**Attraversare le Alpi per formare l’Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)**

Paolo Tedeschi (Università Milano Bicocca-DEMS)

**1. Introduzione: obiettivi, rilevanza e limiti dell’analisi svolta**

Obiettivo di questo contributo, basato essenzialmente su documenti disponibili presso l’Archivio della Banca Europea degli Investimenti (BEI), è quello di mettere in evidenza le ragioni che, nel corso degli anni sessanta e nella prima metà degli anni settanta del Novecento, portarono le istituzioni europee a finanziare il rinnovamento o la costruzione in area alpina di importanti infrastrutture utili a collegare l’Italia agli altri paesi membri della Comunità Economica Europea (CEE) e in particolare alla Francia e alla Germania Occidentale. Nel periodo qui analizzato la Bei finanziò per un totale di oltre 90 milioni di UCE (l’Unità di Conto Europea indicata anche con la formula u.c., ovvero unità di conto)[[1]](#footnote-1) il rinnovamento o la costruzione di quattro importanti vie di comunicazione alpine: si trattava di due linee ferroviarie e di due tratti autostradali che mettevano in relazione la Francia con Genova (via Modane), il Piemonte e la Valle d’Aosta, nonché la Baviera con il Trentino-Alto Adige e quindi con la pianura padano-veneta.

L’obiettivo del finanziamento di tali vie di comunicazione era migliorare i collegamenti tra il mercato italiano e quelli degli altri paesi membri della CEE e soprattutto tra questi ultimi e le regioni del Mezzogiorno. Le nuove infrastrutture dovevano rendere più veloci le relazioni commerciali tra l’Europa transalpina e il Mezzogiorno. Era proprio lo sviluppo economico e sociale di quest’ultimo l’obiettivo finale dei finanziamenti relativi alle ferrovie e autostrade alpine. Nella logica delle politiche comunitarie aventi come obiettivo la coesione economica e sociale lo sviluppo del Mezzogiorno dipendeva, infatti, dalla realizzazione di vie di comunicazione più rapide ed efficienti tra il nord e il sud della CEE. Le nuove autostrade e le rinnovate linee ferroviarie consentivano di inviare materie prime e prodotti finiti a costi unitari inferiori ed erano il presupposto essenziale per dare competitività ai nuovi impianti industriali la cui creazione nel Mezzogiorno era finanziata dai governi italiani e dalla CEE. Quest’ultima agiva essenzialmente tramite i prestiti erogati dalla BEI che, in particolare nel corso degli anni sessanta, erano indirizzati in misura molto rilevante verso i progetti relativi al Mezzogiorno: lo sviluppo economico e sociale di quest’ultimo era considerato essenziale per il successo della CEE e della sua volontà di creare un mercato comune nel quale i cittadini comunitari potevano avere beni e servizi di maggiore qualità e a prezzi reali più bassi che nel passato.[[2]](#footnote-2)

Nel migliorare i collegamenti tra i paesi CEE transalpini e il Mezzogiorno, la realizzazione delle infrastrutture alpine diventava ovviamente anche un ulteriore volano di sviluppo per le regioni alpine, la Liguria e la pianura padano-veneta che avevano il vantaggio di essere meglio collegate sia con Francia e la Germania occidentale. Le nuove vie di comunicazione rendevano più facili gli scambi tra i due versanti alpini e favorivano lo sviluppo economico delle valli. Non solo le imprese agricole e industriali di tali aree vedevano migliorare i tempi di collegamento con i mercati di pianura, ma ad approfittare delle nuove vie di comunicazione erano anche le attività produttive e di servizi legate al turismo alpino visto che gli amanti della montagna (in particolari sciatori e scalatori) potevano raggiungere più rapidamente le loro destinazioni preferite.

Così, pur in presenza di nuove infrastrutture che non sempre avevano quel limitato impatto ambientale auspicato dalle popolazioni locali, l’esito dei finanziamenti erogati dalla BEI alle linee ferroviarie e alle autostrade che attraversavano le Alpi fu globalmente positivo per le comunità alpine. Le popolazioni delle vallate alpine ebbero di fatto più vantaggi che gli abitanti del Mezzogiorno (al cui sviluppo economico e sociale erano destinati i prestiti della BEI). Mentre i progetti relativi alle infrastrutture alpine furono realizzati nei tempi previsti e senza significativi incrementi di spesa rispetto a quanto inizialmente previsto, gli investimenti effettuati nel Mezzogiorno per la costruzione di nuovi poli industriali e per la realizzazione di nuove infrastrutture non si dimostrarono all’altezza delle aspettative dei vertici della BEI. Questi ultimi rilevavano che nel Mezzogiorno molti progetti venivano realizzati solo in misura parziale e/o in tempi più lunghi del previsto. I ritardi nella realizzazione dei progetti e il conseguente incremento dei costi finali portavano a un’allocazione non ottimale delle risorse investite e soprattutto al mancato raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del Mezzogiorno che avevano portato le istituzioni europee a destinare a tale area una parte rilevante dei fondi erogati dalla BEI: non solo la crescita economica e sociale dell’Italia meridionale fu inferiore alle aspettative, ma le differenze economiche e sociali tra nord Europa e Mezzogiorno rimasero ampie.[[3]](#footnote-3)

Da quanto sopra indicato emerge come il contributo possa interessare più ambiti tematici che sono continuamente oggetto di analisi e ricerche storiche:

a) quelli relativi alla recente storia economica delle vallate alpine in occasione del boom economico e dell’avvento del turismo di massa;

b) quelli riguardanti la storia della prima fase dell’integrazione europea e il ruolo delle istituzioni comunitarie che operavano per raggiungere la coesione economia e sociale dei paesi CEE all’interno del nuovo mercato comunitario realizzato nel corso degli anni sessanta;

c) quelli riferiti all’impatto economico e sociale connesso al miglioramento e alla realizzazione di nuove infrastrutture.

Il contributo presenta peraltro alcuni limiti che dipendono dalle fonti utilizzate, ovvero dall’uso esclusivo di documenti presenti nell’Archivio della BEI: questo comporta ovviamente una visione solo istituzionale/europea dei finanziamenti erogati e dei loro scopi ed effetti. Mancano quindi, se non rilevabili nei documenti della BEI, i commenti e le reazioni rintracciabili in altre fonti archivistiche, in particolare quelle delle aziende e delle comunità coinvolte nella realizzazione delle nuove infrastrutture. Il contributo non verifica gli effettivi risultati ottenuti attraverso la realizzazione di tali infrastrutture sul versante meridionale delle Alpi, in particolare in riferimento allo sviluppo economico e sociale delle vallate attraversate e al miglioramento delle relazioni con i mercati della pianura padano-veneta e con quelli transalpini: si limita a riferire il parere positivo espresso in proposito dai vertici della BEI e approvato sia dal governo italiano che dalla CEE. Il contributo non entra poi nel merito degli effetti complessivi dei finanziamenti della BEI all’Italia e in particolare al Mezzogiorno: anche in questo caso si limita a riferire quanto espresso dai vertici della BEI.

Si noti in proposito che l’obiettivo del contributo non è quello di misurare l'impatto di tali infrastrutture sulle regioni interessate e più in generale sullo sviluppo economico e sociale italiano (analisi complessa vista la posizione geografica delle aree coinvolte, il modello di *governance* esistente e la loro particolare condizione fiscale)[[4]](#footnote-4) L’obiettivo è invece far notare che la costruzione o il rinnovamento di queste infrastrutture era parte di un preciso progetto comunitario delegato alla BEI, ovvero quello di rendere più agevoli e di ampliare le relazioni commerciali tra i paesi della CEE favorendo in particolare la relazione tra Mezzogiorno e nord Europa. Da questo deriva anche la scelta di non prendere in considerazione altre rilevanti infrastrutture che furono finanziate dalla BEI, ma che non avevano questo obiettivo principale: si pensi ad esempio al caso del gasdotto tra Italia e Paesi Bassi finanziato dalla BEI nel dicembre 1972 per un importo pari a 30 milioni di UCE.[[5]](#footnote-5)

Si noti infine che, per rispettare i limiti legati alle esigenze di riservatezza della BEI, molte informazioni relative ai prestiti erogati non sono state indicate e in particolare quelle legate alle persone coinvolte: sono infatti stati omessi tutti i nomi dei funzionari coinvolti e tutti i riferimenti che potessero portare al loro riconoscimento.

**2. La BEI e il suo ruolo nella CEE e in particolare in Italia negli anni sessanta e settanta**

La BEI, istituzione bancaria europea dotata di personalità giuridica prevista dall’articolo 129 dei trattati di Roma, fu costituita il 1° gennaio 1958 al fine di contribuire allo sviluppo del mercato comune. Utilizzando la raccolta di capitali sui mercati internazionali e facendo ricorso anche a fondi propri (forniti da tutti gli stati appartenenti alla CEE) la BEI aveva (e ha tuttora) il compito di facilitare il finanziamento di progetti la cui realizzazione era di interesse comunitario. La BEI finanziava (mettendo a disposizione liquidità monetaria o costituendosi come garante verso terzi) progetti di modernizzazione delle regioni meno sviluppate della CEE, progetti di rinnovamento e/o riconversione delle imprese o di creazione di nuove attività produttive di beni e servizi, progetti di comune interesse degli stati aderenti alla Comunità.[[6]](#footnote-6) Come indicato nell’articolo 130 dei trattati di Roma tali progetti, per la loro ampiezza o natura, non potevano essere interamente finanziati da pool di imprese degli stati comunitari: la BEI si assumeva quindi il ruolo di finanziatore supplementare che consentiva il pieno finanziamento dei progetti, ovvero la loro realizzazione. Istituzione bancaria indipendente, ma obbligata per statuto ad agire al servizio degli interessi della CEE, la BEI consentiva quindi di far avviare progetti molto onerosi, ma ritenuti essenziali per lo sviluppo economico e sociale delle aree in cui dovevano essere realizzati.

Da quanto sopra indicato derivavano importanti conseguenze che rendevano l’attività di finanziamento della banca assolutamente unica nel contesto comunitario. Gli stati membri erano garanti dei prestiti fatti dalla BEI per progetti che si realizzavano sul loro territorio: questo li obbligava a controllare la piena attuazione dei progetti e la loro sostenibilità finanziaria, ma nel contempo consentiva loro di offrire alle proprie imprese prestiti a tassi di interesse molto competitivi rispetto a quelli esistenti sul mercato monetario internazionale. Per evitare una concorrenza sleale nei confronti dei maggiori istituti bancari esistenti nella comunità, che non potevano giovarsi della garanzia statale e nemmeno procurarsi il denaro sul mercato monetario internazionale a tassi di interesse molto bassi (come poteva invece la BEI in virtù del fatto di avere capitali propri forniti dagli stati membri della CEE e di poter offrire ai propri creditori la garanzia in solido dei beni di ben sei nazioni), era inoltre previsto che il finanziamento della BEI non potesse eccedere il 50% del valore del progetto. In questo modo si lasciava un ampio margine di intervento agli altri istituti bancari nazionali che erano per altro consapevoli di partecipare a progetti impossibili da realizzare senza l’essenziale intervento della BEI.[[7]](#footnote-7)

Il finanziamento dei progetti relativi alla creazione o al rinnovamento di infrastrutture nonché, per le aree più arretrate della Comunità, alla costruzione di nuovi poli industriali veniva attuato dalla BEI seguendo le regole generali stabilite in ambito CEE per la corretta allocazione dei fondi comunitari. La priorità andava ovviamente a ciò che consentiva la realizzazione di quella coesione economica e sociale tra i paesi comunitari che era stabilita nei trattati di Roma: questo non significava però la creazione di percorsi “eccessivamente preferenziali” nei confronti dei progetti italiani, visto che i funzionari della BEI erano tenuti a effettuare un’analisi molto precisa delle reali necessità di finanziamento dei singoli progetti, degli obiettivi finali da raggiungere e soprattutto degli effetti positivi che potevano essere generati (ovviamente in termini di crescita economica e di sviluppo sociale). Una volta verificata l’utilità del progetto e la capacità di realizzarlo da parte delle imprese richiedenti il finanziamento, la BEI erogava il prestito a lungo termine (dai dieci ai venti anni) che includeva una franchigia di durata compresa fra i tre e i cinque anni, ovvero un periodo di tempo nel quale non si doveva rimborsare il capitale, ma si calcolavano solo gli interessi.

Il fatto che l’obiettivo primario dei progetti fosse quello di ridurre e in prospettiva annullare il gap esistente tra le regioni meno sviluppate della CEE e le altre comportava, almeno fino alla grave crisi economica legata allo shock petrolifero e al contemporaneo ingresso inglese nella Comunità, un’attenzione particolare al finanziamento del Mezzogiorno italiano: negli anni sessanta quest’ultimo rappresentava infatti l’area più arretrata a livello economico e sociale in ambito comunitario. Dalla sua istituzione ai primi anni settanta la metà dei finanziamenti attribuiti dalla BEI, sia come numero di progetti finanziati, sia come valori prestati, fu così assegnata all’Italia al fine di finanziare numerosi progetti dedicati alla creazione di infrastrutture e nuovi poli produttivi nel Mezzogiorno: appartenevano a quest’ultimo quasi il 92% dei progetti italiani finanziati dalla BEI e oltre l’80% degli importi da essa complessivamente erogati (cfr. tabella 1 in appendice). Si noti peraltro che, considerando i soli sei paesi CEE, la quota destinata all’Italia è in realtà molto più alta, ovvero oltre il 61%: si riduce al 51% se si prendono in esame anche i finanziamenti erogati ai “paesi associati”, ovvero la Grecia, la Turchia, i territori d’oltremare francesi e le ex colonie africane dei paesi della Comunità (cfr. tabella 2).

La preferenza accordata all’Italia non era certo casuale visto che la costituzione della BEI era stata richiesta dal governo italiano: non solo in base ai trattati di Roma, la BEI era una delle due istituzioni europee espressamente destinate alla realizzazione della coesione economica e sociale in ambito CEE (l’altra era il Fondo Sociale Europeo, FSE), ma è da notare che il Protocollo annesso ai trattati e relativo all’Italia prevedeva esplicitamente l’impiego delle risorse messe a disposizione di BEI e FSE al fine di favorire l’attuazione del piano decennale di espansione economica e di miglioramento della qualità della vita (ovvero il piano Vanoni). E sempre non casualmente ai vertici della BEI era stato inizialmente messo un italiano (Pietro Campilli, esponente democristiano e più volte ministro nei diversi governi al potere nella fase di ricostruzione post-bellica) che aveva avuto il compito di avviare l’istituzione (ne fu presidente dal gennaio 1958 fino al maggio 1959 quando passò alla presidenza del Consiglio nazionale dell’economia e del lavoro, CNEL) orientandola subito verso la realizzazione degli obiettivi per cui era nata. A lui era poi succeduto, restando in carica dal giugno 1959 fino al settembre 1970, Paride Formentini (già dirigente dell’ [Istituto Mobiliare Italiano](https://it.wikipedia.org/wiki/Istituto_Mobiliare_Italiano), della Società Finanziaria Telefonica e della Finmare e poi direttore generale in Banca d’Italia): la sua designazione confermava sia che all’Italia spettava un rapporto privilegiato con la BEI, sia che il governo italiano voleva affidare la gestione di tale istituzione comunitaria a dirigenti di provata competenza in ambito creditizio e, allo stesso tempo, convinti della rilevanza dell’intervento pubblico nell’economia.

Si noti peraltro che spesso la BEI non aveva relazioni dirette con le imprese che di fatto costruivano le infrastrutture e/o i nuovi poli industriali: per tutti i finanziamenti relativi al Mezzogiorno utilizzava come interfaccia la Cassa del Mezzogiorno e le tre società finanziarie pubbliche cui era affidato il compito di seguire l’evoluzione dei progetti finanziati che si trovavano nelle aree di competenza loro assegnate, ovvero l’Istituto per lo Sviluppo Economico dell’Italia Meridionale (l’ISVEIMER, che si occupava del cosiddetto Mezzogiorno continentale), l’Istituto Regionale per il Finanziamento alle Industrie in Sicilia (l’IRFIS, la cui area di competenza era la Sicilia) e il Credito Industriale Sardo (il CIS, la cui attività era dedicata alla Sardegna). Si noti in proposito che, ai fini dell’erogazione dei finanziamenti della BEI, il Mezzogiorno includeva otto regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) cui si sommavano le provincie di Ascoli, Frosinone, Latina e Rieti, alcuni comuni della parte meridionale della provincia di Roma, nonché le isole toscane Elba e Giglio. Proprio la presenza di due regioni a statuto speciale comportava per queste ultime il ricorso a enti di natura regionale al posto dell’ISVEIMER ed è inoltre evidente che l’inserimento di alcune provincie e località di regioni non inserite nel Mezzogiorno ‘storico’ serviva all’Italia per finanziare, tramite la BEI, progetti in loco in via prioritaria (ad esempio un nuovo sistema di approvvigionamento dell’acqua per le isole d’Elba e del Giglio). Solo la somma degli effetti dello shock petrolifero (e la successiva forte instabilità dei tassi di cambio tra le valute comunitarie) e dell’ingresso del Regno Unito nella CEE (con la conseguente entrata in funzione nel 1975 del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) avrebbe modificato l’attitudine della BEI riducendo la rilevanza del Mezzogiorno e aumentando i finanziamenti verso altre aree della CEE (con l’inclusione dell’Italia centrale e settentrionale).

Si noti infine che ai finanziamenti erogati dalla BEI che passavano tramite la Cassa del Mezzogiorno si aggiungevano quelli connessi alla realizzazione di tutte le infrastrutture che potevano migliorare i collegamenti tra il Mezzogiorno e il nord Europa: questi ultimi, sia che fossero prima effettuati via mare (tramite il porto di Genova) o che fossero direttamente avviati su ferrovia o su strada, attraversavano ovviamente il centro-nord e in particolare la pianura padano-veneta e l’arco alpino. In questi casi il rapporto contrattuale poteva vedere un’interfaccia istituzionale come l’IMI, il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche (CREDIOP) e l’Istituto di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità (ICIPU), oppure vedeva al tavolo delle trattative con i vertici della BEI la presenza di dirigenti di società pubbliche importanti come le Ferrovie dello Stato, la Società Autostrade Concessioni e Costruzioni, la STET-SIP e l’Italcantieri-CMF (Costruzioni Meccaniche Finsider).[[8]](#footnote-8) In merito alla distribuzione dei progetti finanziati e degli importi dei relativi finanziamenti si nota peraltro il ruolo assolutamente prioritario assunto dalla Cassa per il Mezzogiorno (cui andavano oltre il 79% dei primi e quasi il 55% dei secondi, tutti ovviamente destinati all’Italia meridionale), nonché la chiara preferenza data alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali rispetto a quelle ferroviarie (alla Società Autostrade fu assegnato oltre il 22% degli importi finanziati a fronte del quasi 5% riservato alle Ferrovie dello Stato). Anche quasi tutti i progetti e finanziamenti ricevuti dall’IMI erano rivolti al Mezzogiorno che quindi beneficiava dell’intervento della BEI in oltre il 98% dei progetti e per quasi il 97% degli importi assegnati all’Italia. Più equilibrati nella distribuzione sul territorio erano infine i progetti e finanziamenti relativi alle infrastrutture realizzate da Società Autostrade, Ferrovie dello Stato e STET-SIP: eccettuato il caso delle infrastrutture ferroviarie, erano peraltro in maggioranza indirizzate verso il centro e il nord Italia (cfr. la tabella 1 in appendice).

**3. I finanziamenti della BEI in favore del rinnovamento e della costruzione di vie di comunicazione nel versante meridionale delle Alpi**

I finanziamenti erogati dalla BEI con l’obiettivo di favorire il rinnovamento o la costruzione di strade ferrate e autostrade che attraversavano le valli alpine vedevano come controparte le Ferrovie dello Stato e la Società Autostrade, ma in quest’ultimo caso, se le regioni interessate erano a statuto speciale, il finanziamento arrivava alle società autostradali direttamente interessate (ovvero quella del Brennero e quella Valdostana). Indipendentemente dagli obiettivi connessi al miglioramento delle vie di comunicazione col Mezzogiorno, il rinnovamento o la realizzazione di tali vie di comunicazione avevano un impatto significativo sulle relazioni commerciali tra i paesi transalpini e le aree già economicamente sviluppate del paese: miglioravano in particolare le vie di comunicazione nelle regioni alpine sia verso la pianura padano-veneta che verso le regioni francesi e tedesche d’oltralpe.

Poiché, come già indicato, i finanziamenti erogati dalla BEI tra l’inizio degli anni sessanta e la metà degli anni settanta ammontavano complessivamente a oltre 90 milioni di UCE e prevedevano l’ammodernamento o la costruzione di quattro importanti vie di comunicazione tra l’Italia e gli altri paesi membri della CEE, diventava ancora più evidente il vantaggio che ne potevano trarre le regioni alpine. Esse diventavano più facilmente raggiungibili da merci e persone e questo portava sia a incrementare le attività produttive e commerciali delle imprese situate in loco, sia ad ampliare il numero di turisti che, in particolare dopo il boom economico, si recavano nelle vallate alpine per le proprie vacanze invernali ed estive.

I primi prestiti BEI furono erogati in favore del trasporto su ferrovia: con un investimento complessivo pari, per la componente erogata dalla BEI, a 26 milioni di UCE (ovvero 16.250 milioni di lire). Furono utilizzati per migliorare i trasporti “su ferro” tra la Liguria e la Francia centrale e settentrionale, nonché quelli tra la pianura padano-veneta, le Alpi orientali, l’Austria e la Baviera: nell’aprile 1961 la BEI finanziò infatti con 21 milioni di UCE (13.125 milioni di lire) l’elettrificazione e il layout della linea ferroviaria tra Genova e Modane e con altri 5 milioni di UCE (3.125 milioni di lire) il rinnovamento della linea ferroviaria tra Bolzano e il Brennero. Così, nella prima metà degli anni sessanta, a due delle tre principali vie di comunicazione ferroviarie alpine con la Francia e la Germania (la terza, quella passante per il San Gottardo, non implicava ovviamente l’attraversamento di aree montane in territorio italiano) fu data la capacità di supportare l’incremento del traffico merci e passeggeri, conseguente allo sviluppo economico dei paesi della CEE che vedevano un incremento annuale delle loro relazioni commerciali del 13%. La nuova elettrificazione e la sostituzione degli impianti con un sistema di trazione a corrente continua a 3.000 volts consentiva infatti di aumentare la capacità della linea ferroviaria: poteva così transitare un numero maggiore di treni formati da locomotive più grandi e potenti e quindi in grado di trainare più carrozze, ovvero si permetteva alle Ferrovie dello Stato un aumento delle quantità trasportate e una riduzione del costo di trasporto unitario. A questi vantaggi si doveva inoltre aggiungere il fatto che la BEI finanziava, con 4 milioni di UCE erogati nel 1961, anche il rinnovamento della linea ferroviaria in territorio francese, ovvero quella che collegava Modane con Chambery (finanziamento peraltro rinnovato nel 1974): in tal modo i nuovi e più efficienti convogli ferroviari che partivano da Genova potevano arrivare più facilmente in Savoia e quindi proseguire per tutte le principali destinazioni francesi.[[9]](#footnote-9)

Si noti peraltro che le condizioni dei prestiti erano particolarmente favorevoli. Il progetto di rinnovo della ferrovia Genova-Modane comportava infatti un finanziamento BEI pari al 50% dell’importo del progetto (ovvero 42 milioni di UCE, pari a 26.250 milioni di lire) rimborsabile in quasi 21 anni con un totale di interessi pari a 780.000 UCE. L’accordo con la società beneficiaria, le Ferrovie dello Stato SpA, approvato dai vertici BEI il 24 febbraio 1961 e stipulato formalmente il successivo 8 aprile, prevedeva peraltro il pagamento della prima rata di rimborso solo alla fine del 1963 e il versamento dell’ultima alla fine del 1981 (per un totale di 37 rate semestrali). Se si considera che gli interessi pagati erano al tasso del 5,625% e che il prestito fu erogato in sole tre rate di pari importo tra l’inizio di luglio 1961 e l’inizio del marzo 1962 è evidente il basso costo complessivo del prestito erogato dalla BEI. Si noti infine che, essendo in vigore fino al giugno 1968, la clausola che obbligava la banca a effettuare i prestiti in un mix di valute (esclusa quella nazionale del richiedente il prestito) il finanziamento prevedeva l’apertura di ben cinque conti correnti presso le banche d’emissioni comunitarie e quella americana.[[10]](#footnote-10)

Per quanto riguarda invece il progetto di ammodernamento della ferrovia Bolzano-Brennero, l’accordo per il finanziamento, firmato il 4 maggio 1964, prevedeva l’erogazione a favore delle Ferrovie dello Stato SpA di un importo pari al 50% del costo complessivo del progetto (10 milioni di UCE, ovvero 6.250 milioni di lire): il prestito, erogato in due rate (una nel giugno 1964 e l’altra esattamente un anno dopo), prevedeva la prima rata di rimborso alla fine di maggio 1966, mentre l’ultima era stabilita alla fine di novembre 1980. Meno favorevole rispetto a quello relativo alla ferrovia Genova-Modane, fu in questo caso il costo del prestito, ovvero l’ammontare degli interessi complessivi pagati: questi ultimi furono infatti pari a 432.019,58 UCE, ma a questo proposito è necessario ricordare sia l’effetto della grande inflazione registrata negli anni settanta, sia il fatto che la possibilità di chiudere il finanziamento a 15 anni dall’erogazione rendeva comunque molto vantaggioso il prestito.[[11]](#footnote-11)

Si noti infine che la stretta connessione tra la realizzazione di questi due progetti e il miglioramento delle infrastrutture di collegamento col Mezzogiorno emergeva dal fatto che nel dossier redatto dalla BEI in merito ai finanziamenti erogati alle Ferrovie dello Stato SpA erano indicati come facenti parte del piano decennale di modernizzazione della rete ferroviaria italiana il raddoppiamento e ammodernamento di 200 km della linea Battipaglia-Reggio Calabria (prestito pari a 20 milioni di UCE ovvero 12.500 milioni di lire) e la realizzazione della linea Eccellente-Gioia Tauro (prestito ventennale ad un tasso del 6,75%, con cinque anni di franchigia prima di restituire la prima rata e un importo pari a 16 milioni di UCE ovvero 10.000 milioni di lire).[[12]](#footnote-12) Posto che anche per i due progetti meridionali la BEI copriva il 50% del costo del progetto questo significava che al miglioramento delle linee ferroviarie alpine era destinato quasi il 42% delle somme investite dalle Ferrovie dello Stato in progetti finanziati dalla BEI (cfr. tabella 3 in appendice), ovvero una percentuale altissima in un contesto nel quale la priorità spettava all’erogazione di fondi per il Mezzogiorno.[[13]](#footnote-13)

La scelta di preferire uno sviluppo basato sulla creazione di nuove vie di trasporto su strada, resa evidente dalla creazione dell’autostrada del Sole, portò poi lo stato italiano alla richiesta di finanziamenti per realizzare nuove moderne infrastrutture stradali che si sarebbero affiancate a quelle ferroviarie sottraendo loro di fatto una parte rilevanti dei flussi mercantili. La BEI partecipò quindi al finanziamento relativo alla costruzione della nuova autostrada del Brennero, in particolare la sezione nord che collegava Bolzano al Brennero, ovvero un tratto molto costoso in quanto estremamente complesso sia a livello tecnologico (a causa dell’alto numero di viadotti e gallerie), sia in termini di impatto ambientale (soprattutto in riferimento all’aumento del traffico stradale che la nuova via di comunicazione comportava visto che attirava molti di coloro che prima utilizzavano altri valichi alpini): accanto alla rinnovata ferrovia si aggiungeva così una fondamentale via di comunicazione verso Austria e Baviera. A dimostrazione della difficoltà del progetto, ma anche della sua rilevanza strategica, nel periodo qui considerato i finanziamenti relativi all’autostrada del Brennero rappresentarono un settimo dei prestiti complessivamente concessi alla Società Autostrade e si registrarono ritardi nell’esecuzione dell’opera (che obbligarono alcuni dirigenti BEI a recarsi a Trento alla metà dell’ottobre 1967 per verificare la situazione). Si noti inoltre che, pur essendo strettamente connessi alla realizzazione di un’unica infrastruttura viaria, i finanziamenti formalmente erogati dalla BEI furono in realtà due: uno di 24 milioni di UCE (15.000 milioni di lire) venne erogato nel luglio 1965 e un altro di quasi 16,4 milioni di UCE (poco più di 10.000 milioni di lire) venne attribuito nel dicembre 1970.

Anche in questo caso le condizioni furono di assoluto favore: dato un progetto iniziale che prevedeva un costo complessivo di 48 milioni di UCE (30.000 milioni di lire), la realizzazione dell’autostrada del Brennero venne finanziata con un contributo pari al 50% di tale valore, che fu assegnato in nove rate tra il luglio 1965 e l’agosto 1968 alla società Autostrada del Brennero SpA con la previsione della prima rata di rimborso alla fine del settembre 1970 e dell’ultima rata alla fine del marzo 1985, ovvero quasi 20 anni dopo (il totale degli interessi pagati fu pari a 4.664.957,23 UCE). A tutto ciò si sommava il secondo prestito di 16.393.442,62 UCE (al tasso del 9% con rimborso entro venti anni e ben dieci di franchigia) assegnato il 17 dicembre 1970 utilizzando come interfaccia il CREDIOP, l’ICIPU e la *Deutsche Girozentrale*: si noti che in questo caso il tratto autostradale in cui fare interventi era più ampio ovvero andava da Verona al Brennero.[[14]](#footnote-14) Si trattava di un valore complessivamente limitato se rapportato all’impatto economico garantito dalla nuova autostrada che metteva il Trentino-Alto Adige al centro dei traffici tra Italia settentrionale e Baviera ovvero tra alcune delle regioni più densamente abitate ed economicamente sviluppate della CEE.

L’altro tratto autostradale alla cui costruzione fu destinato un finanziamento della BEI fu poi quello di 48 km collegava il Piemonte alla Valle d’Aosta e quindi alla galleria del Monte Bianco e alla Savoia, nonché alla Svizzera romanda. Con un prestito di 24 milioni di UCE (ovvero 15.000 milioni di lire) erogato alla Società Autostrade Valdostane a partire dal gennaio 1966 e pari al 50% del costo del progetto complessivo, fu quindi finanziata la realizzazione di una nuova veloce via di comunicazione stradale nelle Alpi occidentali che rendeva molto più facili le relazioni commerciali tra l’Italia settentrionale e la Francia centro-settentrionale. Il progetto dell’autostrada in Valle d’Aosta, ovvero del collegamento tra Aosta e la preesistente autostrada Quincinetto-Ivrea-Torino, fu preso in esame nel Comitato di Direzione del 4 maggio 1965. Il contratto di finanziamento, stipulato il 5 ottobre 1965, evidenziava le usuali condizioni di favore: il prestito, erogato in otto rate tra il gennaio 1966 e il dicembre 1967, prevedeva infatti il pagamento di interessi pari al 6,25% e il rimborso della prima rata solo nell’ottobre 1971, mentre l’ultima era stabilita per l’autunno 1985. Si noti infine che il rimborso complessivo fu in realtà inferiore all’importo erogato di ben 552.021 UCE grazie all’abbassamento dell’effettivo tasso di interesse inizialmente previsto.[[15]](#footnote-15)

Con i suoi prestiti la BEI contribuì così allo sviluppo del trasporto “su strada” verso la Francia e la Germania ponendo le basi non solo per un miglioramento del trasporto merci, ma anche per quello del turismo verso l’Italia. Furono favorite tanto le località montane, ovvero quelle delle due regioni attraversate dalle nuove autostrade, quanto quelle lacustri e marine cui i turisti, in particolare quelli tedeschi, potevano accedere utilizzando le nuove infrastrutture stradali alpine e poi quelle realizzate nella pianura padano-veneta.

Non solo alle autostrade alpine veniva dedicato oltre il 23% degli importi erogati dalla BEI per il miglioramento della rete autostradale italiana (cfr. tabella 2 in appendice), ma tali vie di comunicazione erano anche finanziate cercando di realizzare una nuova rete autostradale tra i paesi della CEE. Mentre prestava denaro alle Società Autostradali del Brennero e Valdostane, la BEI finanziava infatti rilevanti opere autostradali anche sull’altro versante delle Alpi. Questo non era ovviamente possibile nelle Alpi centrali e orientali che erano confinanti con paesi extracomunitari, mentre assumeva grande importanza nelle relazioni stradali relative alle valli delle Alpi occidentali, ovvero quelle tra Italia e Francia. Emblematici in proposito erano i casi del finanziamento nel 1967 con 10,12 milioni di UCE dell’autostrada Roquebrune-Menton (frontiera italo-francese) e quello del 1975 relativo al tunnel stradale del Frejus tra le valli dell’Arc e il vallo di Rochemolles in provincia di Torino: essi si sommavano sia al finanziamento erogato nel 1968 e pari a 16 milioni di UCE (10.000 milioni di lire, al tasso del 7% rimborsabili in venti anni di cui i primi cinque di franchigia) per la costruzione del tratto di km. 18,8 compreso tra San Remo e Saint Louis alla frontiera italo-francese, sia al prestito pari a 15 milioni di UCE (poi ridotti 13.661.202,19 UCE al tasso del 7,5% con rimborso dopo venti anni con cinque anni di franchigia) erogato nel settembre 1970 e relativo all’autostrada dei Fiori nel tratto compreso tra Andora e San Remo.[[16]](#footnote-16) In tal modo la BEI finanziava il rafforzamento delle vie di transito per passeggeri e merci tra Italia e Francia che, al termine dei lavori, si basavano su ben tre assi autostradali principali nei quali si potevano immettere, tra le altre, le merci prodotte nel Mezzogiorno e trasportate via mare al porto di Genova.

Proprio la rilevanza strategica del porto di Genova per le merci provenienti dal Mezzogiorno tirrenico, ma soprattutto da Sicilia e Sardegna, portò poi la BEI a finanziare anche l’autostrada dei Trafori così chiamata non solo perché caratterizzata da un elevato numero di trafori lungo il tracciato appenninico tra Liguria e Lombardia/Piemonte, ma perché, intersecandosi con la rete autostradale esistente nella pianura padana, consentiva di mettere in comunicazione Genova con i principali trafori di valico alpini delle Alpi occidentali e centrali (ovvero quelli del Frejus, del Monte Bianco, del Gran San Bernardo, del Sempione e, sia pure a maggiore distanza, del Gottardo). In questo caso la prima tranche del prestito assegnata nel luglio 1973 ammontava a 33,28 milioni di UCE (tasso d’interesse 7,75%, rimborso a venti anni e franchigia di quattro anni), mentre la seconda relativa alla primavera 1975 ammontava 30 milioni di UCE (ovvero 24 milioni di lire al tasso del 10,5% per 15 anni di cui tre di franchigia): entrambe si inquadravano nell’evidente progetto di creare un rete di trasporti autostradali sempre più efficiente tra il Mezzogiorno (continentale e insulare), Genova, la pianura padana e le altre regioni della CEE.[[17]](#footnote-17)

A tutto questo si aggiungevano i prestiti legati ad altri tipi di infrastrutture, da quelle relative alla produzione e distribuzione di elettricità a quelle legate alle telecomunicazioni. Senza queste ultime non si poteva infatti concepire un incremento delle relazioni commerciali tra i paesi CEE e l’Italia e in particolare il Mezzogiorno. I nuovi poli produttivi necessitavano infatti di un’adeguata distribuzione di energia elettrica e di nuove linee telefoniche. Da questo punto di vista l’area alpina presentava condizioni particolari: da una parte l’esistenza di numerosi ed efficienti impianti idroelettrici non comportava la necessità di crearne nuovi, o comunque di chiedere alla BEI prestiti (che sarebbero stati in parte sottratti alle esigenze del Mezzogiorno). Per quanto riguarda invece le linee telefoniche, l’esigenza di un ammodernamento era evidente. Anche in questo caso emergeva la necessità di migliorare le telecomunicazioni tra i paesi transalpini e i nuovi poli industriali, sia quelli realizzati con finanziamenti non comunitari nel centro-nord, sia quelli creati anche con i prestiti erogati dalla BEI. Così ad esempio furono erogati alla SIP ingenti finanziamenti per migliorare ed estendere la telefonia in Veneto e Trentino-Alto Adige (il progetto prevedeva l’installazione di nuove “reti fisse a commutazione di circuiti”): si trattava di un prestito di 25 milioni di UCE (15.625 milioni di lire) erogato nel luglio 1969 (al tasso dell’8,675% per venti anni con tre di franchigia) seguito da un altro di 30 milioni di UCE (24.500 milioni di lire) assegnato nell’aprile 1975 (tasso 9,875%, durata dodici anni di cui due di franchigia).[[18]](#footnote-18) È evidente che la rinnovata efficienza delle telecomunicazioni in area alpina giovava all’intera Italia, ma è altrettanto chiaro che a essere le prime beneficiarie erano le aziende e le comunità del Nord e in particolare quelle alpine, passate dall’essere alla periferia dello sviluppo economico italiano all’esserne uno degli snodi essenziali.

Questa evidenza non sfuggì ai vertici della BEI che a partire dai *reports* celebrativi cominciarono a segnalare come gli effetti dei finanziamenti concessi fossero ben più ampi di quelli verificabili nelle aree economicamente e socialmente arretrate del Mezzogiorno cui erano in gran parte rivolti. In particolare per le infrastrutture ferroviarie e stradali realizzate in area alpina (quasi sempre nei tempi previsti nonostante la presenza di notevoli difficoltà tecniche legate alla necessità di costruire gallerie e viadotti) fu quindi sottolineato non solo il loro impatto positivo per le popolazioni e imprese locali e per la crescita degli scambi in ambito comunitario, ma anche il ruolo giocato da tali vie di comunicazione nel rendere più uniti i cittadini della CEE. Questo diventava tanto più importante quanto più si verificava che, per ragioni indipendenti dall’attività della BEI, i finanziamenti destinati all’Italia meridionale non davano gli esiti attesi sia a causa di tempi di realizzazione molto più lunghi del previsto (per le infrastrutture), sia perché le scelte di alcuni nuovi poli industriali non si erano rivelate opportune (erano ad esempio troppo distanti dai mercati di sbocco e, dopo lo shock petrolifero, dotate di impianti nuovi, ma troppo dipendenti dall’utilizzo di petrolio, una materia prima divenuta molto più costosa di quanto prevedibile nei progetti con l’effetto di rendere poco redditizi gli impianti costruiti utilizzando i prestiti della BEI).

Si noti infine che la particolare attenzione prestata dalle istituzioni comunitarie al finanziamento dei progetti in Italia continuò fino alla metà degli anni settanta, ovvero fino a quando la traumatica fine del sistema monetario previsto a Bretton Woods (il 15 agosto 1971) e lo shock petrolifero dell’autunno 1973 modificarono drasticamente le condizioni economico-finanziarie mondiali e portarono alla stagflazione nei paesi comunitari. La BEI che, a partire dal giugno 1968, aveva previsto la possibilità di erogare parte dei prestiti nella moneta del paese beneficiario, non solo ritornò ai finanziamenti in più valute, ma decise anche di limitare quelle utilizzate, ovvero decise di ricorrere solo a quelle pregiate che meglio reagivano alla congiuntura economica negativa (quindi marchi tedeschi, fiorini olandesi, franchi svizzeri ecc.). In presenza del *gold exchange standard* o comunque di tassi di cambio stabili, il fatto di ricevere e restituire somme in valuta straniera, giustificato dalla volontà della BEI di non utilizzare eccessivamente una valuta e di averne una liquidità eccessiva (in particolare la lira italiana, visto che la metà dei finanziamenti erogati riguardava l’Italia), non aveva comportato particolari problemi alle imprese italiane. Gli oneri relativi alle commissioni di cambio erano nettamente inferiori ai risparmi ottenuti sui tassi di cambio: era quindi normale che nei piani di ammortamento, ovvero di rimborso, si prevedessero versamenti in marchi tedeschi presso la *Deutsche Bundesbank* a Francoforte, in franchi francesi presso la *Banque de France a Parigi*, in fiorini olandesi presso la *Nederlandsche Bank* ad Amsterdam, in franchi belgi presso la *Banque Nationale de Belgique* a Bruxelles, nonché in dollari USA presso la *Federal Reserve Bank* a New York.[[19]](#footnote-19) La scelta di escludere la lira italiana dalle valute utilizzabili per il rimborso dei prestiti della BEI creava non solo dei problemi alla valuta italiana (che agli occhi di investitori internazionali confermava la propria debolezza), ma anche alle imprese italiane che scontavano la svalutazione della moneta nazionale rispetto alle valute forti in occasione del rimborso dei finanziamenti della BEI. Sebbene questa condizione fosse comune a tutte le imprese degli stati CEE che avevano una moneta debole (ad esempio la Francia), la situazione più complessa era proprio quella delle imprese italiane visto che, per mancanza di materie prime alternative al petrolio e per la debolezza dei propri governi, l’Italia restava il paese più debole a livello economico in ambito comunitario e la situazione era ancora più difficile nel Mezzogiorno. In un simile contesto la valutazione positiva delle infrastrutture realizzate nei tempi e modi previsti veniva ancora più enfatizzata sia dalla BEI che dal governo italiano e le vie di comunicazione alpine rappresentavano, nel complesso, degli esempi da segnalare.

**Conclusioni**

Nel corso degli anni sessanta e nella prima metà degli anni settanta la BEI finanziò circa 200 progetti relativi alla costruzione o al rinnovamento di infrastrutture e poli industriali in Italia e in particolare nel Mezzogiorno: quest’ultimo rappresentava l’area socialmente ed economicamente più arretrata e la CEE voleva svilupparlo sia per creare un nuovo mercato in cui le imprese comunitarie potevano operare, sia perché la crescita dell’occupazione e dei redditi pro-capite avrebbe ridotto le possibilità di vittoria dei partiti filo-sovietici. Con questi obiettivi la BEI finanziò in area alpina anche il rinnovamento di due importanti linee ferroviarie e la creazione di due rilevanti autostrade, la cui utilità derivava dal fatto che collegavano l’Italia con i paesi comunitari transalpini avvicinando così il Mezzogiorno ai mercati europei. Gli effetti della realizzazione di tali infrastrutture portarono grandi benefici alle regioni alpine che venivano attraversate (Valle d’Aosta e Trentino-Alto Adige) e alle aree confinanti (in particolare la pianura padano-veneta e la Liguria): non solo le imprese industriali e commerciali ebbero vantaggi, ma anche quelle turistiche visto che all’aumento del traffico di merci corrispose anche quello delle persone e in particolare di coloro che utilizzavano il treno o il trasporto su gomma per recarsi in vacanza in montagna o al mare. Di fatto le aree alpine, che prima del rinnovamento e della creazione di tali infrastrutture erano solo luoghi di transito delle vie di comunicazione che collegavano il nord dell’Italia con la Francia e la Germania meridionale, divennero progressivamente una parte integrante dell’Italia economicamente e socialmente più sviluppata (e peraltro una delle aree più ricche anche in virtù delle favorevoli condizioni fiscali garantite alle regioni a statuto speciale).

**Appendice statistica**

Tab. 1: Finanziamenti erogati dalla BEI all’Italia fino al 30 giugno 1972: distribuzione percentuale tra i diversi enti beneficiari in Italia e nel Mezzogiorno e quota assegnata a quest’ultimo in relazione al totale nazionale

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Italia** |  | **Mezzogiorno** |  | **% Mezzogiorno** |  |
| **Enti Beneficiari** | **Progetti** | **Importi** | **Progetti** | **Importi** | **Progetti°** | **Importi°** |
| Cassa per il Mezzogiorno\* | 79,14 | 54,82 | 86,05 | 67,98 | 100° | 100° |
| IMI | 8,02 | 10,21 | 8,14 | 12,27 | 93,33° | 96,85° |
| CREDIOP / ICIPU | 1,6 | 2,97 | 0,58 | 1,36 | 33,33° | 37,06° |
| **Istituzioni finanziarie** | **88,77** | **68** | **94,77** | **81,61** | **98,19°** | **96,78°** |
| Autostrade | 6,95 | 22,2 | 3,49 | 12,8 | 46,15° | 46,51° |
| Ferrovie dello Stato | 2,14 | 4,99 | 1,16 | 3,59 | 50° | 58,06° |
| STET-SIP | 1,07 | 3,62 | 0,58 | 1,99 | 50° | 44,44° |
| Italcantieri-CMF | 1,07 | 1,19 | - | - | - | - |
| **Imprese** | **11,23** | **32** | **5,23** | **18,39** | **42,6**° | **46,35°** |
| **Totale** | **100** | **100** | **100** | **100** | **91,98°** | **80,64°** |
| **Totale\*\*** | **187** | **1.243,36** | **172** | **1.002,68** |  |  |

Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *reports* della BEI celebrativi (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).

Legenda*:*

\* I prestiti erogati dalla Cassa per il Mezzogiorno includono quelli poi gestiti da ISVEIMER, IRFIS e CIS;

° Le percentuali sono riferite ai valori del Mezzogiorno rispetto al totale nazionale;

\*\* Numero progetti dalla BEI e importi complessivamente erogati (in milioni di UCE).

Tab. 2: Finanziamenti erogati dalla BEI fino alla fine del 1971: distribuzione percentuale tra i paesi CEE e quelli associati

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Progetti\*** | **Progetti\*\*** | **Importi\*** | **Importi\*\*** |
| Belgio | 1,79 | 1,36 | 2,71 | 2,28 |
| Francia | 17,50 | 13,28 | 21,83 | 18,38 |
| Germania Occidentale | 12,14 | 9,21 | 11,45 | 9,64 |
| **Italia °°** | **65,71** | **49,86** | **61,35** | **51,66** |
| Lussemburgo | 1,07 | 0,81 | 0,46 | 0,39 |
| Paesi Bassi | 1,79 | 1,36 | 2,20 | 1,85 |
| **Totale paesi CEE** | **100** | **75,88** | **100** | **84,20** |
| Grecia | 16,85 | 4,07 | 18,92 | 2,99 |
| Turchia | 40,45 | 9,76 | 47,85 | 7,56 |
| Territori d’oltremare / EAMA | 42,70 | 10,30 | 33,22 | 5,25 |
| **Paesi Associati** | **100** | **24,12** | **100** | **15,80** |
| **Totale\*\*** |  | **100** |  | **100** |
| **Totale°** |  | **369°** |  | **2.315,2°** |

Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *report* della BEI celebrativi (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).

Legenda:

°° Rispetto alla tabella 1 i dati italiani non includono i tre finanziamenti erogati nel primo semestre 1972.

\* Percentuale all’interno dei paesi CEE e di quelli associati;

\*\* Percentuale sul totale complessivo degli importi erogati;

° Numero totale dei progetti finanziati dalla BEI e importi complessivamente erogati (in milioni di UCE).

Tab. 3: Finanziamenti erogati dalla BEI in favore delle infrastrutture nelle aree alpine rispetto all’Italia e al Mezzogiorno (1 gennaio 1959 - 30 giugno 1972): numero progetti e importi (in milioni di UCE)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Infrastruttura** | **Italia** |  | **Mezzogiorno** |  | **Alpi** |  | \* | \* |
|  | **Progetti** | **Importi** | **Progetti** | **Importi** | **Progetti** | **Importi** | **Progetti** | **Importi** |
| Autostrade | 13 | 276,05 | 6 | 128,39 | 5 | 64,39 | 38,46 | 23,33 |
| Ferrovie | 4 | 62 | 2 | 36 | 2 | 26 | 50 | 41,94 |

Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *reports* celebrativi della BEI (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).

Legenda: \* le percentuali sono riferite ai valori delle infrastrutture alpine rispetto al totale nazionale.

1. L’UCE (dal francese *Unité de Compte Européenne*) era la moneta di conto ufficiale della CEE ed era utilizzata per la redazione della contabilità in ambito comunitario e per l’emissione di prestiti da parte di istituzioni quali la CECA e la BEI. Creata nel 1950 in occasione dell’istituzione dell’Unione Europea dei Pagamenti (il primo organismo che, attraverso il clearing, consentì dopo la seconda guerra mondiale di avere pagamenti internazionali in valuta tra i paesi europei), l’UCE aveva un valore prefissato in oro pari a quello del dollaro USA, ovvero di 0,888671 grammi di fino. Tale rapporto di cambio fu abbandonato nel 1975 in seguito alle forti fluttuazioni dei cambi generate nel corso della prima metà degli anni settanta dalla crisi valutaria internazionale connessa alla fine del *gold exchange standard* e agli effetti gravemente inflativi provocati dal primo shock petrolifero (a partire dall’autunno 1973 si registrò un incremento del prezzo del petrolio del 400% in un solo anno). Il valore dell’UCE fu quindi legato a quello delle valute comunitarie, ovvero risultava da quello di un paniere di monete che avevano tassi di cambio fluttuanti (e quindi anche il suo valore iniziò a fluttuare). L’utilizzo dell’UCE finì nel marzo 1979 quando fu istituita la *European Currency Unit* (ECU), ovvero la moneta scritturale del nuovo Sistema Monetario Europeo. In riferimento ad UCE ed ECU esiste un’ampia bibliografia che non può essere qui integralmente indicata. Cfr., tra gli altri: Jakob J. Kaplan/Gunther Schleminger, The European Payments Union: Financial Diplomacy in the 1950s, Oxford 1989; Brian Tew, L’evoluzione del sistema monetario internazionale, Bologna 1989; Jean-Claude Koene/Alexandre Lamfalussy (a cura di), In Search of a New Monetary Order, Bruxelles 2013. Si noti infine che il tasso di cambio tra UCE ed ECU era alla pari e quindi, essendo alla pari anche il tasso cambio tra ECU ed Euro ad inizio 1999, gli importi espressi in UCE sono di fatto in Euro, sebbene questo non abbia ovviamente alcun significato per valori relativi agli anni sessanta e settanta. [↑](#footnote-ref-1)
2. In riferimento alla creazione della BEI e ai suoi obiettivi esiste un’amplia bibliografia che non può essere qui integralmente riportata. Oltre ai *reports* pubblicati annualmente dalla stessa BEI (in particolare quelli editi per festeggiare rispettivamente i cinque, dieci, 15, 20, 25 anni dalla propria nascita) cfr. tra gli altri: Mathias Kipping, La Banque Européenne d’Investissement, de l’idée à la réalité(1949–1968). In: Le rôle des ministeres des finances et de l’économie dans construction européenne (1957–1978), Paris 2002;Eric Bussiere/Michel Dumoulin/Emilie Willaert (a cura di), The Bank of the European Union. The EIB, 1958–2008*,* Luxembourg 2008; René Leboutte, La Banque Européenne d’Investissement: cinquante ans de cohésion économique et sociale*.* In: Sandrine Devaux/René Leboutte/Philippe Poirier (a cura di), Le Traité de Rome. Histoires pluridisciplinaires. L’apport du Traités de Rome instituant la Communauté Economique Européenne*,* Bruxelles 2009, pp. 77–98; Lucia Coppolaro, Setting up the Financing Institution of the European Economic Community: the Creation of the European Investment Bank (1955–1957). In: Journal of European Integration History 2 (2010), pp. 87–104; Donatella Strangio, La rinascita economica dell’Europa. Dall’European Recovery Program all’integrazione europea e alla Banca per gli Investimenti, Soveria Mannelli 2011. E’ ai testi sopra indicati, oltre ovviamente ai documenti analizzati presso l’Archivio della BEI (da ora ABEI), che si riferisce quanto indicato nel paragrafo due. [↑](#footnote-ref-2)
3. Sui finanziamenti erogati dalla BEI per lo sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno cfr.: Paolo Tedeschi, The EIB and the Economic and Social Development of Italy from 1958 to the Beginning of the 1970s. In: Eric Bussiere/Dumoulin/Willaert, The Bank of the European Union, pp. 73–90; Matteo Gomellini/Alessandro Tosoni, I finanziamenti della Banca europea per gli investimenti nel Mezzogiorno.In: Rivista economica del Mezzogiorno 23, 4 (2009), pp. 869–900; Donatella Strangio, La Bei e la Cassa per il Mezzogiorno. Criteri di funzionamento e di gestione. In: La Cassa per il Mezzogiorno. Dal recupero dell’Archivio alla promozione della ricerca / Quaderni SVIMEZ 44 (2014), pp. 261–272, nonché le bibliografie e i riferimenti archivistici ivi indicati. Per un’analisi critica di quanto fatto dalle istituzioni finanziarie comunitarie e dalla Cassa per il Mezzogiorno in favore dell’Italia meridionale, soprattutto in riferimento ai risultati ottenuti che furono inferiori alle aspettative, esiste un’ampia bibliografia che è peraltro oggetto di dibattito. Si cfr. in particolare: Salvatore Cafiero, Storia dell’intervento straordinario nel Mezzogiorno (1950–1993), Manduria 2000; Amedeo Lepore, Cassa per il Mezzogiorno e politiche di sviluppo. In: Andrea Leonardi (a cura di), Istituzioni ed economia, Bari 2011, pp. 107–165; Emanuele Felice/Amedeo Lepore/Stefano Palermo (a cura di), La convergenza possibile. Strategie e strumenti della Cassa per il Mezzogiorno nella seconda metà del Novecento, Bologna 2016, nonché, per un’analisi di lungo periodo, Emanuele Felice, Perché il Sud è rimasto indietro, Bologna 2013, Vittorio Daniele/Paolo Malanima, Perché il Sud è rimasto indietro? Il Mezzogiorno tra storia e pubblicistica. In: Rivista di Storia Economica 1 (2014), pp. 3–35; Giuseppe L.C. Provenzano, Perché il Sud è rimasto indietro? Il ruolo delle politiche. Contributo al dibattito a partire da un saggio di Emanuele Felice. In: Rivista Economica del Mezzogiorno 4 (2014), pp. 991–1045. [↑](#footnote-ref-3)
4. Si noti che tre infrastrutture su quattro sono in Valle d’Aosta e Trentino-Alto Adige, regioni a statuto speciale con una fiscalità tradizionalmente generosa. La quarta è invece strettamente connessa al porto di Genova: la Bei segnala l’impatto positivo della rinnovata ferrovia sul porto ligure, ma è chiaro che lo sviluppo di quest’ultimo è determinato anche da altre variabili. Per evidenziare la rilevanza delle quattro infrastrutture si potrebbe confrontare lo sviluppo delle vallate qui analizzate col declino economico-demografico di molte vallate piemontesi o confrontare le eccellenti performances economiche della provincia di Verona (massima beneficiaria subalpina del migliore collegamento con la Germania via Brennero) con quelle di altre province venete lontane da tali infrastrutture (ad esempio Rovigo). E’ però chiaro che il successo (o il mancato sviluppo o la crescita inferiore) non può essere messa in correlazione solo alla presenza o meno delle infrastrutture finanziate dalla BEI. Il contributo si limita quindi a prendere atto del giudizio positivo dato dai vertici della BEI. [↑](#footnote-ref-4)
5. Il gasdotto partiva dal giacimento di gas naturale di Drenthe e trasportava in Italia la materia prima acquistata dall’ENI. Cfr. ABEI, CD 4/71, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 26, 27 et 28 janvier 1971. [↑](#footnote-ref-5)
6. La BEI metteva a disposizione del progetto quella che, in tecnica bancaria, veniva definita un’apertura di credito: il beneficiario prelevava di norma la somma in un’unica soluzione (sebbene potesse comunque effettuare più prelievi separati) e restituiva alle scadenze previste le rate comprensive di interessi. In altri casi la BEI non metteva a disposizione liquidità ma semplicemente garantiva il proprio intervento in caso di mancato rimborso del debitore principale: in virtù di tale garanzia quest'ultimo si presentava presso un istituto di credito (avente sede in un paese della CEE) e poteva ottenere un prestito (di norma nella forma contrattuale di un’apertura di credito o di uno sconto di cambiali) a un costo complessivo che risultava inferiore (considerando anche la commissione pagata alla BEI) a quello normalmente praticato ai clienti privi della “garanzia BEI”. Questo secondo tipo di operazioni consentiva alla BEI di ampliare, quando necessario, la propria capacità di finanziare progetti di interesse europeo. Per tutte le informazioni relative alle modalità di intervento della BEI, alla clausole contrattuali utilizzate (tassi d’interesse, durata dei finanziamenti, tipologia dei prestiti ecc.) si cfr., oltre alla bibliografia sulla BEI precedentemente indicata, La Banque Européenne d’Investissement, In: Notes et Etudes Documentaires 4022–4023 (17 septembre 1973), pp. 21–23, 27–29, 33–34. [↑](#footnote-ref-6)
7. Si noti che, proprio per evitare che la BEI fosse vista come concorrente all’attività di finanziamento svolta dalle principali banche dei paesi membri della CEE, una delle prime operazioni svolte dalla presidenza della BEI fu quella di scrivere a tali banche (per l’Italia la Banca Commerciale Italiana) una lettera in cui si spiegava il ruolo dell’istituzione e soprattutto si annunciava l’imminente apertura di rilevanti depositi presso le stesse. Il quadro era molto chiaro ed annullava tutti i timori di una concorrenza sleale perché fatta da una banca finanziata da fondi comunitari: non solo la BEI creava nuove occasioni di intervento per le principali banche europee, ma con i propri depositi aumentava la loro disponibilità di risorse finanziarie e quindi diveniva di fatto un’istituzione che le supportava. Si noti inoltre che, al fine di garantirsi liquidità in più valute e di mantenere la “clausola monetaria” (ovvero la regola che il beneficiario del prestito doveva rimborsare il prestito nella valuta ricevuta), la BEI aveva aperto conti correnti presso le banche di emissione dei paesi membri della CEE, nonché presso la *Federal Reserve Bank* di New York. A tali banche le società beneficiarie dei finanziamenti dei prestiti BEI potevano rivolgersi sia per ritirare le somme ottenute in prestito, sia per rimborsare capitale e interessi. Si noti infine che nel periodo qui analizzato la BEI trovava le risorse necessarie alla sua attività non solo nei capitali versati dagli stati membri (pari alla nascita ad un milione di UCE versato in parte in oro, in parte in valute dei paesi CEE e dollari USA), ma anche nei prestiti ottenuti sui sei mercati comunitari, in Svizzera e USA (e in seguito in Giappone). Cfr. ibidem, pp. 15–17. [↑](#footnote-ref-7)
8. Sugli enti beneficiari dei prestiti erogati dalla BEI in Italia cfr. la tabella 1 in appendice. Si noti inoltre che Italcantieri-CMF fu beneficiaria di ben due finanziamenti della BEI, gli unici che, negli anni sessanta, non arrivarono nel Mezzogiorno pur non facendo riferimento a infrastrutture. Nel 1962 la BEI erogò, infatti, 4,8 milioni di UCE per la riconversione di una parte dei cantieri navali di Livorno in stabilimenti di carpenterie metalliche della CMF di Livorno in grado di dare lavoro a 1.000 lavoratori. All’Italcantieri furono erogati, nel 1968, ben 10 milioni di UCE (6.250 milioni di lire) per la modernizzazione dei cantieri di Monfalcone (prestito al tasso del 6,5% da rimborsare dopo dodici anni con i primi tre anni di franchigia). Cfr. ABEI, CD 33/67, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 7 et 8 décembre 1967. [↑](#footnote-ref-8)
9. ABEI, CD 93/61 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 15 février 1961. Nel 1974 il progetto delle SNCF “Modane” ottenne un ulteriore finanziamento dalla BEI di 18 milioni di UCE al fine di accrescere la capacità del trasporto ferroviario sulla tratta Chambery-Modane. Ibidem., CD 57 – SG 21/73 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 5 et 6 juin 1973. [↑](#footnote-ref-9)
10. Cfr. ABEI, Pratica FS Genova-Modane (1961–7002), progetto di “elettrificazione e sistemazione [layout] della linea ferroviaria Genova-Modane, attraverso il cambiamento della corrente di trazione”, financial number 10012; Ibidem, CD 93/61, Procès-verbal de la réunion du 15 février 1961. Queste le date di erogazione delle tre rate di finanziamento da 4.375 milioni di lire ciascuna: 3 luglio 1961, 31 ottobre 1961, 1 marzo 1962. Questi erano peraltro gli importi erogati nelle diverse valute: 16 milioni di marchi tedeschi; 32.090.890 franchi francesi, 100 milioni di franchi belgi; 14,48 milioni di fiorini olandesi e 4,5 milioni di dollari USA (cfr. in particolare Ibidem, Projet FS Genes-Modane, lettera BEI al Ministero dei Trasporti, 8 gennaio 1963, nonché la documentazione relativa alle singole rate in ivi). Si noti infine che le valute comunitarie erano solo quattro perché tra franco belga e franco lussemburghese era in vigore un’unione monetaria. [↑](#footnote-ref-10)
11. Cfr. ABEI, Pratica FS Bolzano-Brennero (1963–7017), progetto di “Cambiamento della corrente di trazione della linea ferroviaria Bolzano-Brennero”, financial number 10059; Ibidem, CD 155/63, Procès-verbal de la réunion du 20 août 1963. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle due rate di finanziamento: 1 giugno 1964, 1.500 milioni; 1 giugno 1965, 1.625 milioni. [↑](#footnote-ref-11)
12. Cfr. ABEI, CD 30/66 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 6 juillet 1966; CD 31/1966, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12 et 13 octobre 1966. [↑](#footnote-ref-12)
13. Cfr. ABEI, Projet FS Genes-Modane, Contrôle – Lettera della BEI, Direzione dei Prestiti, Amministrazione, Note au dossier, 28 febbraio 1972. [↑](#footnote-ref-13)
14. Cfr. ABEI, Pratica Autostrada del Brennero I (1965–7002), progetto di “costruzione della sezione dell’autostrada del Brennero compresa tra il colle del Brennero e Bolzano”, financial number 10085; CD 184/64, Procès-verbal de la réunion du 29 octobre 1964. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle singole rate di finanziamento della prima tranche: 28 luglio 1965, 600 milioni; 5 ottobre 1965, 900 milioni; 8 luglio 1966, 2.000 milioni; 4 gennaio 1967, 1.000 milioni; 7 luglio 1967, 2.500 milioni; 25 ottobre 1967, 1.500 milioni; 29 dicembre 1967, 500 milioni; 22 maggio 1968, 2.500 milioni; 28 agosto 1968, 3.500 milioni. Si noti peraltro che la BEI non prese in considerazione l’ipotesi di prolungare da 20 a 25 anni il prestito (cfr. ibidem, CD 15/1967, Procès-verbal de la réunion du 30 juin 1967). Sul ritardo nell’esecuzione dei lavori cfr. Ibidem, CD 26/67, Procès-verbal de la réunion du 11 octobre 1967. Si noti inoltre che nel tasso di interesse pagato per il secondo finanziamento era compresa la commissione dello 0,25% spettante alla *Deutsche Girozentrale* presso la quale transitavano i 60 milioni di marchi tedeschi del finanziamento. Cfr. ABEI, CD 30/70 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 20, 21 et 22 octobre 1970; CD 59 – SG 22/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12, 13 et 14 juin 1973. [↑](#footnote-ref-14)
15. Cfr. ABEI, pratica Autostrada della Val d’Aosta (1965–7003), progetto di “costruzione di un’autostrada tra Quincinetto e Aosta”, financial number 10088; Ibidem, Direction des Affaires Générales, CD/16/65 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion du 4 mai 1965. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle singole rate di finanziamento: 18 gennaio 1966, 1.000 milioni; 2 marzo 1966, 1.000 milioni; 7 giugno 1966, 2.000 milioni; 7 settembre 1966, 3.000 milioni; 7 aprile 1967, 3.000 milioni; 7 settembre 1967, 2.000 milioni; 6 novembre 1967, 1.500 milioni; 6 dicembre 1967, 1.500 milioni. [↑](#footnote-ref-15)
16. Cfr. ABEI, Direction AG – Secrétariat – CD 101 – SG 28/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 24 et 25 juillet 1974; CD 108 – SG 31/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 3, 4 et 5 septembre 1974; CD 144 – SG 42/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 27 et 28 novembre 1974; CD 147 – SG 43/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 4 et 5 décembre 1974; CD 10 – SG 3/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 21, 22 et 23 janvier 1975. Cfr. inoltre CD 1/1967 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 11 et 12 janvier 1967; CD 8/1967 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 18, 20 et 21 avril 1967; CD 33/67, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 7 et 8 décembre 1967; CD 33/69, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 17 octobre 1969; CD 34/69, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 20, 21 et 22 octobre 1969. [↑](#footnote-ref-16)
17. Cfr. ABEI, CD 47 – SG 18/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 16 et 17 mai 1973; CD 59 – SG 22/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12, 13 et 14 juin 1973; CD 17 – SG 5/75, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 4, 5 et 6 février 1975. [↑](#footnote-ref-17)
18. Cfr. ABEI, Direction AG – Secrétariat – CD 47 – SG 13/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 7, 8, 9, 10 et 11 avril 1975; CD 51 – SG 14/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 15 et 16 avril 1975; CD 63 – SG 17/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 13, 14 et 15 mai 1975. [↑](#footnote-ref-18)
19. Cfr. in proposito il già citato finanziamento BEI relativo al progetto FS Genova-Modane in ABEI, Projet FS Genes-Modane, lettera raccomandata della BEI al Ministero dei Trasporti del 4 dicembre 1963, nonché Ibidem, Versements, Lettere tra la BEI e il Ministero dei Trasporti in riferimento al versamento del finanziamento e al rimborso di interessi e capitali (nelle valute indicate nel testo). [↑](#footnote-ref-19)