

► C'ERANO UNA VOLTA / LORENZO NECCI

di CESARE LANZA



«Straordinario Lorenzo Necci, come uomo e come manager di valore internazionale (memorabile per la gestione delle ferrovie). Premetto questo: a volte ho scritto di un mio acuto rimpianto, non aver frequentato assiduamente alcuni personaggi che ho avuto il privilegio di conoscere. Cito solo Leonardo Sciascia, Sandro Pertini, Marco Pannella, Francesco Cossiga, Aldo Merini, cioè quelli che mi regalano stima e amicizia, e io fui frenato dal timore di essere invadente. Ricordando Necci, peggio mi sento: ho avuto con lui solo incontri casuali, più o meno buongiorno e buonasera, con poche parole d'occasione! Eppure lo ammiravo, ma non ho mai osato chiedergli un'intervista o un incontro particolare: peraltro era restio a esporsi pubblicamente, né vanitoso né ciarliero. E forse vi diventerà una piccola confidenza. Con Necci avrebbero potuto esserci occasioni private, che mi avrebbero fatto molto piacere... ma non mi spinsi mai a proporli il mio (segreto) desiderio.

Insomma, mi sarebbe piaciuto partecipare ai pranzi che ogni tanto organizzava nella sua casa al mare anche per venti o trenta persone. Pochi sanno che Necci era un cuoco formidabile: perfezionista e meticoloso ai fornelli, com'era in tutte le sue attività; e prima di esercitarsi in cucina, era anche pignolo e bene informato su dove fare la spesa, le botteghe migliori, meno conosciute ma più oneste. Che peccato, non essermi mai seduto alla sua tavola!

Oggi, di Necci scrivo con soddisfazione per due ragioni: il piacere di rendere onore alle sue qualità; e, per un vecchio puntiglio personale, vorrei anche dare il mio piccolo contributo a ristabilire una verità che, spesso e purtroppo, non gli è riconosciuta. Questa, è stato lui il geniale inventore delle Freccie Rosse e dell'alta velocità, anche se c'è chi ha tentato di appropriarsi di questo merito, rivendicando idee e progetti che appartengono esclusivamente a lui, Necci.

Era un uomo generoso e sensibile, nel corso della sua carriera ha aiutato, come si dice in gergo, mezza Italia: collaboratori, personaggi famosi, sconosciuti - senza calcoli e interessi personali. Con il risultato che, nella stagione conclusiva della sua vita, ha conosciuto l'amarezza della solitudine: come succede spesso in casi simili, il caravanserraglio di adulatori, profittatori, cortigiani e falsi amici, è sparito di colpo. Perché? Perché Necci, con la sua intransigenza, aveva toccato fili ad alta tensione, insidiato e anche espugnato interessi occulti. E finì col subire addirittura 42 processi. Avete letto bene: 42! E da tutti alla fine è uscito senza macchia e pienamente assolto, ma dopo un calvario tormentoso e ingiusto.

Quel che è stata la qualità fondamentale di questo mana-

L'ideatore delle Freccie Rosse fatto fuori per troppo talento

Manager visionario, stava per portare a termine la rivoluzione delle infrastrutture A fermare la sua carriera 42 processi, da cui uscì assolto, e una morte misteriosa

ger tanto importante e valoroso quanto sfortunato e vittima di incomprensioni, sabotaggi, colpi bassi e varie, miserabili slealtà? Direi questo: era sempre «avanti», un illuminato visionario. Vedeva in anticipo - dieci, anche vent'anni prima - ciò che sarebbe successo nel futuro della società. Considerava indispensabili le riforme, le studiava per rendere all'avanguardia l'Italia, assolutamente contrario alla svendita dei beni pubblici, del patrimonio e delle nostre risorse. Si proponeva con acume, fantasia, innovazioni controcorrente. Non a caso gli piaceva citare spesso un antico proverbio cinese: andando sempre ad Est, si arriva a Ovest.

Il suo teorema era incentrato sulle infrastrutture. Nelle ferrovie, oltre a ideare l'alta velocità, era proteso alla modernizzazione dei trasporti per le merci e dei treni per i pendolari. Quanta diversità da certi suoi successori (Mauro Moretti in primo luogo, l'ingrato fra gli ingrati) che si sono preoccupati di rivendere, o lasciarsi attribuire immeritamente il fiore all'occhiello delle Freccie, trascurando tutto il resto. E oggi, ogni giorno, milioni di pendolari viaggiano in una condizione di aberrante arretratezza. Necci si rivoltava nella tomba, se potesse assistere alla distruzione dei suoi ideali per un nuovo Rinascimento ita-

Ma rifiutò le sollecitazioni di Pinuccio Tatarella, anima e cervello di Alleanza Nazionale, uno dei suoi ammiratori, a candidarsi sindaco. Un visionario, dunque: inascoltato, incompreso, osteggiato, ma soprattutto, scomodo.

sario straordinario delle Ferrovie dello Stato, due anni dopo è l'amministratore. E, sostenuto da tutti i governi dal 1990 al 1996, elabora un fondamentale progetto di modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie e tra-

con l'ambiente e in grado di migliorare la qualità di vita delle persone, ridurre i disagi del pendolarismo, attuare l'emergenza urbana del traffico e dell'inquinamento e sollecitare i flussi turistici». Giuseppe Sciarone, suo ex

collaboratore, racconta: «Quando si è impegnato, quante difficoltà gli hanno creato, quanto lo hanno fatto soffrire! Eppure non ha mollato di un centimetro».

Ed eccoci alla crudeltà di una incredibile vicenda giudiziaria. Necci venne arrestato il 15 settembre 1996 a Marina Velca, nella sua casa di vacanza, mentre era a colazione con la sua famiglia, su ordine della Procura di La Spezia. Le sue due abitazioni, con spettacolarità non inedita, furono immediatamente e circondate da elicotteri. Le accuse: associazione a delinquere finalizzata a reati contro la pubblica amministrazione, peculato, corruzione aggravata, abuso d'ufficio, false comunicazioni sociali, truffa a danno delle Ferrovie. («Sono stato chiuso in carcere senza sapere il perché», dichiara a Isabella Villa, giornalista del Secolo XIX).

I verbali segreti venivano regolarmente pubblicati prima che gli avvocati della difesa ne disponessero. E non si scoprì mai chi diede ai giornali le trascrizioni. All'origine ci fu un'ipotesi di traffico d'armi, al centro delle indagini il banchiere Pierfrancesco

loro del manager. Secondo le indagini, le Fs avevano comprato la società Conship holding, sopravvalutandola per ripartire il ricavo fra alcune persone, fra cui anche Necci. Invece, risultò che quella società non era mai stata acquistata, anzi Necci si era fermamente opposto all'acquisto! Ma fu costretto a dimettersi dal tutte le cariche. Alla fine della via crucis giudiziaria la Cassazione dichiarò l'inesistenza dei presunti e gravi indizi e autorizzò Necci a chiedere i danni. Dopo cinque anni, il 2 gennaio 2001, i processi si conclusero con sentenze di piena assoluzione.

Gli argomenti di Necci sono tuttora validi. Ad esempio: «Roma non sarebbe stata concepibile come impero senza le strade, i porti, la moneta, il sistema legislativo e giuridico. La costruzione di una civilizzazione si basa su tutto questo». E in un'intervista: «Un Paese dove esistono più di 160.000 linee non può avere un'economia di libero mercato. L'Italia deve fare un salto di qualità culturale e di sistema e l'innovazione deve partire dalle reti di comunicazione». Con una meravigliosa rievocazione: «Quando si chiese a Michelangelo come avesse fatto a creare il David, la risposta fu semplice. Disse di aver eliminato il superfluo dal blocco di marmo sul quale aveva lavorato. Quella risposta è una metafora dell'Italia odierna. Il David è lì, dentro la massa di marmo grezzo. È l'Italia, che attende di nascere dalla pietra...».

In carcere Necci prendeva appunti sulle indagini e sul proprio stato d'animo, tra rabbia e angoscia: «Io ho perduto una vita, la professione, la credibilità, i sogni e le speranze che rendono possibile il mestiere di vivere. Queste piccole dittature, irresponsabili e arroganti, distruggono con le persone la stessa democrazia». L'ultimo episodio riguarda la sua misteriosa morte. Necci fu ucciso da una Range Rover in Puglia, dodici anni fa, il 28 maggio 2006, mentre pedalava in bicicletta: all'ospedale di Ostuni, in provincia di Brindisi, morì alcune ore dopo. Strana vicenda, tanto da indurre molti a pensare a un possibile omicidio. Paolo Cirino Pomicino dichiarò agli inquirenti che Necci, nei mesi antecedenti, era preoccupato, convinto di essere perseguitato e di trovarsi in pericolo, temeva per la propria incolumità.

Si parlò di un dossier dei servizi segreti in suo possesso. Necci lo mostrò ad amici fidati pochi giorni prima di morire. Lo portava sempre con sé, nella sua ventiquattrore. Eppure, quando la valigetta fu rinvenuta, era vuota. Il dossier era forse pericoloso per qualcuno? Il giorno dell'incidente Necci ebbe una concitata discussione telefonica in inglese. Con chi? Non si

è mai saputo. Gianluigi Da Rold, ex collaboratore e amico di Necci, disse: «Qualche ora dopo l'annuncio micidiale della sua morte, mi venne in mente di pensare: "Ma tante volte l'hanno ammazzato quest'uomo? E perché lo hanno fatto?"».



FUORICLASSE Lorenzo Necci (1939-2006), manager, guidò le Fs dal 1990 al 1996 [LaPresse]

“

Era generoso, ma per lui non ci fu alcuna riconoscenza. Ancora oggi sono altri a vantarsi di aver portato in Italia l'alta velocità

”

liano: l'importanza del Mediterraneo; collegamenti efficaci tra le stazioni ferroviarie e le città; pericolosità del debito pubblico; competitività industriale; questione morale. Non ambiva però a incarichi in politica. Ad esempio, aveva elaborato un piano avveniristico per la città di Ro-

Lorenzo Necci era nato a Fluggi il 9 luglio 1939. Famiglia semplice: il padre un ferroviere, la madre casalinga. Liceo classico ad Alatri, poi laurea in giurisprudenza a Roma, alla Sapienza. Brilla subito nel lavoro: prima in una multinazionale belga, la Sofina, poi nel 1970 in una società francese, Tpi (Technipetrol). Viaggia molto per tutto il mondo (anche in Medio Oriente, Oriente e Sud America). Nel 1975, nella giunta esecutiva dell'Eni, dove resta fino al 1981. Alla fine del 1989 è a un passo dal diventare presidente dell'Eni: viene nominato, riceve perfino le congratulazioni dell'allora presidente della Repubblica Francesco Cossiga. Ma poi, per strategie dell'ultima ora dei soliti intrighi politici, viene sostituito da un altro.

Necci si interessava con passione intellettuale alla politica, si legò al Pri, era amico personale ed estimatore di Ugo La Malfa. La sua stagione più feconda arriva nel 1990: il 15 luglio è nominato commis-

sario delle Fs in spa. Nel 1996, il progetto Tav (treni ad alta velocità): per Necci è «l'anello mancante all'evoluzione del Paese», che si concretizza in una società privata, controllata giuridicamente da banche e istituzioni italiane ed estere, fra cui Mediobanca. Un consorzio di quaranta banche lo sostiene con un finanziamento di 10.000 miliardi di lire. I vertici dell'epoca - Trasporti, Tesoro, Consiglio di Stato, Corte dei conti - puntualmente danno la loro approvazione. Dopo l'uscita, forzata, di Necci da Fs, il progetto verrà stravolto, i costi centuplicati, i tempi divenuti lunghissimi e le fidi assioni bancarie lasciate cadere. Un desolante disastro.

Negli anni di comando, invano si era preoccupato di creare un sistema integrato nel quale tutte le infrastrutture «dialogassero fra di loro», con obiettivi di comune interesse. Le Freccie rappresentavano per Necci «una modalità di sviluppo concreto per l'Italia, compatibile

scopri mai chi diede ai giornali le trascrizioni. All'origine ci fu un'ipotesi di traffico d'armi, al centro delle indagini il banchiere Pierfrancesco

“

Prima di essere investito da un Range Rover in Puglia dava segni di preoccupazione. Si disse che avesse in mano un delicato dossier dei servizi

”

Pacini Battaglia, quello considerato «un gradino appena sotto Gesù Cristo». Le intercettazioni telefoniche indussero i magistrati di La Spezia ad allargare l'indagine sulle Ferrovie dello Stato. Ma le intercettazioni non riguardavano mai Necci, solo terze persone che parlavano fra di