INTERVENTI E REPLICHE

Lorenzo Necci e il progetto Tav

Scrivo, con la mia famiglia, a proposito dell'articolo «Quella poltrona e i suoi segreti» di Sergio Rizzo (Corriere, 19 marzo). La rappresentazione che Rizzo ha dato del rapporto fra mio padre, Lorenzo Necci, e l'ing. Ercole Incalza è fuorviante. Come amministratore delegato delle Ferrovie, mio padre si occupò di disegnare per l'Italia un grande progetto infrastrutturale e proprio questa progettualità è stata il segno distintivo di tutta la sua vita. L'ing. Incalza non è stato l'«alter ego» di Necci, bensì, inizialmente, la sua controparte in qualità di dirigente del ministero dei Trasporti (amministrazione concedente rispetto a Fs, ente concessionario). Con mio padre si stabilirono rapporti lavorativi nel quadro di responsabilità e professionalità distinte, in una relazione di rispetto e stima, ma che conobbe anche momenti di disaccordo.

Per ciò che concerne il progetto Tav, nelle intenzioni di Necci esso si concretizzava in una società privata, controllata da banche ed istituzioni italiane ed estere, che nominarono in autonomia i propri vertici. Un finanziamento di diecimila miliardi di lire per Tav era stato concesso da un consorzio di banche. Tav disponeva di un capitale di debito in misura sufficiente a garantire il finanziamento del 60% dei costi di realizzazione dell'opera, mentre il rimanente 40% era a carico dello Stato italiano. Questo schema consentiva allo Stato di non iscrivere nel proprio bilancio il debito Tav. I contratti esecutivi assicuravano tempi e costi certi di realizzazione. Gli obblighi assunti dai «general contractors» erano garantiti da fideiussioni rilasciate in favore di Fs. Il governo, il ministero dei Trasporti, il ministero del Tesoro, il Consiglio di Stato, la Corte dei conti furono sempre informati dell'evoluzione del progetto, dando la loro approvazione.

Mio padre — e lui solo — è stato brutalmente estromesso dalle Fs nel 1996, massacrato mediaticamente sino alla fine, anche se assolto 42 volte, mentre il suo progetto è stato distorto, i costi sono centuplicati e i tempi allungati a dismisura. Oggi, nel 2015, è doveroso ricordare che il Paese ha perso una grande opportunità di modernizzazione, lasciando affondare la visione di Lorenzo Necci nello stagno opaco che caratterizza da decenni la vita

pubblica. E forse, è giunto il momento di lasciar riposare un uomo scomparso tragicamente nove anni fa e che non può replicare, se non per voce della sua famiglia.

Alessandra, Paola e Giulio Necci

Non ho mai contestato la validità del progetto Alta velocità. Ha modernizzato l'Italia e da viaggiatore abituale posso solo dire: meno male che c'è. Detto questo, il problema è come l'hanno realizzata. In vent'anni e costi almeno tripli (in qualche caso anche cinque o sei volte superiori) rispetto ad analoghe esperienze estere. Ed è indiscutibile che quella sia stata l'ultima grande spartizione della Prima repubblica. Ma su questo punto Alessandra Necci, con cui ho avuto occasione di confrontarmi, sa esattamente come la penso.

Sergio Rizzo