

## Tutti i costi record del treno più veloce

di **Marco Menduni** da *il Secolo XIX.it* del 13/12/08

Benvenuti su uno dei tratti ad Alta Velocità più costosi del mondo. Oggi alle 16 il debutto: da Milano a Bologna in un'ora e cinque, nemmeno il tempo di un film, al massimo un "corto". Poi tra Milano e Roma, le "due capitali", si viaggerà in tre ore e mezza nella versione senza fermate intermedie; in tre ore e 59 minuti con la doppia fermata a Bologna e Firenze. Non soffriranno più di tanto i fumatori incalliti, godranno quelli che hanno fretta, sempre tanta fretta. Quanti? «Quel cinque per cento di viaggiatori che possono spendere per andare così veloce», commenta un po' amaro al *Secolo XIX* Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, da sempre un osservatore attento delle dinamiche dell'alta velocità e dei suoi costi esagerati. Gli altri? Gli altri aspettano. Il popolo dei ritardi e della sporcizia, quelli che apprendono dall'altoparlante (ma sempre dopo) che «il treno da... a... oggi non è stato effettuato». Il popolo dei pendolari, quei due milioni di italiani che ogni giorno viaggiano sui regionali e qualche volta sugli interciti. Sempre più spesso Plus, con prenotazione e sovrapprezzo obbligatorio. Oggi protesteranno, alla centrale di Milano, inaugurata dopo il restyling. Ci saranno anche quelli della Liguria, e ci sarà anche l'assessore regionale ai Trasporti, Enrico Vesco.

Cara, carissima Alta Velocità. Cara quanto? La stessa Trenitalia ammette: in Francia il costo medio al chilometro è stato di 10 milioni di euro al chilometro. In Spagna di nove. In Italia di 32. E fa già più di tre volte tanto.

Poi c'è Ivan Cicconi, esperto di infrastrutture e opere pubbliche, che si è messo a rifare i conti. Ha fatto una media tra il costo medio in Francia, Spagna e Giappone: 9,7 milioni a chilometro. Parametrando tutto, ma proprio tutto, dei costi italiani, è saltata fuori la cifra-monstre di 60,7 milioni. E siamo al 500 per cento in più. Un incremento mozzafiato.

Possibile? «In realtà non è né 32 né 60, ma 45», ha ammesso con onestà l'ex ministro Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nei Governi Berlusconi 2 e 3 Pietro Lunardi. Spiegazione: la Francia e la Spagna sono più piatte. Non c'è bisogno di tanti trafori. «E magari non ci sono nemmeno le discariche abusive da bonificare lungo il percorso». Sia pure. Ma qui le cifre sono moltiplicate a dismisura. Tanto che a un certo punto, di fronte all'aumento esponenziale dei costi, è entrata in scena l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori servizi e forniture, con appunti severissimi.

Intanto Andrea Salemmè, amministratore delegato di Tav, ha spiegato a Claudia Di Pasquale, autrice di una lunga inchiesta per *Exit*, su La7, che i maggior costi sono dovuti anche «al fatto che non si è scelta la strada di infrastrutture leggere, ma di scommettere sul futuro permettendo anche il passaggio ai merci». Per ora non ce ne sono: nessuna azienda ha ancora mezzi adatti da far transitare sui binari dell'Alta Velocità. Ma intanto il professor Ponti incalza: «Ben venga la Milano-Bologna e poi il prolungamento fino a Roma. Ok, d'accordo, sarà una buona cosa per noi professionisti che abbiamo bisogno di viaggiare, anche a prezzi elevati, su questa tratta. Il problema è un altro: un'opera è utile alla collettività anche per quanto costa. E se costa tre volte tanto rispetto agli altri Paesi, anche un non esperto capisce che l'utilità cala».

Poi due piccole puntualizzazioni: «La prima: i treni vogliono far concorrenza all'aereo. Ma l'aereo lo paga chi viaggia, il treno ad Alta Velocità lo paghiamo tutti noi contribuenti e non si capisce perché». La seconda? «Non esistono solo i pendolari da treno. Ci sono gli altri 10, 11 milioni di pendolari "costretti" a muoversi in macchina. Non per gusto di inquinare, ma perché non hanno alternative, il treno non lo potranno prendere mai. E lasciano nelle casse dello Stato dai 35 ai 50 miliardi l'anno di tasse automobilistiche». Che dovrebbero servire a remunerare tutto il sistema. «In realtà loro pagano e sono costretti ad affrontare ingorghi perenni senza alcuna contropartita».

Milano, Bologna, Roma. Questa tratta è un successo annunciato. Ma intanto quella tra Roma e Napoli, che sembrava ideale per un collegamento ad Alta Velocità, da due anni è un deserto. Intanto sono aumentati i costi dei biglietti e degli abbonamenti e da 280 euro a 420 al mese. Non pare in linea con l'inflazione. «E una catastrofe sarà la Milano-Torino», annuncia Ponti.

Ma qual è la dinamica tutta Italiana che ha portato i costi per la Tav ad impennarsi in progressione geometrica? Il sistema è quello dei *general contractors*, benevolmente tradotto in italiano come contraente generale. Bisogna risalire al 1991 per comprendere meglio la storia. A quando le Ferrovie attribuiscono alla Tav Spa la concessione per la progettazione, costruzione e sfruttamento delle linee ad Alta velocità.

Tav affida poi le opere a consorzi di imprese radunati intorno a Fiat, Iri ed Eni. I lavori proseguono senza gare, ad affidamento diretto e senza l'onere della successiva gestione. Con un sistema che l'ex ministro delle Infrastrutture dell'esecutivo guidato da Romano Prodi Antonio Di Pietro ha definito così, in parole semplicissime: «Ti pago per quanto spendi». E più spendi, più ti pago.

La situazione appare così fuori controllo che alla fine dello scorso anno l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici è intervenuta con una "indagine relativa agli interventi gestiti da Tav S.p.A.". E con rilievi molto pesanti. «Le convenzioni tra Tav e *general contractors* sono state stipulate senza riferimento ad un'adeguata progettazione, neanche di massima, ma sulla base di un importo presunto dell'opera»; «anche nei casi in cui la progettazione esecutiva ha successivamente ridefinito un importo dell'opera considerevolmente maggiore Tav non si è mai avvalsa della facoltà di recesso»; «Anche i progetti esecutivi hanno spesso mostrato un livello carente di approfondimento».

Così si arriva a un secondo documento, questo recentissimo. È sempre dell'*Authority* ed è datato 15 luglio. Ancora una volta si parla di «abnorme dilatazione dei tempi di costruzione», di «criticità di un affidamento effettuato in carenza di un'adeguata definizione dell'opera», del «persistere, anche in seguito all'approvazione del progetto definitivo, di ulteriori criticità».

L'Autorità, per questo passaggio, decide anche di trasmettere gli atti alla Corte dei conti. E mette "sotto osservazione" i lavori. Sia per quanto riguarda la definizione dei contenziosi del passato, sia per il rispetto di un obbligo: «L'affidamento a

terzi con concorso del 60 per cento delle opere civili e di armamento». Intanto i detrattori della Tav rifanno per l'ennesima volta i conti. E scoprono, dati alla mano, che la tratta Roma-napoli è costata il 568 per cento in più del previsto. La Bologna-Milano, che s'inaugura oggi, il 526. La Bologna-Firenze il 595. La Torino-Milano il 740.

Oggi parte il nuovo collegamento. C'è il prezzo di lancio, una sorta di super-promozione che non lascia, per il futuro, sperare in tanta benevolenza. La tratta Milano-Bologna costerà 50 euro in prima classe e 35 in seconda. La Milano-Roma 98 e 71. Ulteriore sconto del cinque per cento se si acquista on-line. E per qualcosa ci sarà da lustrarsi gli occhi. La Frecciarossa della Bombardier è un gioiellino da 300 chilometri all'ora. Da godere.