizio della memoria, nulla può essere dato per scontato.

Il governo Amato chiuse i battenti il 28 aprile del 1993. Il nuovo governo tecnico di transizione era diventato l'ultima spiaggia della lobby del grande affare, un'occasione semplicemente immancabile. Non verrà mancata: anzi, paradossalmente, proprio quel governo di garanzia per l'uscita da Tangentopoli garantirà invece la partenza del grande affare e creerà le condizioni per il rilancio in grande stile di una nuova Tangentopoli.

Le iniziative promosse dal ministro del Bilancio Beniamino Andreatta saranno ostacolate o ignorate dai ministri che seguiranno, mentre compiacenti boiardi di Stato, collusi o pressati dalla lobby del grande affare, garantiranno pareri che avrebbero fatto impallidire Ponzio Pilato.

I pareri pilateschi

Il parere del Consiglio di Stato venne pronunciato dalla Prima Sezione il primo ottobre del 1993 con una relazione che premette, per far velo alla sua inconsistenza, che «il parere prescinde da qualsiasi valutazione globale circa la complessa operazione posta in essere». La scarna relazione glissa totalmente sulla questione fondamentale dei finanziamenti privati. Il millantato finanziamento da parte dei privati viene puramente e semplicemente ignorato. A base del parere di legittimità dei contratti ultra miliardari, il Consiglio di Stato pone questo unico e fondamentale pilastro: «la circostanza che la TAV è partecipata

maggioritariamente da privati (40% Ente FF.SS. e 60% privati) e che, quindi, non è autorità pubblica, né è una impresa pubblica, ai sensi dell'art. 1 e 2 della direttiva n. 90/531».

Alla data della firma del parere, con una semplice visura camerale, la Prima Sezione avrebbe potuto avere contezza non solo del fatto che TAV SpA era partecipata al 45% (e non al 40%) da FS ma anche del fatto che la Banca Nazionale delle Comunicazioni (al momento al 100% di FS) aveva una quota del 5,5%, e dunque la maggioranza non solo era pubblica ma era addirittura in capo alle sole Ferrovie dello Stato. Non solo, la stragrande maggioranza dei cosiddetti privati che avevano sottoscritto il capitale sociale erano quasi tutti istituti bancari pubblici, e in quel momento il capitale effettivamente versato - sui 100 miliardi di vecchie lire sottoscritti - risultava essere di 51 miliardi e 100 milioni, tutti versati dall'Ente Statale delle Ferrovie.

Il pilastro che reggeva il parere di legittimità del Consiglio di Stato era dunque una pura e semplice bugia: la TAV SpA, proprio ai sensi della direttiva europea richiamata dal Consiglio di Stato, era a tutti gli effetti una autorità pubblica. Per la cronaca è bene ricordare che a presiedere quella Sezione era il presidente del Consiglio di Stato Giorgio Crisci il quale, un anno dopo aver firmato quel parere pilatesco all'ennesima potenza, lasciava la presidenza del Consiglio di Stato ed assumeva quella di Presidente della neonata società FS SpA.

L'Antitrust impiegò quasi un anno solo per la fase istruttoria, conclusa il 21 febbraio del 1994. La relazione del commissario Fabio Gobbo, articolata su 59 punti, smontava e demoliva l'architettura finanziaria della Grande Opera e si concludeva con queste note: « Appare indubbio, d'altro canto, che le procedure seguite per individuare i general contractor avrebbero potuto caratterizzarsi per un più elevato grado di trasparenza, non a caso, d'altronde, la direttiva CEE 90/531 impone che dal 1° gennaio 1993 i contratti di fornitura e di lavori conclusi da imprese pubbliche nel settore dei trasporti devono essere oggetto di appalto. Gli stessi requisiti richiesti per la trattativa privata

dal citato regolamento per l'attività negoziale dell'Ente Ferrovie dello Stato n. 69T/1987 non sembrano essere stati pienamente soddisfatti. Peraltro, eventuali carenze sotto profili diversi da quello della concorrenza potranno, certamente, essere oggetto di esame delle competenti autorità giurisdizionali, amministrative e contabili, alle quali questo provvedimento verrà trasmesso». La delibera per lo sviluppo della fase istruttoria, dieci scarse righe, che ignorava totalmente il contenuto della relazione, venne approvata a maggioranza con tre voti a favore; due i voti contrari e uno di questi, caso più unico che raro, fu quello del relatore Fabio Gobbo.

La conclusione dell'istruttoria e la formulazione del parere definitivo si ebbe molto più tardi, quando ormai la lobby aveva riconquistato il controllo dei centri topici di loro interesse. L'indagine venne chiusa definitivamente il 10 gennaio del 1996 con una delibera ancora più pilatesca della precedente: «Tutto ciò premesso e considerato; delibera la chiusura dell'indagine conoscitiva di natura generale nel settore delle infrastrutture per il servizio di trasporto ferroviario ad Alta velocità. Firmato, il Presidente». Nulla di più, nessun provvedimento, nessuna raccomandazione: tutto va bene madama la marchesa.

La transizione alla nuova Tangentopoli

Nella formazione del governo Ciampi, per il ministero dei Trasporti, il veto lobbista su Tesini, che aveva avuto solo la debolezza di ubbidire alle indicazioni del responsabile economico del suo partito, era semplice e scontato. Tesini scompare dalla compagine governativa. La FIAT, in quel ministero chiave, necessitava delle massime garanzie, e dunque ai Trasporti venne imposto un torinese doc, il liberale Raffaele Costa, che, ovviamente, lavorerà per riattivare il Progetto e far dimenticare incarichi e pareri scomodi. Costa era perfettamente a conoscenza

della grande truffa dell'Alta velocità e del forte coinvolgimento in quell'affare della Fiat e della famiglia Agnelli. Era stato informato, con ben due lettere. «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»: così scriveva a Beniamino Andreatta l'ex ministro dei Trasporti nella sua lettera riservata e personale del 10 febbraio 1992; Preti non ricevette alcuna risposta, ma è del tutto probabile che quelle lettere dal tavolo di Raffaele Costa siano arrivate sul tavolo del presidente o dell'amministratore delegato dell'amata e rispettata azienda nazionale di Torino.

Altro colpo vincente dei lobbisti viene assestato con la nomina a ministro di Paolo Baratta che aveva, fin dall'inizio, partecipato alla costruzione dell'architettura finanziaria di quel Progetto. Baratta era in quel momento membro del Consiglio di amministrazione proprio della TAV SpA, dove sedeva fin dalla data di costituzione, il 21 luglio 1991. Nel CdA della società, garante della bugia del finanziamento privato, rappresentava i cosiddetti privati, e cioè istituti bancari di proprietà pubblica con vertici di nomina diretta o indiretta della partitocrazia. Era già stato presidente dell'ICIPU, il consorzio di credito per le imprese pubbliche, presidente del Crediop, il consorzio di credito per le opere pubbliche, vice-presidente del Nuovo Banco Ambrosiano e dell'Associazione Bancaria Italiana. Come tutti i *grand commis* di questo Stato occupato dai partiti, anch'egli è sempre al posto giusto al momento giusto. Nel 2007, guarda caso, sarà nominato nel Consiglio di amministrazione di FS SpA, la *holding* di controllo di tutte le società del gruppo, TAV SpA compresa.

Nella composizione del governo Ciampi, la conferma di Beniamino Andreatta come ministro del Bilancio era ovvia e scontata, e così fu, ma solo fino a qualche ora prima della consegna della lista dei ministri al presidente della Repubblica. Solo la notte precedente la mattina della presentazione dei ministri, Andreatta, con una telefonata imbarazzata di Azeglio

Ciampi in persona, seppe che il suo dicastero non sarebbe più stato quello del Bilancio. I lobbisti per determinare le condizioni di questo cambiamento ricorsero all'abilità ed alla fantasia non comuni di un altro ex ministro del Bilancio, già caduto nella rete di Mani pulite ma ancora particolarmente attivo: Paolo Cirino Pomicino, il nume tutelare del modello TAV.

Il governo Ciampi era anche il primo della storia repubblicana che vedeva la presenza diretta al suo interno dei post-comunisti del PDS: entreranno nella compagine governativa Augusto Barbera (Rapporti col parlamento), Giovanni Berlinguer (Università e ricerca scientifica), Vincenzo Visco (Finanze). La mossa vincente per impedire ad Andreatta di avere il Bilancio fu la proposta, fra i diversi tecnici cosiddetti indipendenti, di Luigi Spaventa, un economista già presente in quel ministero nell'ultimo governo Andreotti, proprio nello staff del ministro Pomicino. Prima della collaborazione come "tecnico" de "O Ministro" era stato deputato nella Settima (1976-1979) e Ottava (1979-1983) legislatura, eletto nelle liste del PCI come indipendente. Nella discussione sulla proposta di Legge finanziaria a "legislazione invariata" presentata nel dicembre del 1980 al Parlamento dal ministero del Tesoro diretto da Beniamino Andreatta, fu proprio Luigi Spaventa a sferrare l'attacco più astioso dell'opposizione.

La proposta del nome di Luigi Spaventa, attribuita in quota al PDS, fornì la chiave per sottrarre il ministero del Bilancio al professore bolognese. Ad Andreatta, sorpreso e contrariato secondo i testimoni di allora, nello stupore generale, e con il brindisi dei generali del grande affare, venne affidato il ministero degli Affari Esteri.

L'ultimo brivido per la lobby, che era riuscita a collocare le persone giuste in quella compagine governativa, si registrò tre giorni dopo il giuramento dei ministri davanti al presidente della Repubblica. Il 29 aprile 1993 la Camera dei deputati è chiamata a votare sulla richiesta di autorizzazione a procedere nei confronti di Bettino Craxi: la richiesta venne respinta con

il voto dei parlamentari della coalizione di governo, senza però quello dei parlamentari del PDS. I ministri Barbera, Berlinguer e Visco rassegnarono immediatamente le dimissioni. Il ministro del Bilancio, in quota PDS, nonostante le pressioni dello stesso partito rimase invece al suo posto. Il 4 maggio, i tre ministri dimissionari vennero rimpiazzati, senza alcun altro spostamento. Luigi Spaventa, dalle cronache dell'epoca collocato fra i Pomicino-boys, rimaneva al Bilancio, mentre il più autorevole economista del momento rimaneva agli Affari Esteri e la lobby dell'Alta velocità poteva finalmente dormire sonni tranquilli.

Anche l'ostacolo più duro di quella straordinaria mobilitazione era superato. Con altri, i lobbisti avrebbero potuto anche tentare un abordaggio diretto, ma la statura morale del personaggio non poteva non consigliare il ricorso a mezzi che solo il disprezzo per la dignità e la verità possono consentire.

Negli anni più critici della storia dell'Italia contemporanea, Andreatta non aveva avuto alcun timore a sancire la separazione della Banca d'Italia dal ministero del Tesoro e quando, nel 1981, emerse lo scandalo della P2 fu inflessibile nel rimuovere i funzionari e i dirigenti che comparivano nella lista sequestrata a Licio Gelli. Con lo scandalo della banca vaticana dello IOR, di Roberto Calvi e Paul Marcinkus, Andreatta non esitò ad imporre lo scioglimento del Banco Ambrosiano e la sua liquidazione, ignorando le pressioni politiche e mediatiche che ne volevano il salvataggio con fondi pubblici. Andreatta stesso tenne uno storico discorso in Parlamento riferendo pubblicamente delle responsabilità della banca vaticana e dei suoi dirigenti.

Al suo rigore esemplare su quelle vicende inquietanti della storia repubblicana si associarono nello stesso periodo le accese polemiche con gli alleati di governo socialisti: con Gianni De Michelis sulle partecipazioni statali, con Signorile sugli interventi straordinari nel Mezzogiorno e persino con Bettino Craxi che arrivò, bontà sua, ad accusare Andreatta di distruggere l'economia.

Andreatta era stato ministro in tutti e cinque i governi che si sono succeduti dal maggio del 1979 al dicembre del 1982. L'ultimo incarico ministeriale era stato quello del Tesoro nel governo Spadolini, e fu proprio una dura polemica di Andreatta con il socialista Rino Formica, passata alla storia come "lite delle comari", che provocò la caduta di Spadolini e l'insediamento di un nuovo governo, senza il Professore, in questo e in tutti i governi che seguiranno. Il veto socialista e degli accoliti della loggia di Licio Gelli su Beniamino Andreatta durerà per tutti gli anni '80 e fino all'esplosione di Tangentopoli. Fino al 1993 non aveva più avuto alcun incarico di governo. È ritornato a fare il ministro solo dopo che Mani pulite aveva quasi azzerato il gruppo dirigente della Democrazia Cristiana, al Bilancio ma giusto per qualche settimana: poco, troppo poco per demolire una bugia che garantiva un esercito di interessi.