

INFRASTRUTTURE

LE TRE RAGIONI DEL SUCCESSO DELL'ALTA VELOCITÀ

di **Alessandra Necci**

E importante e significativo che, in questi mesi, il dibattito sulle infrastrutture e in particolare sulla Tav, abbia ripreso vigore. Viviamo in un sistema integrato di flussi (persone e merci) cresciuto a dismisura con la globalizzazione, per cui l'espansione e l'ammortizzazione delle reti è ineludibile. Il costo della mobilità ha un impatto sul Pil ed è necessaria un'efficace modalità di sviluppo, compatibile con l'ambiente, in grado di migliorare la vita delle persone, alleviare l'emergenza traffico e inquinamento, sostenere le imprese, diminuire i problemi del pendolarismo, attrarre flussi turistici, occuparsi del trasporto merci. Ancor più nelle fasi di crisi, la realizzazione delle reti è necessaria per generare competitività e produttività.

D'altro canto, le infrastrutture sono sempre state il collante delle civiltà, la base dello sviluppo e la garanzia della sua continuità. L'impero romano non sarebbe stato tale, se non avesse avuto infrastrutture materiali - strade, acquedotti, porti - e immateriali - come la lingua latina e i codici di diritto.

Per tornare all'attualità, è forse opportuno ricordare che l'intuizione di un progetto infrastrutturale e intermodale, e soprattutto della Tav, è sorta parecchio prima del decennale che ora giustamente si celebra. Correva il 1990 quando Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Fs, ripeteva: «Un Paese che non investe in infrastrutture non ha avvenire». È in gran parte a lui e al suo gruppo di lavoro, che va il merito di aver lanciato un disegno destinato a cambiare il volto del Paese. Secondo l'idea originaria, il *core business* di Ferrovie (divenute Spa nel 1992) era il trasporto passeggeri e merci, ma a esso se ne sommarono altri. C'erano le stazioni, la logistica, le comunicazioni, l'area turismo, la finanza, il patrimonio immobiliare e c'era l'Alta velocità.

In questo grande comparto, l'Av rappresentava la tessera - pur fondamentale - di un mosaico più vasto. Era «l'asse portante di un nuovo sistema integrato, con una logica interconnessione fra flussi marittimi, aerei, metropolitani fra persone e merci». Bisognava quadruplicare i binari, due dei quali sarebbero stati destinati allo scorrimento veloce per i passeggeri, mentre altri due a nuovi servizi per i pendolari e al trasporto merci.

Nel 1990 le Fs definirono lo schema dell'Alta velocità. Per quanto riguarda il modello di gestione, crearono una Spa con capitale sociale a maggioranza privata. Per ciò che concerne il modello di procedura di affidamento delle opere, furono identificati dei *general contractor*, approvati dal Consiglio di Stato. Nel luglio 1991 - a seguito di un decreto interministeriale - le Fs costituirono la Spa Tav. Affidarono le tratte ai *general contractor* approvati e organizzati in distinti consorzi.

La Tav era "una risposta di efficienza", alla cui base c'erano tre condizioni. Innanzitutto, un finanziamento privato, che andava ad aggiungersi a quello dello Stato,

per avere la possibilità di concludere l'investimento e non solo iniziarlo. Inoltre, la scelta di soggetti imprenditoriali di alto profilo, che assicuravano a Fs il coordinamento e la gestione dei lavori, con tempi e costi certi. Ancora, il fatto che i lavori potessero iniziare solo dopo avere avuto l'autorizzazione da Regioni, Comuni, ministeri, autorità e governi. Forse non era un *project financing* puro, ma uno strumento capace di dare la certezza dell'intero finanziamento, nonché dei tempi e dei costi. Garantiva infatti il 60% con capitale proprio e di debito, per cui lo Stato era in grado di programmare la sua parte, il suo 40%. Accanto a questo grande progetto, occorreva costruire lo sviluppo del sistema infrastrutturale del Paese.

Sono passati molti anni, da allora. Alcune cose sono state realizzate, altre lo saranno, perché ci sono manager capaci, che hanno saputo raccogliere il testimone e ricordare chi, come Lorenzo Necci, mio padre (*ndr*), ha avuto l'intuizione del disegno, iniziando a realizzarlo. È sempre importante, conservare e rispettare la memoria di chi ha cominciato, di chi ha messo i primi mattoni. Un Paese che non ha memoria, infatti, non ha futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



I NUMERI

43

Milioni di viaggi

Nel 2009 (1° anno di esercizio) si sono effettuati 20 milioni di viaggi sui treni dell'Alta Velocità, nel 2017 i viaggi sulla direttrice Nord-Sud sono stati 43 milioni.

40%

Si viaggia di più

La presenza dell'Av ha cambiato il modo di viaggiare in Italia. Oltre 17 milioni di viaggi, quasi il 40% dei viaggiatori totali non si sarebbe spostato senza l'Av.