

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

Il menù prevedeva una durata del pranzo di 62 mesi, di 78 mesi per la Bologna-Firenze, e dunque la conclusione entro la fine degli anni '90. Dall'inizio del 2000, con costi e tempi certi, il materiale rotabile, le tratte, i nodi e le infrastrutture aeree dovevano essere pronte per fornire al Paese il nuovo servizio ferroviario ad Alta velocità.

Nel 2010, a quasi 20 anni dall'inizio del banchetto i commensali sono ancora seduti a tavola. Si sono però alzati per brindare in occasione delle innumerevoli celebrazioni per la fine dei lavori di gallerie, ponti e tratte. Brindano e però mangiano ancora, e continueranno a farlo per almeno altri 10 anni. Il menù si è arricchito con nuove portate e con ospiti sempre più numerosi.

TAVOLA RICCA E COMMENSALI ILLUSTRI

Il Comitato nodi e il Garante dell'Alta velocità

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

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

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

rante «potevano avvalersi di volta in volta delle strutture e delle professionalità interne ed esterne all'Ente necessarie per il perseguimento degli obiettivi».

A gestire i contratti con il Garante ed i membri del Comitato non sarà però il Commissario straordinario di FS: il compito viene affidato alla Italferr-SIS.TAV Spa. Emilio Maraini, presidente della società, formalizza gli incarichi nel Consiglio di amministrazione del 25 marzo 1992: «Il consiglio di amministrazione, dopo approfondito dibattito, all'unanimità delibera di dare mandato al Presidente del Consiglio di Amministrazione di stipulare con i membri del Comitato per i nodi e le aree metropolitane e con il Garante gli atti contrattuali necessari per l'espletamento dei compiti loro demandanti nell'ambito della istituzione di detti organismi». Il verbale della seduta però prosegue, riservando un'ulteriore portata: «Il Presidente sottolinea le ragioni che consigliano, con riguardo alle prestazioni particolarmente articolate dal punto di vista tecnico richieste al Comitato ed al Prof. Romano Prodi, di avvalersi di strutture professionali esterne da essi prescelte e rispettivamente, la Renzo Piano Building Workshop Srl con sede in Genova e la Nomisma Spa con sede in Bologna». Renzo Piano dunque sceglie come supporto una sua società, mentre Romano Prodi sceglie una società della quale è un autorevole collaboratore.

Il contratto con il Garante è quello che avrà la durata più breve. Con l'esplosione di Tangentopoli, molti manager di Stato finiscono in manette. Il 12 maggio 1993 viene arrestato il presidente dell'IRI Franco Nobili con l'accusa di corruzione e finanziamento illecito ai partiti. Alla guida dell'Istituto viene richiamato Romano Prodi. L'abbandono dell'incarico di Garante dell'Alta velocità non determinerà però alcuna conseguenza sul contratto della società che lo stesso Garante aveva prescelto per svolgere le prestazioni particolarmente articolate dal punto di vista tecnico che con quella nomina gli erano state richieste.

I costi delle prestazioni del Comitato, del Garante e delle So-

cietà dagli stessi prescelte non sono mai stati resi noti ma sicuramente hanno di gran lunga superato i miseri 9 miliardi di vecchie lire stanziati dalla delibera 1077/92. Miliardi attinti dalle somme che lo Stato annualmente trasferisce a FS per garantire il servizio ferroviario universale e che sono stati dirottati al finanziamento di due organismi e due società che, come lucidamente denunciava Luigi Preti, solo boiardi di Stato dediti alla distribuzione di prebende potevano concepire.

Quegli incarichi non avevano alcuna seria utilità per un progetto ormai tutto definito e contrattualizzato. Le nomine del Comitato e del Garante però garantivano il sostegno a, o il silenzio su, un progetto tecnicamente sbagliato e costruito su bugie talmente evidenti che solo con l'invito al banchetto anche di personaggi famosi o illustri il pranzo poteva apparire più degno di essere consumato. Serviva il sostegno o il silenzio di persone autorevoli e in quel momento particolarmente corteggiate dalla politica, come Susanna Agnelli e Romano Prodi. Serviva anche il sostegno o il silenzio di Carlo Maria Guerri, presidente del Cesit, il più importante centro studi sul trasporto ferroviario, nonché consulente di FIAT ferroviaria. Serviva pure il sostegno o il silenzio di Giuseppe De Rita, presidente del Censis e autore del più importante e commentato rapporto socio-economico annuale sul Paese. Serviva il sostegno o il silenzio dell'architetto italiano più celebre, per arricchire il banchetto e garantire il posto a tavola ad altri famosi architetti. Serviva ovviamente anche il contratto con Nomisma, per produrre tonnellate di carta che finiranno in qualche cantina, ma che saranno subappaltate a diversi Istituti universitari per comprare il sostegno o il silenzio di numerosi esperti del settore.

Il solo contratto di Nomisma assorbirà tutti i 9 miliardi di vecchie lire stanziati con la prima delibera. Quanto ha incassato Prodi non è dato sapere, così come non è stato mai reso noto il costo dei quattro componenti del Comitato; altri 9 miliardi, forse. Nulla si sa sui contratti portati a casa dalla società "Renzo Piano Building Workshop srl", ma è difficile pensare

che il loro importo sia stato inferiore alla cifra incassata da Nomisma. Ancora più ignoto è il lavoro prodotto dal Comitato, non essendoci traccia degli studi che avrebbe dovuto produrre sul “modello delle funzioni ferroviarie nell’evoluzione del sistema della mobilità”, e che poco avevano a che fare con l’unica proposta nota uscita da questo organo, quella di realizzare nuove stazioni per l’Alta velocità.

Sugli incarichi e le attività del Comitato, del Garante e delle Società di supporto, anche la guardia di finanza nel 1996, nell’ambito di una inchiesta più vasta disposta dal PM di Roma Giuseppa Geremia, cerca di capire il perché ed il come di questi affidamenti: «le Fiamme Gialle hanno acquisito negli uffici di Fs e della Tav il materiale relativo ai finanziamenti, alle consulenze, agli incarichi di appalto e subappalto e ai rapporti intrattenuti con aziende e sodalizi interessati al progetto, tra cui il Comitato per i nodi. Per questa tranche di indagine sono indagati, oltre a Susanna Agnelli, altre tre persone: sul fascicolo sono indicati i reati di falso in bilancio, truffa ed evasione fiscale (...). Contro ignoti rimangono ancora i fascicoli sulle consulenze affidate a Nomisma (della quale l’ex capo del governo Romano Prodi è stato a lungo presidente del Comitato scientifico) ed al Credit Lyonnais.»¹.

Le notizie dell’indagine sulla stampa sono del giugno del 1998. Romano Prodi non figurava fra gli indagati, ma per diverso tempo rimase il bersaglio preferito di un quotidiano della famiglia Berlusconi, con una lunga campagna di stampa proprio sulle consulenze affidate fino all’aprile del 1996 a Nomisma.

La questione del conflitto di interesse del Professore, come Garante del Progetto Tav e collaboratore autorevole di Nomisma, venne riproposta il 4 maggio 1999 con un articolo molto polemico a firma di Ambrose Evans-Pritchard sull’autorevole “Daily Telegraph”, dopo la nomina dello stesso Prodi a presi-

¹. Haver Flavio, “Alta Velocità, indagati Romiti e Susanna Agnelli”, *Corriere della Sera*, 25 giugno 1998, pag. 12.

dente della Commissione dell’Unione Europea. Questa volta la risposta, ad un quotidiano ed una firma così autorevoli, non poteva mancare; venne affidata ad un ambiguo comunicato con il quale si precisava che «Il sig. Prodi non ebbe ruolo decisionale nell’assegnazione dei contratti a Nomisma. Inoltre il sig. Prodi non aveva alcun interesse, finanziario o altro, in Nomisma. Non era azionista e non copriva alcun ruolo operativo o decisionale. Era semplicemente il presidente del comitato scientifico della compagnia».

L’inchiesta giudiziaria finì nel nulla. A parte gli inquinamenti, che forse hanno orientato questa conclusione, troppo complessa era l’architettura contrattuale di quel Progetto, troppe le leggi ed i decreti di riferimento, troppi gli atti e le società coinvolte, troppe le norme e le competenze necessarie per contestare illeciti che attenevano più al diritto contabile e amministrativo e molto meno a quello penale. Anche questa infatti era la forza di quel Progetto: un’architettura contrattuale e finanziaria complicata ed una rete altrettanto complessa di relazioni contrattuali fra società tutte di diritto privato. Aveva un solo punto debole, la bugia madre di tutte le bugie: quella del finanziamento privato, sulla quale però si sono “distratti”, oltre che i magistrati, tutti gli organi di controllo dello Stato, governi, ministri e interi parlamenti della Repubblica.

Le nuove stazioni AV e la stazione Mediopadana

Susanna Agnelli ed i membri del Comitato non avevano commesso alcun reato e potevano dunque consigliare o garantire le decisioni dei boiardi di Stato di dirottare in altre direzioni i soldi pubblici destinati ai pendolari ed ai migranti degli espressi, interciti e treni notturni a lunga percorrenza. Consigliano la progettazione e la costruzione di nuove stazioni, specificamente “dedicate” al servizio per l’Alta velocità, a Torino

Porta Susa, a Firenze Belfiore, a Roma Tiburtina, a Napoli Afragola e pure una stazione di interscambio nella zona Vesuvio Est in provincia di Salerno.

Grazie al “Comitato per i nodi”, l’Italia è il primo ed unico paese al mondo ad avere concepito e realizzato stazioni “dedicate” al servizio Alta velocità, decentrate rispetto a quelle storiche. I progettisti scelti sono però nomi eccellenti, quasi sempre star internazionali, che consentono di spostare l’attenzione mediatica sul progetto del famoso architetto e nascondere l’assurdità della dislocazione delle stazioni stesse, e la loro scarsa utilità ai fini dell’effettivo miglioramento del servizio ferroviario.

Sempre attraverso il “Comitato per i nodi” è passata la decisione di affidare al famoso architetto spagnolo Ricardo Bofill il progetto per la nuova stazione centrale di Bologna, in questo caso con la stazione per l’Alta velocità sensatamente associata a quella storica. Il mega progetto proposto dall’architetto post-moderno catalano ebbe però la sventura di essere presentato a cavallo della storica sconfitta della sinistra che portò sulla poltrona di sindaco Giorgio Guazzaloca. Il progetto, travolto da un mare di polemiche, viene abbandonato e finisce in qualche archivio polveroso. La polvere però non finisce sulla parcella dovuta all’architetto che, ovviamente, sarà regolarmente pagato. Non va nemmeno in archivio la decisione di costruire una stazione specifica per l’Alta velocità e dunque si riaffida la progettazione ad un’altra star internazionale, questa volta giapponese, Arata Isozaki.

Se è vero che le polemiche e la vittoria di Guazzaloca hanno prodotto una soluzione più razionale e meno costosa per le casse dello Stato, non è stato così però per le tasche e la salute dei cittadini bolognesi che abitano in via de’ Carracci, adiacente e parallela alla nuova stazione per l’Alta velocità. Per le centinaia di famiglie e di piccoli commercianti di quella strada sarà un inferno per almeno un decennio.

Gli incontri e le trattative con i residenti per definire gli in-

dennizzi per i disagi previsti si avviano agli inizi del 2000, dopo che il Comune, la Provincia e la Regione avevano già sottoscritto l’accordo di programma per la realizzazione del nodo. Il disagio per i lavori era previsto per la durata di quattro anni: inizio dei lavori 2004, fine dei lavori 2008. Proprio sulla base di questi presupposti vengono concordati gli “indennizzi” ai residenti e ai piccoli esercenti di via de’ Carracci. Le “bugie” anche in questo caso sono state la norma, ma questa volta non ricadono su impersonali casse dello Stato, bensì sulla testa, sulla vita e sulle tasche di persone in carne ed ossa.

I disagi cominciano subito con l’inizio dei lavori, per il rumore e la produzione di polvere, ma sarà il meno. Dopo qualche settimana si registra una incredibile invasione di “ratti” nelle cantine e nei piani terra degli edifici, causata dalla perforazione di alcune fognature con getti di cemento, prodotta dagli ancoraggi sparati sotto le fondazioni degli edifici. Dopo qualche mese nelle case iniziano a comparire delle fessurazioni che si allargano e si allungano di giorno in giorno. Tutti gli edifici prospicienti la via sono più o meno lesionati, in alcuni casi debbono essere evacuati e puntellati per evitare rischi di crolli.

Tutto questo accade nel più totale silenzio degli addetti ai lavori e nella più totale disattenzione dell’Amministrazione della città. I cittadini, lasciati soli, sono costretti ad organizzare denunce ed azioni legali. In 650 firmano una azione collettiva di risarcimento per gli sforamenti continui del livello delle polveri “pm 10”, una media di 155 giorni all’anno oltre i limiti di legge. Un’altra causa viene promossa da 500 famiglie e 30 attività commerciali per lo sforamento della durata dei cantieri che era stata assunta per il calcolo degli indennizzi per i disagi da polveri e rumore. I disagi ipotizzati e gli indennizzi erogati si sono rivelati semplicemente ridicoli. La durata effettiva, se andrà bene, sarà almeno il triplo di quella promessa.

Per i disagi causati da polveri e rumore i cittadini forse riusciranno ad avere un qualche minimo risarcimento. Un primo riconoscimento delle loro ragioni arriva con una sentenza del

Tribunale di Bologna, nel novembre 2010, creando le premesse per la richiesta di risarcimento dei danni alla salute per qualche migliaio di euro, forse, ad essere ottimisti, entro una decina di anni. Il problema vero sarà quello dei costi e degli anni necessari per riparare i danni prodotti dal cantiere TAV agli edifici, e sarà la partita più difficile per le famiglie e i piccoli commercianti coinvolti. Sarà dura per questi far fronte al contenzioso con imprese che lavorano ormai solo con i loro uffici legali e con SpA pubbliche per le quali il tempo è una variabile sconosciuta. Il rischio di dover pagare di tasca propria, o anche solo quello della risoluzione in tempi biblici, è quasi una certezza. Il gioco dello scaricabarile delle responsabilità fra i tanti, troppi, protagonisti che hanno firmato accordi, patti, convenzioni e contratti è infatti iniziato ancora prima delle azioni legali promosse dai cittadini.

Come a Bologna anche a Firenze per il “nodo” è previsto il sottoattraversamento della città, al quale però si aggiunge la straordinaria idea di realizzare una nuova stazione sotterranea specificamente dedicata all’Alta velocità, non associata alla storica stazione di Santa Maria Novella.

I treni che arrivano da Bologna - compresi i Frecciarossa - passano per le due stazioni fiorentine di Castello e di Rifredi prima di arrivare alla stazione di Santa Maria Novella. Quando ripartono per Roma passano per un’altra stazione, quella di Campo Marte. Mentre Santa Maria Novella è una stazione “di testa”, le altre tre sono stazioni cosiddette “passanti”: da qui passano sempre i treni veloci che saltano la fermata di Firenze S.M. Novella. Il sottoattraversamento della città è anche conseguente alla decisione di realizzare una nuova stazione passante solo per i treni ad Alta velocità. Una decisione concepita dal “Comitato per i nodi”, adottata senza colpo ferire dai boiardi di FS ed accolta con entusiasmo dagli amministratori in carica a Palazzo Vecchio e in Regione Toscana. Si ritroveranno tutti a Firenze il 25 Novembre 2002 alla conferenza stampa che presenta “la prima grande opera di architettura realizzata a Firenze

dopo molti anni che segnerà l’ingresso nel capoluogo toscano della più importante infrastruttura pubblica oggi in costruzione in Italia, le linee di Alta velocità”. Il perché ci fosse bisogno di una nuova stazione non è stato ovviamente spiegato: il progetto della stazione però era firmato da Norman Foster, una superstar internazionale dell’architettura.

Dopo sette anni i cantieri dovevano ancora partire e, nel 2009, con il rinnovo dell’Amministrazione, a far riflettere il futuro sindaco di Firenze sui rischi di replicare l’esperienza bolognese ci ha provato la storica associazione fiorentina “Idra”. Nella campagna elettorale del 2009 Matteo Renzi aveva promesso che questa riflessione si sarebbe aperta. Vinte le elezioni ed insediatosi a Palazzo Vecchio le sollecitazioni e le proposte concrete che il professor Girolamo Dell’Olio, presidente dell’associazione fiorentina, continuerà ad inviare sono rimaste senza risposta. L’unica iniziativa nota ai cittadini assunta dal nuovo sindaco fiorentino sarà quella di condividere e partecipare all’evento del “Capodanno ad Alta velocità” promosso dal collega bolognese Flavio Delbono che, un mese dopo, subirà una “rottamazione” poco onorevole.

Se gli amministratori di Bologna spendono tempo e denaro per promuovere eventi che celebrano questa cosiddetta Alta velocità, i colleghi di Reggio Emilia e quelli della Regione non sono da meno. Complice il “Comitato per i nodi”, gli Emiliani si sono inventati - qui però siamo davvero ben oltre la follia dei fiorentini - un’altra nuova stazione per l’Alta velocità. Collocata a nord di Reggio Emilia, nella pianura padana e più o meno a metà fra il nodo di Milano e quello di Bologna, si chiamerà “Stazione Mediopadana AV”. Sarà, è la previsione più semplice che si possa fare, un monumento allo spreco e all’inutilità. La nuova stazione offrirà il servizio a qualche decina, forse un centinaio di passeggeri eccellenti al giorno, che potranno salire, forse, su due o tre Frecciarossa che fermeranno in quella stazione, forse quasi tutti i giorni della settimana. Per la costruzione, finanziata solo con soldi pubblici nazionali ed emiliano-romagnoli, non basteranno

100 milioni di euro. Ma il problema sarà la gestione e la manutenzione: nemmeno il più sprovveduto degli amministratori potrebbe avere l'ardire di giustificarne la sostenibilità. Per il progetto però, ovviamente, è stato scelto un altro famosissimo architetto, Santiago Calatrava.

L'architetto spagnolo pare che a Reggio Emilia, per qualche congiunzione astrale favorevole, abbia trovato l'eldorado. Nella stessa città, sempre grazie all'Alta velocità, ha progettato tre ponti a vela che sovrastano l'autostrada - segni straordinariamente efficaci per distrarre gli automobilisti che sfrecciano nella pista sottostante - costati tre volte di più di ponti normali.

Per la nuova stazione mediopadana si poteva solo sperare che qualche amministratore avesse fatto almeno qualche conto prima di dare corso a questa follia. I conti comunque dovrà farli chi si farà carico di gestire e mantenere il monumento allo spreco e all'inutilità, ovviamente dopo che il ministro di turno avrà celebrato il rito per la cerimonia dell'inaugurazione accompagnato dal presidente della Regione, dal presidente della Provincia e dal sindaco della Città.

I cambiamenti radicali di Cimoli

Fra le tante bugie che i boiardi pubblici e privati ci hanno raccontato per fare affari con l'Alta velocità, quella della quale non si è mai esplicitamente preso atto è il millantato finanziamento privato. Per questo si continua a parlare di project financing e a raccontare bugie, modificando l'architettura contrattuale e finanziaria ma solo con lievi aggiustamenti che lasciano intatte le scelte di fondo del tipico 1991. Ad ogni cambio dei vertici di FS SpA, si è lasciato solo trasparire gli errori del passato, annunciando però cambiamenti sostanziali. In realtà si sono aggiunti errori ad errori facendo in questo modo lievitare a dismisura i costi.

Lo stesso Lorenzo Necci, il 16 Ottobre 1995, firma l'atto con il quale viene modificata la convenzione FS-TAV del 1991, con la previsione di non costituire più la società TAV-CO Spa, alla quale, secondo la delibera 971, era attribuita l'esclusiva della gestione commerciale del servizio AV. Con lo stesso atto si decideva pure che non ci sarebbe più stata la cessione della rete a FS mantenendo di fatto in capo alla stessa TAV SpA anche la gestione dell'infrastruttura.

Le modifiche alla convenzione comportavano anche dei cambiamenti nei rapporti fra gli azionisti cosiddetti privati e FS, con la previsione della «(...) mitigazione delle obbligazioni finanziarie di FS nei confronti di TAV, attraverso l'eliminazione dell'obbligo di pagamento del canone C1 e la contestuale introduzione, in sostituzione, di una nuova obbligazione, riconducibile alla fattispecie dell'accollo interno, che operi solo ed esclusivamente in caso di impossibilità temporanea o definitiva di TAV di far fronte al servizio del debito nei confronti degli istituti finanziatori... ». Tradotto in parole semplici chi paga è sempre e comunque lo Stato pantalone.

La cosa però più esilarante è che la descrizione di queste straordinarie novità era scritta nell'allegato numero 11 della Relazione al Parlamento presentata dal ministro Burlando nel febbraio del 2007. Con quella Relazione si dava avvio alla verifica del Progetto TAV sancita con la Legge 662 del 23 dicembre 2006 dopo i clamorosi arresti di Necci, Pacini Battaglia ed altri. La Relazione del ministro riprende alla lettera le presunte novità scritte nell'allegato; fra le altre questa: « (...) è utile segnalare al riguardo che l'impegno al rimborso del finanziamento pubblico non era contemplato nelle pattuizioni iniziali del '91, ma è frutto di un accordo successivo tra FS e TAV.».

A parte il fatto che questo impegno fantasioso e inesigibile era già contemplato nella delibera del 1991, sarebbe interessante sapere chi ha steso quella Relazione, copiando pari pari le "fantasie" contenute negli allegati forniti da FS, e se è rimasto al suo posto anche dopo il 23 marzo del 1998. Quel giorno

il ministro Burlando partecipa a Milano ad un importante convegno sui temi della mobilità. Nel suo atteso intervento parla anche del celebrato finanziamento privato del Progetto TAV e, destando lo stupore dell'uditorio, afferma: «(...) quando siamo andati a vedere abbiamo constatato che era una cosa falsa, è bene che si sappia che è finita la quota pubblica del 40%, mentre il 60% dei privati non si è mai visto».² La bugia per la prima volta veniva pubblicamente denunciata dal ministro dei Trasporti in carica con parole inequivocabili, facendo però nascere il sospetto che egli non avesse nemmeno letto la Relazione che un anno prima aveva consegnato a tutti i parlamentari, ed il dubbio sulla sua effettiva consapevolezza delle affermazioni fatte in quel convegno.

Nonostante la denuncia della “bugia”, infatti, nulla si fece per azzerare o comunque ridefinire un'architettura contrattuale e finanziaria fondata su presupposti falsi. Anziché procedere all'azzeramento di una società inutile, costituita al solo scopo di millantare finanziamenti privati, è stata imboccata la strada esattamente opposta. I cosiddetti investitori privati, soci di TAV SpA, sono stati tutti rimborsati della loro quota di partecipazione; in quel momento i soci cosiddetti privati erano 42, tutte e sole banche, con una quota di capitale da 1 a 2 milioni di euro cadauna. Presenti nella società con un capitale di rischio ridicolo, ma pronte per il grande affare del “finanziamento privato”, e cioè quello di “prestare soldi” alla stessa società partecipata, con totale garanzia dello Stato. A nessuno è mai balenato il dubbio di un evidente conflitto di interesse di questa presenza. Se il loro interesse specifico, ovvio e legittimo, era quello di “prestare soldi” a TAV SpA, altrettanto ovvio era l'interesse a fare aumentare il più possibile i costi del Progetto, e dunque accrescere l'esigenza dei “prestiti”.

TAV SpA, anziché essere cancellata, viene trasformata in una società al 100% di FS SpA, garantendo così la continuità di

². “TAV fallimento annunciato”, *Italia Oggi*, 24 marzo 1998.

tutti i contratti dei cosiddetti general contractor, caricando sui conti pubblici tutti gli oneri futuri della bugia del finanziamento privato e premiando gli stessi “privati”, complici ed attori, con il rimborso della loro quota.

A gestire questa straordinaria operazione gattopardesca, con il consenso dello stesso ministro che aveva bollato come falsa la partecipazione privata, è stato Giancarlo Cimoli, il boiardo che aveva preso il posto di Necci dopo l'arresto di quest'ultimo nel settembre del 2006. Cimoli, per gli oltre 6 anni che rimane al vertice di FS, millanta in più occasioni cambiamenti radicali al Progetto TAV, ma non modifica nemmeno una virgola della sua architettura finanziaria e contrattuale. Non solo: come il suo predecessore assume il doppio incarico, e la doppia retribuzione, di amministratore delegato di FS e di Presidente di TAV SpA. Risolverà questo conflitto di interesse nel 1999, ma solo dopo insistenti e ripetute richieste del nuovo ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani. Darà le dimissioni da presidente di TAV SpA ma rimarrà seduto nel mega-Consiglio di amministrazione della stessa società accanto a Mauro Moretti, futuro suo successore, a Giuseppe Sciarrone, futuro amministratore delegato di NTV, Nuovo Trasporto Viaggiatori, la società privata che gestirà il servizio Alta velocità, ed altri nove boiardi di Stato, tutti in rappresentanza di un unico socio, FS SpA.

A chiedere invece un importante cambiamento, quello di azzerare i contratti di TAV SpA con i general contractor affidatari delle tratte ancora in fase di progettazione, fu proprio il successore del ministro Burlando. Per dare attuazione a questo indirizzo, lo stesso ministro, di fronte all'inerzia dell'amministratore delegato, fu costretto a presentare senza successo prima un emendamento ad un disegno di legge per la conversione di un decreto, poi un progetto di legge mai arrivato in aula. Riuscì a far diventare norma la sua richiesta di azzerare i contratti TAV con l'articolo 131 della Legge finanziaria per il 2001.

All'inizio del 2000, fra le tratte ancora in fase di progettazione vi era ancora la Torino-Milano. Su pressione della FIAT

e della nuova proprietà di Impregilo, Cimoli, nonostante il progetto di legge già depositato in Parlamento che ne prevedeva l'azzeramento, accelera la firma dell'atto integrativo per l'apertura dei cantieri. La firma con il general contractor FIAT SpA ci sarà prima che quella previsione, il 1 gennaio 2001, diventasse norma di legge. Salvato l'azzeramento del contratto, la tratta cambia ufficialmente la sua collocazione. Il Progetto TAV, fino a quel momento era stato deliberato e pubblicizzato con due linee, la verticale Milano-Napoli e la trasversale Torino-Venezia, più l'appendice della Genova-Milano. Da quel momento la Torino-Milano non sarà più nella linea trasversale Torino-Venezia e nel famoso Corridoio europeo numero cinque, bensì nella nuova linea Torino-Napoli, entrando, come appendice, o come non si sa, nel famoso Corridoio europeo numero uno.

Con il cambio del governo nel 2001, Cimoli, confermato sulla stessa poltrona, continua a millantare i cambiamenti radicali del Progetto. Convocato dalla Ottava Commissione del Senato, il 10 aprile 2003, racconta che « (...) inizialmente si prevedeva di costruire la TAV con il 40 per cento dello Stato ed il 60 per cento del mercato con il *take or pay*; progetto che feci saltare.». Ovviamente non era cambiato nulla, anzi: ma questo gli consentiva di raccontare che « (...) con la stima dei passeggeri, dei ricavi eventuali e del pedaggio nel frattempo definito, feci presente al Governo di allora, che si disse d'accordo, di prevedere il 60 per cento di finanziamento pubblico ed il 40 per cento di risorse private.».

Cimoli, sempre davanti ai senatori, conclude il suo racconto in libertà facendo intendere che questa sua straordinaria intuizione ha ispirato la costituzione, ad opera del creativo Giulio Tremonti, di ISPA, Infrastrutture SpA, ed annuncia ai senatori la quadratura del cerchio per il finanziamento della "nuova" linea di AV: «Attraverso ISPA canalizziamo la Torino-Napoli, ad eccezione della trasversale, di cui ancora non conosciamo il costo, con tratte altamente redditive e molto costose come la Milano-Torino, che

sarà finanziata - tre gruppi di banche sono molto interessate - con le condizioni sopra descritte. Tutto viene finanziato. I soggetti coinvolti sono Trenitalia ed RFI. Qualcuno paga per linee nuove e, in funzione del numero di passeggeri, si può ripagare il debito avendo allungato la concessione da 40 a 60 anni. In questa ipotesi, credo che lo Stato dovrebbe pagare circa otto miliardi di euro nell'arco di una trentina di anni. L'impegno è quindi meno gravoso; ciò che è più importante è che se tutto questo viene attuato, l'Alta velocità è praticamente finanziata».

Che la Milano-Torino fosse molto costosa i conti finali lo confermeranno chiaramente, ma che fosse anche "altamente redditiva" era già in quel momento una previsione ospitata solo nella fantasia del grande manager. Il modello di esercizio di quella tratta prevedeva il passaggio di 160 coppie di treni al giorno, 120 per i passeggeri e 40 per le merci. Nel 2010 sulla nuova tratta di AV/AC Milano-Torino passano 9 coppie di treni al giorno per passeggeri e non passa nessun treno merci. Previsioni sbagliate? No, erano semplicemente invenzioni per giustificare la realizzazione di una nuova tratta assolutamente inutile ed a "redditività" negativa. Cimoli stava raccontando delle storie che i senatori hanno bevuto, in alcuni casi, con entusiasmo.

Il presidente della Commissione, definendo le parole del manager un grande disegno strategico, chiude la seduta nel modo più degno per celebrare le storie raccontate in quell'aula: «Il fatto che una società (Ispra, ndr), sia pure pubblica, si fa carico della realizzazione di un'opera così strategica come continuiamo a ritenere l'Alta velocità non può che farci piacere anche perché viene esternalizzata rispetto alle forze del bilancio dello Stato».

Nel 2005 l'Unione Europea certificherà che quelle "storie" erano delle "favole" e per questo dovevano essere cancellate dai documenti contabili delle società di diritto privato, TAV SpA e Infrastrutture SpA, perché indebitamente tenute fuori dalla contabilità nazionale. Il Parlamento, nel dicembre del 2006, accoglierà questa prescrizione dell'UE, decidendo di li-

quidare ISPA e di trasferire nel debito pubblico tutti i debiti accumulati per l'Alta velocità "esternalizzata". Nel frattempo, il presidente della Commissione era diventato addirittura questore dello stesso ramo del Parlamento ed il grande manager, dopo le favole raccontate dal vertice di FS, era stato spedito a raccontare storie al vertice dell'Alitalia e lì, pure, sappiamo com'è finita.

I costi taroccati e quelli ignorati da Moretti e Cipolletta

Con le parole in libertà non scherza nemmeno il vertice nominato dal governo Prodi nel 2006; anche in questo caso l'occasione è data da un'audizione sempre nella stessa aula dell'Ottava Commissione del Senato.

L'amministratore delegato Mauro Moretti ed il presidente Innocenzo Cipolletta, convocati nel marzo del 2007, raccontano la loro versione della storia. Con le informazioni fornite, consegnano ai senatori dati dettagliati sui costi delle infrastrutture per l'AV, pure confrontati con quelli di altri Paesi. Le cifre fornite indicano un costo medio per le tratte italiane, in quel momento in esercizio, di 32 milioni di euro a km, rispetto ai 10 della Francia ed ai 9 per la Spagna. I dati indicano anche la lunghezza complessiva delle linee o tratte in esercizio alle quali quei costi si riferiscono: 564 km per l'Italia, 1.548 km per la Francia e 1.030 km per la Spagna.

Fornendo un costo di due terzi superiore a quello degli altri Paesi giustificano dettagliatamente i tanti motivi dello scarto, compresi quelli delle modifiche tecniche intervenute dopo la presunta trasformazione del Progetto da Alta velocità nella indefinita Alta capacità. Segnalano pure quelli dovuti al contraente generale che "ha posto la Committenza in una condizione di minore capacità negoziale rispetto al ricorso ad una competizione di mercato tra soggetti qualificati": concedendo così un

contentino al ministro dello Sviluppo economico del governo in carica che di quella forma di affidamento aveva chiesto l'azzeramento.

Fra i motivi più onerosi, secondo i super pagati vertici delle FS, vi era quello della fase di «approvazione, da parte delle competenti autorità Territoriali e Locali, del progetto che ha quasi sempre comportato onerose ricadute in termini di appesantimento delle opere da realizzare e di allungamento dei tempi di esecuzione, gravando altresì il Progetto, in numerosi casi, di ineludibili obiettivi di riqualificazione delle aree attraversate estranei alle finalità proprie dell'opera ferroviaria». Colpa dunque anche degli Enti locali, che hanno appesantito i costi ed allungato i tempi, proponendo però, si dice, ineludibili obiettivi ai quali FS non si è potuta sottrarre anche se estranei, si dice, all'opera ferroviaria.

L'inventario dei maggiori costi fornito ai senatori era riassunto puntualmente: «Modalità di affidamento, 6 M€; Specifiche progettuali, orografia e sismicità del territorio, 7 M€; Prescrizioni ambientali e territoriali, 6 M€; Antropizzazione del territorio e acquisizione delle aree, 2 M€». Il totale dei costi giustificati dalle differenze di contesto e modalità realizzative era di 21 milioni di euro a chilometro. Secondo i campioni del management di Stato le infrastrutture per l'Alta velocità in Italia sarebbero costate, scalando dal costo complessivo i maggiori oneri esattamente descritti, più o meno come in Francia e Spagna, 11 M€/Km.

Anche concedendo alla ipocrisia di Moretti e Cipolletta il beneficio d'inventario dei maggiori costi così puntualmente elencati, i conti però non tornano. Moretti e Cipolletta, pur ammettendo alcuni limiti, ma solo per il passato, hanno fornito ai senatori delle cifre tarocate che hanno consentito di nascondere uno scarto, nel confronto con Francia e Spagna, ben più clamoroso, esattamente il doppio di quello presentato.

Il costo medio a chilometro è il risultato del rapporto fra il costo complessivo delle infrastrutture considerate ed il numero

di chilometri lungo i quali queste si sviluppano. Bene, nel caso italiano il costo complessivo assunto era di 18.000 milioni di euro, esattamente il costo sostenuto per realizzare solo le “infrastrutture a terra” delle “tratte” Torino-Novara (85 km), Firenze-Roma (241 km) e Roma-Napoli (204 km). La somma di queste tratte, però, che è di 531 km, non corrisponde alla cifra utilizzata per il rapporto e scritta nei documenti forniti ai senatori, che era 561 Km. Il costo era dunque solo quello delle “tratte”, senza quello dei “nodi”, mentre i chilometri erano sia quelli delle tratte che quelli dei nodi. Ma questo era solo il tarocco più veniale, portava il costo a km da 32 a 34 milioni di euro.

Il tarocco clamoroso era un altro, quello di avere incluso nel calcolo anche la tratta Firenze-Roma, una furbata degna di un premio al disprezzo dell’intelligenza. Con quel Progetto di Alta velocità quella tratta non ci entrava assolutamente nulla e nulla aveva a che fare con le caratteristiche tecniche delle “linee dedicate” francesi e spagnole. La Firenze-Roma, quando il Progetto TAV è decollato era già in funzione. È stata concepita e realizzata come linea veloce ed universale, per passeggeri e merci, con un sistema di alimentazione classico, lo stesso delle linee storiche. Costruita attraverso normali gare di appalto, affidate e gestite direttamente da FS.

Escludendo dal calcolo la furbata della Firenze-Roma, il costo a chilometro delle nuove tratte italiane di AV/AC, in quel momento in esercizio, Torino-Novara e Roma-Napoli, confrontabili con quelle francesi e spagnole, sale ad una media di 55 milioni di euro a km. Ma non basta: nei casi esteri il costo considerato includeva ovviamente anche quello delle “linee aeree”, assente invece in quello italiano. Infine, mentre in Francia e Spagna le linee considerate sono state realizzate direttamente dalle società statali, SNCF e RENFE, con soldi dello Stato e attraverso normali contratti di appalto, in Italia lo Stato si è fatto carico direttamente degli “interessi intercalari”, per i cosiddetti finanziamenti privati, per il tempo della costruzione e fino all’avvio dell’esercizio. Ovviamente i prestiti dovranno essere restituiti con relativi interessi

e, comunque, pur escludendo dal calcolo - come dovrebbe essere fatto - il costo attualizzato di questo onere finanziario futuro, gli interessi intercalari sugli stessi prestiti non possono non essere considerati un costo di costruzione a tutti gli effetti.

Alla fine, facendo un confronto omogeneo, senza tarocchi, le nuove tratte AV italiane, in quel momento in esercizio (Torino-Novara e Roma-Napoli, 290 km), sono costate 63,4 milioni di euro a chilometro, a fronte del costo a chilometro della principale linea francese (Parigi-Lione, 417 km) di 10,2 milioni, e della principale linea spagnola (Madrid-Siviglia, 470 km) di 9,8 milioni.

Anche prendendo per buone le precise e dettagliate ragioni dei maggiori oneri consegnate ai senatori, rimane da spiegare che cosa hanno finanziato i 31,4 milioni di euro a chilometro che mancano all’appello. Per la prossima audizione, sarebbe bene chiedere al vertice delle FS, oltre ai chiarimenti su questo clamoroso buco relativo solo al costo delle “tratte”, di fornire un rendiconto su tutte le “voci” di costo del Progetto AV presentato e celebrato nel 1991. Da quello dei “nodi” a quello delle “infrastrutture aeree”, da quello del “materiale rotabile” a quello degli “interessi intercalari”: e solo per rimanere alle voci che nel Progetto del 1991 erano previste e quantificate.

Ovviamente non sarebbe sgradito che il Parlamento fosse informato sulle voci di costo che in quel Progetto non erano previste, ma che nel corso del banchetto si sono aggiunte con l’invito esteso ad altri commensali. Quella dei costi diretti sostenuti dalle Società, FS SpA, TAV SpA, Italferr SpA, RFI SpA, Infrastrutture SpA, che hanno gestito, in toto o per la parte di competenza, le attività connesse con il Progetto. Quella dei costi sostenuti dalle medesime società per Comitati, Garanti, studi, consulenze, incarichi a persone e società, attinenti o connessi. Quella dei costi sostenuti per la progettazione e la realizzazione delle nuove stazioni per l’Alta velocità, compresa quella “Mediopadana”. Quella dei costi per tutte le opere, compensative o indotte, finanziate con soldi pubblici e che non sono passate at-

traverso i contratti dei general contractor.

Sarebbe infine gradito che fosse fornita almeno una stima di altre voci che sono certamente di difficile quantificazione ma che non sono meno importanti delle precedenti, anzi. Quella dei danni ambientali provocati dai lavori dei general contractor, sui quali si sono già specificamente misurati i magistrati della Procura di Firenze per la Bologna-Firenze e di Milano per la Genova-Milano. Quella del contrasto della corruzione e della criminalità organizzata che ha visto impegnate le forze di polizia con quasi tutte le Procure della Repubblica delle città dei nodi delle nuove linee dell'Alta velocità, oltre a quelle di La Spezia e di Perugia. Quella dei danni prodotti sull'industria nazionale sia dal Consorzio Trevi nel settore del materiale rotabile, che dal Consorzio Saturno nel settore del segnalamento ferroviario. Quella delle risorse pubbliche, trasferite annualmente dallo Stato a FS SpA per gestire il servizio ferroviario universale, che surrettiziamente e indebitamente sono state dirottate sul servizio AV offerto al 5% degli utenti dei servizi ferroviari. Quella del danno scaricato sulle tasche e sulla qualità della vita del 95% degli utenti delle ferrovie per l'evidente peggioramento del servizio universale determinato dalle scelte tecniche, dalle modalità finanziarie e contrattuali nonché dalla stessa tempistica con la quale le voci di costo del progetto TAV sono state definite e consumate.

La Legge obbiettivo

Solo in un Paese che riesce a non vedere un furto così clamoroso può succedere che gli strumenti che hanno consentito di consumarlo siano assunti addirittura come modello legalizzato per realizzare le grandi opere.

Con la Legge obbiettivo, la n. 301/2001, fra le deleghe che questa affidava al Governo vi era anche quella di definire un

nuovo istituto contrattuale, quello dell' "affidamento a contraente generale". Il principio fissato nella legge non era riferito al contratto bensì al contraente ed era esattamente questo: «(...) il Contraente Generale è distinto dal Concessionario di opere pubbliche per l'esclusione della gestione dell'opera eseguita».

La definizione conseguente, data dal Governo con il decreto legislativo 190/2002, non aveva nulla da invidiare alla straordinaria invenzione dello "sfruttamento economico" attribuito dalla delibera 971 alla "Concessionaria" TAV SpA. In questo caso però la definizione del Contraente Generale come "Concessionario" senza "la gestione dell'opera" (cioè del corrispettivo tipico della concessione) non era in realtà una novità. Era esattamente quello che la Legge 80/1987, proposta all'epoca dal Ministro Signorile, definiva appunto "Concessione di sola costruzione". L'articolo 8 della Legge Signorile però aveva una durata limitata e la Corte europea nel giugno 1992 ne aveva valutato il contrasto con la direttiva 71/305/CEE. Lo stesso Parlamento italiano con l'art. 19 della Legge "anti-tangentopoli", la n. 109/1994, ne aveva sancito la definitiva cancellazione dal nostro ordinamento.

Il ministro Lunardi, nella relazione introduttiva del decreto legislativo, per reintrodurre proprio questo istituto contrattuale, arriverà perfino a scrivere che nell'Alta velocità la forma di affidamento del general contractor aveva consentito di rispettare tempi e costi dei contratti. Con il Contraente generale dunque le grandi opere della Legge obbiettivo partono con gli stessi impegni che il commissario straordinario delle FS aveva assunto con la firma della delibera 971/1991: il tarocco dei tempi certi e prezzi chiusi.

Con la delibera del CIPE n.121 del dicembre 2001, con la quale si identificavano le opere della Legge obbiettivo, alle linee ad Alta velocità del progetto del 1991 se ne aggiungono diverse altre.

Il costo di queste nuove linee AV (vedi Tab.3) è stimato in oltre 77 miliardi di euro. Le risorse stanziare al dicembre 2009,

Nuove tratte e linee AV nei programmi della Legge Obiettivo	Costi Ufficiali nel Dpef 2008-2012 M€	Nostre stime 2009 M€	Impegni di spesa Dicembre 2009 M€
Quota italiana della Tratta internazionale AV Torino-Lione	4.686	7.500	349,0
Tratta AV Bruzolo-Torino	2.375	4.400	0,0
Quota Italiana della Tratta internazionale AV Verona-Monaco	3.000	6.700	260,0
Tratta AV Fortezza-Verona	8.000	9.500	0,0
Linea AV Venezia-Trieste	6.129	12.500	29,4
Linea AV Salerno-Reggio Calabria e Messina-Palermo-Catania	12.291	28.500	54,0
Linea AV Napoli-Bari	4.920	8.200	550,0
Totale	41.401	77.300	1.242,4

(Tab.3 - Costi e impegni di spesa per le nuove linee di AV inserite nella Legge obiettivo)

con la Legge obiettivo, erano esattamente il 2,9% dei costi indicati nei documenti ufficiali di programmazione, in gran parte vecchi o sottostimati. Rispetto a stime più veritiere le

somme stanziare erano appena l'1,6% delle risorse effettivamente necessarie. Se consideriamo anche le tratte del Progetto TAV del 1991 che sono ancora da realizzare, le risorse da mettere in campo si avvicinano ai 100 miliardi di euro, ed anche in questo caso le risorse disponibili rappresentano solo il 2,8% di quelle effettivamente necessarie.

Nel 2006 il Centro-sinistra vince le elezioni con un programma nel quale si impegnava esplicitamente a superare la Legge obiettivo e cancellare dal nostro ordinamento l'istituto contrattuale del contraente generale. Nei due anni del Governo Prodi non si è vista nemmeno una traccia della modifica di queste norme speciali. Il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro non ha trovato nemmeno il tempo di presentare almeno un progetto di legge.

Il tavolo politico del CIPE ha continuato ad approvare i progetti di questo elenco di sogni che svaniscono solo quando a sognare non sono le lobby con molti interessi e forti legami con il potere. È il caso ad esempio della linea AV "Salerno-Reggio Calabria e Messina/Palermo/Catania", in bella mostra nelle "grandi opere" prioritarie fino al 2008 con una previsione di costo di 12.291 milioni di euro. Nel Dpef 2010-2013 non si trova più alcun riferimento all'AV/AC per questa linea ma solo qualche riferimento al semplice e indefinito "potenziamento" di qualche tratta con una previsione di costo di qualche centinaio di milioni.

Al contrario, quando gli interessi della lobby del "ferro e cemento" ci sono, la follia del sogno diventa realtà ed a garantire questo passaggio è - si continua a raccontare - il cosiddetto "finanziamento privato" del mitico project financing. Proprio su queste opere anche presidenti di Regioni, di Province e sindaci di grandi Comuni scommettono il loro futuro politico, a prescindere dalla "sostenibilità" per le casse pubbliche e dalla "utilità" per i loro territori, calpestando anche le ragioni ed i diritti dei loro stessi cittadini. L'esempio della Torino-Lione è quello più emblematico.

L'esempio della Torino-Lione

Il CIPE, con la procedura della Legge obbiettivo, il 15.12.2003 approva il progetto preliminare della tratta internazionale di questa linea con una stima dei costi della quota italiana di 2.278 milioni di euro. Sempre con un progetto preliminare, nel 2010 - e senza alcun cantiere aperto - la stima della quota italiana salirà ad oltre 8 miliardi di euro. Non cambiano invece le stime di traffico, per le quali l'unica domanda plausibile che si porrebbe una normale Commissione tecnica di valutazione è se a proporre quell'opera siano dei marziani o degli imbroglioni.

Succede però che, a differenza del governatore, del presidente e del sindaco del capoluogo che sollecitano l'inserimento nella Legge obiettivo e poi applaudono per la sua agognata approvazione, nei territori interessati della Val di Susa ci siano cittadini molto informati e che da anni conoscono bene quelle stime e sanno bene quanto siano prive di fondamento. In questo caso, allora, dalla sede politica del CIPE si passa a quella del ministero dell'Interno che, su richiesta del ministro delle Infrastrutture, invia l'esercito e le forze dell'ordine per aprire i cantieri. Ci hanno provato nel dicembre 2005 e, per la prima volta, il TAV è stato fermato dalle ragioni di chi, semplicemente, vuole che alla base delle decisioni di realizzare infrastrutture pubbliche, l'interesse pubblico ci sia veramente, e sia quanto meno dimostrato.

La scelta di approvare in sede politica il progetto, con la procedura speciale della Legge obbiettivo, comporta comunque la definizione di un quadro programmatico che ne giustifichi l'utilità sociale e la sostenibilità economica. In questo caso però diventa molto più difficile garantire la valutazione indipendente di un progetto presentato su di un tavolo politico come una bandiera, e da un ministro, per giunta, personalmente interessato. I risultati di questa scelta si sono visti con le dram-

matiche immagini del Seghino, di Mompantero e di Venaus che dal 31 ottobre a fine dicembre 2005, in una valle militarizzata, hanno polarizzato l'attenzione mediatica nazionale. Meno note però, e prive di riscontro negli stessi media, sono le modalità di approvazione e di gestione del progetto che quelle drammatiche vicende hanno provocato.

A presentare quel progetto è stato un ministro delle Infrastrutture che, con una sua Società di Ingegneria lavorava proprio sulla tratta per la quale chiedeva l'approvazione del CIPE. L'impresa del ministro lavorava sul versante francese, ma il finanziamento richiesto all'Italia era esattamente il 67% dell'intero importo preventivato, mentre solo il 33% della tratta internazionale era sul territorio italiano. Dunque il ministro chiedeva soldi per finanziare i lavori anche della sua impresa.

Lo staff tecnico che ha garantito al ministro la gestione di quel progetto vedeva la presenza, in posizione di comando, di Ercole Incalza, già amministratore delegato di TAV Spa, ed Emilio Maraini, già presidente di Italferr SIS TAV SpA. Che fossero esperti di Alta velocità non poteva essere messo in discussione, ma che fossero nelle condizioni di fornire al ministro consigli e valutazioni disinteressate c'è sicuramente da dubitare; anzi, probabilmente erano le persone meno indicate, e forse anche in una posizione di dubbia legittimità. Entrambi erano stati indagati, e poi rinviati a giudizio, per diversi reati connessi proprio con il Progetto TAV e la parte offesa per quei reati era, fra gli altri, il ministero delle Infrastrutture dal quale erano regolarmente retribuiti.

Questo dunque il progetto approvato in sede politica e per il quale Lunardi, Incalza e Maraini hanno chiesto nel dicembre 2005 l'intervento dell'esercito, della polizia e dei carabinieri.

Dopo le drammatiche vicende del 2005, i cittadini ed i sindacati della Val di Susa sono anche riusciti a far uscire il progetto dalle procedure della Legge obbiettivo e a far ritornare la valutazione di quell'opera su di un tavolo tecnico. Si confidava nel ritorno alla ragione, alla valutazione di merito, al confronto

sui numeri, al calcolo dei costi e dei benefici di quell'opera.

Il primo marzo del 2006, con un decreto del presidente del Consiglio, si istituiva anche un Osservatorio del ministero delle Infrastrutture “con rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dei dicasteri della Salute, dell’Ambiente e delle Politiche Comunitarie e degli esperti designati dagli enti territoriali interessati, Regione Piemonte, Comune e Provincia di Torino, Comunità Montane dell’Alta e Bassa Valle di Susa, Comuni della Gronda di Torino”. Con lo stesso decreto, Silvio Berlusconi nomina il Commissario-presidente dell’Osservatorio e la scelta cade sull’architetto Mario Virano, un ex comunista, amico e compagno di partito del segretario del maggiore partito di opposizione, Piero Fassino. Già insieme nella segreteria della Federazione del PCI a Torino negli anni Ottanta, Virano era stato al ministero della Giustizia nel 2000 come esperto economico del ministro Fassino. Era anche stato nominato dal ministro Lunardi nel 2001 nel Cda dell’ANAS, dopo che lo stesso ingegner Lunardi era stato consulente della Sitaf SpA, concessionaria dell’autostrada del Frejus, nella quale l’architetto Virano era amministratore delegato. Il neopresidente annuncia subito un orientamento promettente sulle finalità dell’Osservatorio: «Fin dall’inizio ho apertamente condiviso l’idea dei sindaci che la discussione debba avvenire a partire dal “se” e non solo “come”, valutando “l’opzione zero” e “l’impatto cumulativo” delle infrastrutture sul territorio».

I primi quaderni tecnici prodotti dall’Osservatorio in effetti sembravano confermare il primato della valutazione del “se”, ed i numeri forniti con quei primi approfondimenti in sede tecnica offrivano una risposta quasi univoca. Le stime e le previsioni di traffico, condivise e sottoscritte da tutti i rappresentanti degli Enti rappresentati, disegnavano un quadro programmatico univoco: quella nuova linea non serve. O l’inutilità certificata in sede tecnica, però, non è stata illustrata ai vertici degli Enti più importanti rappresentati a quel tavolo, o la volontà di questi stessi ormai prescindeva dalle logiche del confronto di

merito. Forse sono da sommare i due motivi insieme, in quanto pare proprio che la Torino-Lione sia diventata un dogma, un assunto ideologico, indiscutibile.

Quell’opera, nella volontà e nelle parole dei ministri delle Infrastrutture, Lunardi con la difesa militare, Di Pietro con una ipotesi di progetto presentato all’UE per avere un qualche finanziamento, Matteoli col progetto nell’elenco delle opere anticrisi, e ancora nelle parole dei presidenti della Regione Bresso e Cota, del presidente della Provincia Saitta, dei sindaci Chiamparino e Fassino e di molti altri esponenti politici, rimane ancorata ad un quadro programmatico che, in sede tecnica, è stato semplicemente demolito. I numeri dicono che quella nuova linea non è necessaria. Loro continuano a ripetere che è indispensabile.

Qualche tecnico di quel tavolo ha provato a difendere la verità acclarata, di fronte alle sempre più fantasiose esternazioni del politico di turno; uno lo ha fatto anche con una lettera aperta al ministro dopo l’ennesima dichiarazione ancorata a scenari privi di qualsiasi riscontro: «Illustrissimo Sig. Ministro, La disturbo, come ho già fatto in altra occasione, scrivendole in qualità di membro dell’Osservatorio Tecnico sul nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione e a seguito dell’incontro con gli amministratori locali svoltosi ieri, 30 luglio 2009, presso la prefettura di Torino. Ella, in quel contesto, ha presentato uno scenario di cui l’Osservatorio come tale non era consapevole; (...) ciò che Lei ha comunicato ai presenti è stato che se il nuovo tunnel di base non si farà il traffico raggiungerà la paralisi nel giro di una decina di anni. Se è così si prospetta una situazione di assoluta emergenza in quanto, come Lei sa, la data ufficiale di entrata in funzione del tunnel di base è il 2024, non solo, ma il programma di completamento delle opere di adduzione sul versante francese prevede scadenze che vanno anche al di là del 2030. Per altro, Lei ci ha detto, questo allarmante scenario non era presentato alla leggera ma derivava da studi effettuati da suoi consulenti. Mi spiace che, essendo il

suo ministero parte dell'osservatorio, nessun suo funzionario abbia mai fatto menzione di queste previsioni, che sicuramente, se conosciute, avrebbero dato una svolta importante ai nostri lavori torinesi. Vorrei pregarla ora di far cortesemente pervenire all'Osservatorio gli studi e le analisi di cui dispone, in modo che in quella sede, istituita anche a questo scopo, se ne possa discutere dal punto di vista tecnico. La pregherei anche di invitare gli autori degli studi a venire in Osservatorio per illustrare direttamente le loro risultanze. È molto importante che ciò avvenga in quanto tutte le audizioni di esperti di varia tendenza effettuate fin qui avevano prospettato scenari diversi da quello che apprendiamo ora (...). Se riterrà di rispondere gliene sarò fin d'ora grato. La pregherei però, nel caso, di farlo nel merito; l'Osservatorio è un organismo tecnico e pertanto la logica che in esso vale è quella che si basa su numeri e ragionamenti comprovabili. Ci sono altre logiche che però valgono in sedi diverse. Personalmente sono sensibile solo ad argomentazioni di ordine razionale».

Alla lettera non c'è stata alcuna risposta. Gli studi effettuati sono rimasti ignoti così come i consulenti del ministro che li avevano effettuati. Nessuno si è mai presentato per illustrare le risultanze di quello scenario drammatico che il ministro aveva presentato ai Sindaci della Val di Susa e della Val Sangone. A scrivere quella lettera era il professor Angelo Tartaglia, docente di Trasporti al Politecnico di Torino, apprezzato e riconosciuto come uno dei maggiori esperti del settore e fra i pochi con una conoscenza approfondita di quel progetto. Era, fra l'altro, il tecnico che da vari mesi era sottoposto alle critiche più feroci dei comitati NOTAV, soprattutto per l'uso politico distorto delle risultanze tecniche di quel tavolo e che Tartaglia ancora accuratamente con quella lettera cercava di difendere. Nonostante la sua onestà intellettuale ed il contributo decisivo che ha fornito a quel tavolo, le sue argomentazioni razionali sono diventate carta straccia e proprio le logiche di altre sedi che richiamava nella sua lettera erano quelle che contavano ve-

ramente, sopra e contro la logica dei numeri. La sua colpa è stata solo quella di essere caduto nella trappola ordita da un presidente che, nella gestione di quel tavolo tecnico, doveva perseguire un solo obiettivo, quello della realizzazione di quel progetto.

Proprio l'impegno che, alla vigilia dell'insediamento di quel tavolo, il presidente dell'Osservatorio aveva assunto per la valutazione del "se", e dunque anche della eventuale "opzione zero", era infatti una delle tante bugie che da sempre accompagnano questo Progetto. Quella possibilità, nel decreto che istituiva l'Osservatorio e che lo nominava presidente, non c'era, anzi, al contrario, ed a chiare lettere, si affermava che quello era il progetto che si doveva realizzare e, con un breve accenno, faceva riferimento solo ad "eventuali modifiche". Tecnicamente, la sua nomina era e rimane quella di "Commissario straordinario per la realizzazione della nuova linea AC/AC Torino-Lione". L'Osservatorio è e rimane un organismo utile solo a millantare un coinvolgimento del territorio che non vi è mai stato. Non è un caso che il testo di quel decreto sia rimasto sconosciuto per molti mesi al pubblico, e così quella "bugia" ha consentito al presidente di costruire una raffinata trappola, nella quale anche i rappresentanti dei sindaci della Val di Susa sono in parte caduti, e di sbandierare un presunto accordo storico, quello cosiddetto di "Prà Catinat", presentato alla Francia ed all'Unione Europea come il via libera alla realizzazione della grande opera con il consenso di tutti i Comuni della Val di Susa. Un accordo mai votato da alcun Consiglio comunale e mai sottoscritto da alcun sindaco, bensì un puro e semplice verbale scritto dal Commissario-presidente, un capolavoro di affermazioni ambigue dalle quali è stato estratto solo quello che conveniva e che la cassa di risonanza dei mass media ha fatto diventare addirittura un esempio di partecipazione e condivisione di scelte urbanistiche.

Quando però gran parte dei sindaci, che erano stati presi per i fondelli, sono stati rieletti nel 2009, e con un programma che

ribadiva la contrarietà all'opera, proveranno nuovamente a chiedere chiarezza al momento della ricostituzione dell'Osservatorio, le finzioni della partecipazione e delle scelte condivise, verranno messe subito da parte.

La risposta alle loro legittime ragioni, depurate dal mai esistito accordo di Prà Catinat, uscirà da Palazzo Chigi l'8 gennaio del 2010 con un comunicato stampa, condiviso dai presidenti della Regione Bresso e della Provincia Saitta, con il quale il governo "constata che la nuova Comunità Montana, con riferimento alla nuova linea Torino-Lione non si connota con un profilo di sensibilità politico-istituzionale idoneo a rappresentare il pluralismo delle Comunità locali presenti sul territorio". Ed a questa esilarante constatazione fa seguire addirittura il criterio in base al quale i Comuni ricadenti negli ambiti territoriali interessati dai tracciati potranno partecipare al tavolo dell'Osservatorio: «Comuni ricadenti in tali ambiti che dichiarano esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera nel quadro della miglior tutela e valorizzazione del territorio e del rispetto del calendario europeo». Anche per la nomina dei propri rappresentanti in un tavolo senza poteri si partecipa solo se si è favorevoli alla realizzazione della Torino-Lione. Il decreto che seguirà, ancora a firma di Silvio Berlusconi, confermerà ovviamente presidente dell'Osservatorio l'odiato comunista Mario Virano.

Il gioco delle tre carte non ha risparmiato nemmeno la decisione sottoscritta a palazzo Chigi, sotto il governo Berlusconi nel 2005, e poi sbandierata dal governo Prodi nel 2006, di escludere la Torino-Lione dalle procedure speciali della Legge obiettivo: gestita scientemente per illudere ed ingannare gli amministratori della Val di Susa. Quella decisione aveva trovato un riscontro persino in una sentenza che non lascia margini ad interpretazioni ambigue. Il Consiglio di Stato, VI Sezione, con la sentenza n. 4482 del 23.8.2007 dichiarava «improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello proposto dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e

Val Cenischia, nel presupposto che il progetto di realizzazione per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall'ambito applicativo della Legge 443/2001 e ricondotto nell'alveo delle procedure ordinarie ex art.81 del DPR 616/1977».

Il ministero delle Infrastrutture, dal 2006 al 2009, ha convocato solo delle pseudo "riunioni preparatorie" della Conferenza dei servizi. Fino al Maggio del 2010 una vera e propria Conferenza dei servizi non è stata mai convocata e nelle cosiddette riunioni preparatorie i Comuni interessati non hanno mai visto alcun progetto definitivo o preliminare.

Nella più totale disinformazione dei sindaci, Il 17 maggio 2010 la società LTF (Lyon Tourin Ferroviare) pubblica sulla stampa l'avviso per l'avvio del "procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità mediante l'approvazione, ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/06 del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena sito nel Comune di Chiomonte (To) facente parte della nuova linea Torino-Lione, parte comune Italo/Francese, tratta in territorio italiano". Con lo stesso avviso comunica "che il cunicolo esplorativo de La Maddalena è progettualmente necessario ai fini della realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione che rientra nell'ambito del primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la programmazione Economica (CIPE)".

Il presunto "cunicolo esplorativo", per il quale LTF avviava la procedura per la dichiarazione di pubblica utilità, era in realtà una "galleria di servizio" analoga a quella che aveva determinato lo stralcio della Torino-Lione dalla Legge obiettivo. All'origine della decisione di stralciare la Torino Lione dalla Legge obiettivo vi era stato proprio il tentativo di apertura del cantiere per la galleria di servizio che nel progetto approvato dal Cipe nel 2003 prevedeva l'imbocco a Venaus.

Quello definito “cunicolo” è, da progetto definitivo depositato, una galleria con un diametro di 6 metri e della lunghezza di quasi 8 chilometri che, dal punto di imbocco sito nel comune di Chiomonte, raggiunge la galleria di base della nuova linea Torino Lione in territorio francese. Nelle stesse carte depositate si scopre addirittura che LTF definisce quello presentato non come nuovo progetto ma semplicemente come Variante Tecnica della galleria di Venaus. Il tentativo di nascondere la verità non inganna però la Comunità montana della Val di Susa e della Val Sangone, che invia un esposto dettagliato alle diverse Autorità competenti con il quale si denuncia «(...) il comportamento del Committente, contraddittorio ed omissivo, teso a tenere nascosto ai cittadini ed alle istituzioni una verità: l’opera che si intende realizzare è non solo del tutto simile alla galleria di servizio di Venaus, ma addirittura per LTF è formalmente proprio la stessa. Quella che oggi viene presentata al pubblico come nuova opera eufemisticamente ribattezzata “cunicolo esplorativo” o “cunicolo geognostico”, viene invece trattata formalmente come semplice variante del progetto della galleria di servizio di Venaus già affidata e contrattualizzata con l’impresa CMC”.

Non solo si ricorre alle procedure speciali della Legge obbiettivo per un’opera che era stata esplicitamente stralciata da questo perimetro, ma si tenta anche di aggirare le norme sulla concorrenza come giustamente la Comunità montana denunciava con lo stesso esposto: «(...) se LTF con questa definizione formale di “variante tecnica” ha aggirato o intende aggirare le norme europee e nazionali sull’affidamento dei contratti pubblici, il comportamento illegittimo è ad avviso degli scriventi talmente palese e clamoroso che merita solo poche righe di commento. Quello già affidato, o che LTF ha chiaramente intenzione di affidare a trattativa privata alla CMC, è comunque una nuova opera, da realizzare in un sito ed in un anno totalmente diversi da quelli per i quali è stata espletata la gara per l’affidamento della galleria di servizio di Venaus. Di certo si

tratta di un’opera del tutto simile, ma ai fini della concorrenza anche se fosse la stessa identica opera, l’indizione di una gara ad evidenza pubblica non può in alcun modo essere aggirata».

L’avviso per il cunicolo esplorativo era però solo un assaggio della faccia tosta dei ladri dell’Alta velocità. Qualche settimana dopo, in piena estate, esattamente il 10 agosto, LTF pubblica un nuovo avviso con il quale annuncia il deposito del progetto preliminare della soluzione di tracciato in Italia in variante della tratta internazionale della nuova linea Torino-Lione. Anche in questo caso la procedura viene avviata con richiamo esplicito alle norme speciali della Legge obbiettivo. Un richiamo palesemente illegittimo; la Torino-Lione era fuori dal perimetro di applicazione della Legge obbiettivo, agli atti non risultava alcun documento che consentisse anche lontanamente di richiamare quelle norme speciali.

L’esposto degli amministratori della Val di Susa e della Val Sangone alle autorità competenti poneva semplicemente questioni di rispetto della legalità, della corretta spendita di denaro pubblico e di garanzia della concorrenza. Sui quotidiani nazionali non si è letta alcuna notizia in merito a questa palese e arrogante violazione delle norme, e nessuno dei tanti paladini di questi pilastri fondamentali del funzionamento di un paese civile si è fatto vivo.

In molti invece si erano pronunciati nel dicembre del 2005. Per un paio di settimane, dopo che il 6 dicembre le immagini drammatiche della carica notturna delle forze di polizia al presidio di Venaus avevano fatto il giro del mondo, le firme più prestigiose di giornalisti e politici si sono esercitate a scrivere articoli su articoli e dotti editoriali. Quasi tutti favorevoli alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione.

Un docente dell’Università di Ancona con i suoi studenti iscritti al corso di “Analisi delle Politiche Pubbliche” proprio su questi articoli avevano realizzato “un itinerario di lettura per mostrare come le ragioni del sì alla Tav in Val di Susa sarebbero state recuperate dagli archivi e dai documenti pertinenti e

poi comunicate, spiegate e come esse sarebbero affiorate senza troppa fatica nel dibattito pubblico, benché con le semplificazioni e le carenze normali della comunicazione giornalistica”.³

Il docente, Antonio Calafati, racconta: «abbiamo iniziato a sfogliare i quotidiani e discutere gli articoli più importanti via via pubblicati sull’argomento, articoli nei quali le ragioni del sì, ne ero sicuro, le avremo trovate, anche se solo delineate, anche se discutibili. E ho scelto, per questo esercizio, tre quotidiani di indiscussa autorevolezza e grande diffusione: *Il Corriere della Sera*, *La Repubblica*, *La Stampa* ».

Lo studio, avviato e condotto senza alcun pregiudizio, è arrivato a queste conclusioni: «non è stato trovato niente, niente che assomigli a una ragione, a una argomentazione razionale. Accorgersi, prima sorpresi e poi sconcertati, dell’incapacità di giornalisti e politici di organizzare un pensiero sul tema della Tav in Valdisusa che abbia un significato, una logica, un senso. Accorgersi di come giornalisti e politici siano, tuttavia, a favore dell’opera, risolutamente, ostinatamente, inspiegabilmente. Iniziare cercando le ragioni del sì alla Tav in Val di Susa e terminare riflettendo, sconfortati, su che cosa possa essere accaduto ai nostri maggiori quotidiani. Giungere a pensare che, forse, il declino italiano nasce da qui, da questa incapacità del giornalismo italiano di fornire un resoconto attendibile, pertinente e fondato, degli effetti delle politiche pubbliche. Un giornalismo che ci impedisce di pensare collettivamente».

Nel 2010 non si è vista alcuna grande firma commentare il nuovo progetto preliminare depositato da LTF; eppure, sia sul metodo, che sul merito, cose da dire non mancavano di certo. Il nuovo progetto contiene addirittura le stesse previsioni di traffico di quello approvato dal Cipe nel 2003, vengono semplicemente traslate di 7 anni. Quelle previsioni di traffico, che supportano la scelta della costruzione di una nuova linea, nei sette anni trascorsi, non solo non si sono verificate ma hanno

registrato un andamento esattamente opposto.

Secondo le valutazioni ufficiali di FS l’attuale infrastruttura può garantire un traffico di merci fino a 32 milioni di tonnellate, nel 2003 si prevedeva il raggiungimento di questo volume nel 2015. Dal 2003 al 2010 il volume di traffico non solo non è aumentato ma è addirittura diminuito del 72 per cento. Nel 2010 sono transitate 2,4 milioni di tonnellate di merci, il 7,5% della potenzialità consentita dalla linea storica.

Marziani o imbroglioni? Nessun giornalista e nessun politico, che nel dicembre del 2005 sosteneva le ragioni del sì, ha provato a misurarsi con questo quesito. Non si faranno vivi, nemmeno dopo che a Chiomonte il Ministero degli interni, cercherà di replicare quello che a provato a fare sei anni prima a Venaus, con lo stesso drammatico risultato. Perché le ragioni del no dei Valsusini sono fondate su dati inoppugnabili, mentre quelle del sì sono nel limbo di una ideologia sostenuta solo da bugie clamorosamente smentite dalla realtà. Perché il confronto non è questione di ordine pubblico, ma è questione etica. Perché in Valdisusa è in discussione le ragioni della verità e la prova della democrazia.

³. Antonio Calafati, *Dove sono le ragioni del sì*, Edizioni SEB 27, Torino 2006