

Quel progetto dell'Alta velocità

Alessandra Necci
Roma

L'ARTICOLO che il 17 marzo Alberto Statera dedica a Ercole Incalza merita alcune precisazioni. La prima riguarda "il tentativo Maccanico" del 1996. È sorprendente che Statera parli di un ruolo di "comprimario" dell'ing. Incalza all'interno del progetto che mio padre, Lorenzo Necci, aveva immaginato. Prima di altri e più di altri, è stato soprattutto Necci - e non «anche» - a lavorare ad un'i-

potesi politica che avrebbe potuto cambiare il volto del Paese. Poiché però non si è realizzata, non si può indicare con tanta sicurezza chi fosse destinato ricoprire incarichi nell'esecutivo. Sono solo ipotesi non suffragate, a mia conoscenza, da fatti concreti. Per ciò che riguarda Tav, quando Necci giunse alle Fs, Incalza era la sua controparte, in qualità di funzionario del ministero dei Trasporti. Funzionario competente e capace, ma vincolato a una dimensione tecnica e per forza di cose non suo "braccio destro". Necci aveva concepito Tav come una società privata, controllata da banche ed istituzioni, che nominavano in autonomia i propri vertici. Era stato concesso un finanziamento di diecimila miliardi di lire, e Tav disponeva di un capitale di debito sufficiente a garantire il finanziamento del 60% dei costi di realizzazione dell'opera, mentre il 40% era a carico dello Stato. 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 fidejussioni in favore di Fs. Il governo, il consiglio di Stato, la Corte dei conti furono sempre informati. Mio padre - e lui solo - fu estromesso drammaticamente da Ferrovie alla fine del '96 e il progetto fu stravolto: Fs acquistò dalle banche il capitale Tav da esse detenuto, si dissolse il finanziamento e Tav divenne società a capitale interamente pubblico, lo Stato dovette consolidare il debito e i criteri di realizzazione dell'opera vennero "normalizzati", con incertezza di finanziamenti, tempi e costi. Queste considerazioni dovrebbero spingere Statera, attento osservatore della storia economica e che ha frequentato Necci, ad approfondire tempistiche, personaggi e situazioni, per giungere a una migliore definizione di chi ha tradito chi. E, parlando di infrastrutture solo in parte realizzate, di chi ha tradito l'Italia.