

I COSTI VERI DELL'ALTA VELOCITÀ

Gli “interessi intercalari” e il costo vero del Progetto TAV

Quanto ci è costata la cerimonia celebrata il 7 agosto del 1991, e quanto ci sono costate o ci costeranno tutte le bugie con annesso consulenze, opere aggiuntive, opere indotte e nuove stazioni che si sono aggiunte alla madre di tutte le bugie? Ci hanno provato in molti a formulare questa domanda. Una risposta minimamente affidabile non è mai arrivata.

La misura del valore di tutte le bugie raccontate in questa storia è data proprio dalla variazione del costo preventivato per il project financing nel 1991. La stima dei costi per gli “interessi intercalari”, quelli dovuti alle banche, per i cosiddetti prestiti privati, per il solo periodo della durata dei cantieri, erano stati quantificati in 1.500 miliardi di lire (770 milioni di euro); nel 2010 la stima è di 8.700 milioni di euro. Gli oneri finanziari, solo per la fase di realizzazione delle infrastrutture, passerebbero così da un valore unitario 100 stimato da FS nel 1991 ad un valore pari a 1.130, con un aumento di oltre il mille per cento. La voce interessi intercalari è quella che registra la più alta variazione, dal doppio al triplo delle altre voci di costo preventivate per il Progetto TAV nel 1991 (vedi Tab.4).

Del tutto sconosciuti sono invece i costi sostenuti per opere ed attività che nei preventivi del 1991 non erano stati evidenziati o presi in considerazione. Quelli che almeno dovrebbero essere considerati per una corretta valutazione dei costi effettivi sostenuti, o da sostenere, sono sintetizzabili in tre voci. Quella dei costi diretti (personale e servizi) e indiretti (studi, consulenze, comitati, progetti, pubblicità, etc.) sostenuti dalle società interamente a capitale pubblico: FS SpA, TAV SpA, Italferr SpA, RFI SpA, e Infrastrutture SpA. Quella dei costi per le “opere compensative o indotte” concordate con gli Enti locali

Voci di costo progetto TAV 1991 (in milioni di €)	Dati ufficiali 1991	Stime 2010	Indice 2010 (1991=100)
Tratte	9.254	48.700	526
Nodi	1.064	8.400	789
Materiale rotabile	2.454	8.200	334
Infrastrutture aeree	614	3.200	521
Interessi intercalari	770	8.700	1.130
Totale voci ufficiali progetto TAV 1991	14.156	77.400	547
Studi, progettazione e realizzazione delle nuove stazioni per l'alta velocità con finanziamenti pubblici	non previsto	6.350	
Costi diretti (Struttura) e indiretti (Comitati, garanti, consulenti, conferenze, promozione, pubblicità, etc.) sostenuti da FS, RFI, TAV, Italferr, ISPA, per l'Alta velocità	non previsto	3.900	
Opere indotte e/o compensative connesse con l'alta velocità fuori dai contratti per le tratte stipulati con i general contractor	non previsto	9.200	
Totale voci non previste		19.450	
Totale costi progetto TAV	14.157	96.850	684

(Tab.4 - Variazione delle voci di costo del Progetto TAV, dal 1991 al 2010)

nelle conferenze dei servizi e fuori dai contratti affidati ai general contractor per la realizzazione delle tratte e dei nodi. Quella, infine, già segnalata, per la realizzazione delle nuove stazioni AV dedicate. Per le SpA pubbliche la stima è pari a 3.900 milioni di euro, per le opere compensative è di 9.200 milioni di euro e per le nuove stazioni 6.350 milioni di euro.

Il progetto presentato il 7 agosto 1991, stimato e contrattualizzato con una cifra complessiva pari a 14.156 milioni di euro, è oggi lievitato a 96.850 milioni di euro. Fatto 100 il costo nel 1991, nel 2010 siamo ad un costo stimato pari a 684 e, comunque, anche non includendo le voci di costo non considerate nel progetto presentato nel 1991, si è passati da un indice 100 ad un indice di 547, con un aumento percentuale del 447%.

Anche sui tempi di realizzazione il disastro TAV non scherza. Nel 1991 avevano promesso non solo costi ma anche “tempi certi”, e avevano giurato che non avrebbero superato i sette anni. Dopo venti anni quel Progetto è stato realizzato per circa i due terzi e per il suo completamento ce ne vorranno almeno altri 10. Nel 2020, quando il Progetto sarà completato, dalle casse pubbliche saranno usciti circa 100 miliardi di euro; nel frattempo i cittadini italiani avranno già iniziato a pagare i rimborsi e gli oneri finanziari del cosiddetto finanziamento privato scaricato nel debito pubblico. Le stime indicano in un importo di circa 2.200 milioni di euro la quota media annua, da versare per circa 30 anni, necessaria per l'estinzione dei debiti contratti con gli istituti bancari.

Da queste cifre disastrose non emerge però il dato più perverso. Alla data del suo completamento nel 2020, il costo, nelle stime più attendibili, sarà di 96.850 milioni di euro: ma da dove sarà arrivata questa montagna di soldi? Le stime anche in questo caso sono abbastanza facili da fare, essendo fondate su 20 anni ormai consolidati, e 10 da valutare sulla base di un modello ormai altrettanto noto nel suo funzionamento.

Nei bilanci annuali dello Stato le cifre che riscontriamo come espressamente stanziati per l'Alta velocità in questo periodo

ammonteranno a poco più di un terzo del costo complessivo, mentre poco meno di un terzo saranno i prestiti delle banche accessi da TAV SpA e da Infrastrutture SpA fino al 2005, e successivamente da FS SpA e RFI SpA. Manca all'appello una cifra più o meno pari ad un terzo dell'importo complessivo. Sono circa 30 miliardi di euro spesi per il Progetto TAV, ma che sono finiti nel bilancio di FS sotto voci di spesa che poco o nulla hanno a che fare con l'Alta velocità.

Lo Stato ogni anno con il contratto di programma trasferisce alle FS le risorse necessarie per garantire il servizio ferroviario universale: nel periodo di riferimento mediamente una cifra di circa 4 miliardi di euro all'anno. Bene, ogni anno i boiardi delle società di Stato hanno sottratto circa un quarto di queste risorse al servizio universale per coprire i costi per realizzare le infrastrutture, nodi e linee aeree, e per acquistare il materiale rotabile, ETR 500, per il servizio Alta velocità.

Tutti i cittadini italiani hanno pagato, stanno pagando e pagheranno la bugia del finanziamento privato, mentre, per offrire un servizio di mobilità veloce al 5 per cento degli utenti ferroviari, al restante 95 per cento sono stati e saranno scippati circa un miliardo di euro ogni anno, per trent'anni.

I general contractor e i costi delle "tratte"

Anche per la linea già in esercizio, la Torino-Napoli, i costi complessivi sono ancora sconosciuti. I costi noti sono solo quelli sostenuti per la realizzazione delle singole "tratte", la cui realizzazione è stata affidata ai general contractor (vedi Tab.5).

Nuove tratte AV della linea Torino-Napoli	Contratti 1991 milioni di €	Dati Fs 2006 milioni di €	Stime 2010 milioni di €	Indice di costo nel 2010 (1991=100)	Costo €/km 1991	Costo €/km 2010
Torino-Milano	1.074	7.788	8.300	773	8,6	66,4
Milano-Bologna	1.482	7.150	7.950	536	8,1	43,7
Bologna-Firenze	1.074	5.954	6.700	624	13,6	84,8
Roma-Napoli	1.994	6.235	7.200	360	9,8	35,3
TOTALE LINEA TO-NA	5.624	27.127	30.150	536	9,4	51,1

(Tab.5 - Costi delle infrastrutture a terra delle nuove tratte della linea Torino-Napoli)

Fatto 100 il valore complessivo dei contratti firmati nel 1991, nel 2010 ha raggiunto un importo equivalente di 536. La tratta Bologna-Firenze registra il valore del costo a chilometro più elevato, giustificato dal fatto che questa è quasi tutta in galleria; registra però anche un aumento dell'indice di costo complessivo nettamente superiore alla media, secondo solo a quello della tratta Torino-Milano. In tutti e due i casi il general contractor è FIAT SpA, ed il capofila dei due Consorzi sub-affidatari è Impregilo SpA: la più grande impresa nazionale del settore delle costruzioni, passata dalla FIAT nelle mani della famiglia Romiti e poi in quelle delle banche e dei monopolisti delle Autostrade, i due gruppi economico-finanziari che fanno capo a Marcellino Gavio e alla famiglia Benetton.

La linea Torino-Napoli comprende anche la tratta Firenze-Roma, non ricompresa in quelle affidate ai general contractor, in quanto già in esercizio dagli anni '80; per questa tratta erano

previsti solo lavori di adeguamento. L'adeguamento non riguarda però il sistema di alimentazione elettrica dei treni: concepita negli anni '60, insieme al Pendolino, è alimentata con corrente continua a 3kV. I costi di adeguamento previsti erano quantificati in 51 milioni di euro, sono stimati nel 2010 in 950 milioni di euro, con un indice che, fatto 100 il preventivo del 1991, arriva a 1863 nel 2010.

Il costo preventivato per tutte le tratte della linea Torino-Napoli, compreso l'adeguamento della Firenze-Roma, era nel 1991 di 5.675 milioni di euro, nel 2010 è salito a 31.150 milioni di euro, con un indice che passa da 100 a 549. Nessuno dei contratti, nel 2010, nemmeno quello della tratta Napoli-Roma, in esercizio dal 2006, è ancora chiuso. Contenziosi molto consistenti, ad esempio, sono aperti per i lavori realizzati nella tratta Bologna-Firenze, ai quali si dovrebbero aggiungere i danni ambientali, quantificati nel 2009 dal Tribunale di Firenze in 900 milioni di euro. I giudici hanno condannato il CAVET al risarcimento di 180 milioni euro, ma anche su questi pende un contenzioso con TAV SpA alla quale la FIAT chiede l'eventuale rimborso in caso di condanna definitiva del CAVET.

Per le tratte con i cantieri che nel 2010 non sono ancora aperti le stime dei costi sono ancora più problematiche. Quelli indicati in questo caso rappresentano solo il valore minimo che ci si può attendere, alla fine della grande abbuffata (vedi Tab.6).

La Verona-Venezia registra il valore più basso del parametro di costo a chilometro. Il motivo è dato dal fatto che il contratto con il Consorzio IRICAVDUE ha registrato nel 2001 lo scorporo della sub tratta Padova-Venezia, che è stata realizzata da RFI attraverso gare di appalto, mentre la sub tratta Verona-Padova di 76 km è rimasta in capo al general contractor. Nel costo indicato pesa dunque quello decisamente inferiore che si è registrato per la realizzazione della sub tratta Padova-Venezia, confermando, se ce ne fosse bisogno, l'onerosità del sistema di affidamento del contraente generale.

Tratte della linea Milano-Venezia e Genova-Milano	Contratti 1991 milioni di €	Dati Fs 2006 milioni di €	Stime 2010 milioni di €	Indice di costo nel 2010 (1991=100)	Costo M€/Km 1991	Costo M€/Km 2010
Milano-Verona	1.125	5.735	6.400	569	9,8	57,1
Verona-Venezia	896	5.455	5.900	658	7,7	50,9
Genova-Milano	1.585	4.979	5.500	347	12,2	101,8
Totale tratte	3.606	16.169	17.800	494	10,1	63,1

(Tab.6 - Costi delle tratte AV nel 2010 ancora prevalentemente in fase di progettazione)

La Genova-Milano in apparenza registra un aumento dell'indice del costo complessivo decisamente inferiore rispetto alla media, mentre, al contrario, il costo a chilometro vede un aumento record, ben 200 punti sopra la media dell'indice del costo a chilometro delle tre tratte. Per questa tratta il contratto firmato nel 1992 prevedeva la realizzazione di un tracciato di 130 chilometri, che si sviluppava fra Genova Principe e Milano Rogoredo. Il progetto originario viene bocciato una prima volta dalla Commissione Valutazione di Impatto Ambientale del ministero dell'Ambiente, il 2 giugno del 1994. La stessa Commissione il 4 maggio del 1998 si esprime ancora sul progetto ripresentato dal consorzio COCIV. Alla Commissione pervengono 104 osservazioni da parte di privati cittadini, associazioni ambientaliste e di categoria. Il parere finale del Comitato dettaglia le osservazioni al Progetto in ben 24 punti.

Le osservazioni, sul quadro programmatico, espresse in quel parere sono semplicemente disarmanti: «1) la finalità primaria dell'opera, collegamento passeggeri veloce Ge-Mi, appare ge-

nerica e non è circostanziata la consistenza qualitativa e quantitativa dei benefici socio-economici che conseguono alla riduzione del tempo di percorrenza. Relativamente al traffico merci, non risulta giustificata la realizzazione dell'intera Ge-Mi come soluzione al problema, di natura più limitata, del "terzo valico" appenninico; 2) l'intero procedimento di stima e previsione dei traffici è esplicito in modo generico e non sufficientemente circostanziato perché possa essere ripercorso e valutato; 3) la stima dei traffici attuali appare sovradimensionata rispetto alle stime sempre di ambito FS e parimenti appaiono sovradimensionate le previsioni di crescita del traffico risultanti dalle simulazioni modellistiche, addirittura doppie rispetto a quanto assunto inizialmente dallo stesso studio di impatto ambientale, e questo sia per il traffico passeggeri che per il traffico merci, per l'area vasta come per la direttrice specifica».

La stessa Commissione di Valutazione avrebbe sicuramente espresso lo stesso identico parere tecnico, cinque anni dopo, senza la Legge obbiettivo che ha cambiato le procedure di approvazione per le "grandi opere". Con le nuove norme verranno approvate tutte le tratte che ancora erano al palo e le nuove linee di Alta velocità che nel tempo si sono aggiunte a quelle del 1991.

Dopo la bocciatura del 1998, nel 2003, viene approvato, sul tavolo politico del CIPE, anche il progetto della Genova-Milano, ribattezzato con nome di "Terzo valico dei Giovi". La lunghezza della nuova tratta di AV si riduce da 130 a 54 chilometri, di cui 39 in galleria, per collegare Genova a Tortona. A Tortona la nuova tratta si congiunge con la linea storica Piacenza-Milano, mentre poco prima di Tortona, all'altezza di Novi Ligure, è previsto un raccordo tecnico con la linea storica per Torino. La "tratta" in sostanza diventa un "trattina" che collega Genova alle linee storiche sia per Milano che per Torino.

Ma c'è anche un'altra novità, emblematica degli errori tecnici originari. Come per le altre tratte, il progetto di partenza prevedeva infrastrutture aeree alimentate con corrente alternata a

25kV, per garantire la sostenibilità di un forte traffico e velocità fino a 300 km/h. Le previsioni di traffico erano ovviamente gonfiate fino all'inverosimile ma, anche con quelle assurde previsioni, progettare una tratta di quella lunghezza con infrastrutture che consentono di raggiungere i 300km/h di velocità era già oltre il limite della ragionevolezza. La riduzione della nuova tratta a 54 km ha ovviamente imposto di adottare lo stesso sistema di alimentazione delle linee storiche, consentendo comunque una velocità di punta di 250 km/h e una maggiore integrazione del traffico ferroviario merci e passeggeri.

Nonostante il ridimensionamento non è però cambiato il costo, rimasto esattamente uguale a quello del progetto bocciato cinque anni prima. Non è cambiato nemmeno il general contractor che è sempre il consorzio COCIV, nel quale però i soci vendono e comprano le quote di partecipazione, registrando alla fine una presenza addirittura al 94,5% di Impregilo, a conferma della appetibilità del controllo di general contractor che per grazia ricevuta sono i maggiori commensali del banchetto ad Alta velocità.

Sia il COCIV che gli altri due Consorzi, IRICAVDUE per la Milano-Verona e CEPAVDUE per la Verona-Venezia, hanno rischiato per ben due volte la perdita del contratto. Nel 2001 con la Legge Finanziaria e nel 2007 con il Decreto Legge n.7, la cosiddetta lenzuolata Bersani. In entrambi i provvedimenti si sanciva la decadenza dei contratti firmati da TAV SpA con i general contractor, e il successivo riaffidamento degli stessi attraverso gare di appalto in linea con le direttive europee.

I tre Consorzi hanno salvato i contratti grazie ai cambi di maggioranza, con i nuovi esecutivi che hanno immediatamente provveduto all'azzeramento delle norme varate dai precedenti: nel 2002 con il collegato alla Finanziaria e nel 2008 con il Decreto legge anticrisi di Tremonti, n. 112. In entrambi i casi la formula utilizzata è stata la stessa: «Per effetto delle revoche i rapporti convenzionali stipulati da TAV spa con i contraenti generali in data 15 ottobre 1991 e in data 16 marzo 1992 conti-

nuano senza soluzione di continuità». Nella legge del 2008 la titolarità dei contratti però passava di mano: veniva tolta a TAV SpA ed attribuita a RFI SpA. Tremonti, memore della bugia del finanziamento privato, che l'Unione Europea gli fece ingoiare, non poteva certo tollerare la sopravvivenza di TAV SpA.

Le magnifiche sorti della società che doveva garantire la più grande operazione di project financing mai tentata in Europa, finiranno in una liquidazione in sordina, senza cerimonie, anzi, nell'assoluto occultamento della sua scomparsa. Eppure anche per liquidare l'incubatrice della madre di tutte le bugie del Progetto TAV ci vorrà tempo e denaro a causa di tutti i contenziosi che aveva in piedi con i general contractor che hanno realizzato le tratte della linea Torino-Napoli.

I “nodi” e la navigazione a vista

La realizzazione dei nodi, e cioè delle tratte di penetrazione nelle stazioni ferroviarie delle città interessate, era inizialmente prevista a carico di TAV SpA. L'inerzia e la mancanza di competenze di questa società “scatola vuota”, avevano portato già nella seconda metà degli anni '90 allo scorporo di questo compito in RFI SpA, quale gestore di tutte le infrastrutture ferroviarie dello Stato.

Il nodo più grande è quello di Milano. Sul nodo confluiscono tre tratte di Alta velocità (una in meno dopo il ridimensionamento della tratta Ge-Mi). I lavori per la realizzazione delle tratte, affidati ai general contractor, si fermano a diversi chilometri dalla Stazione. La tratta che arriva da Bologna, ad esempio, si ferma a Melegnano, a circa 20 chilometri dalla Stazione Centrale di Milano. Fino a Melegnano il sistema di alimentazione elettrica è a “25kV, corrente alternata”; da questo punto in poi il sistema di alimentazione diventa quello delle linee storiche, tutte alimentate a “3kV, corrente continua”.

Nel nodo di Milano, e così in tutti i nodi, i treni veloci utilizzano le stesse linee storiche dove transitano anche i treni merci e quelli passeggeri per pendolari e a lunga percorrenza.

Dopo l'entrata in esercizio delle nuove tratte AV, i disservizi indotti su tutti i servizi tradizionali sono più o meno evidenti in tutti i nodi della linea Torino-Milano. Nessun nodo delle stazioni delle città interessate (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli) era al momento, dicembre 2009, risolto in via definitiva; proprio il ritardo con il quale si è avviata questa parte del Progetto, con l'entrata in esercizio delle nuove tratte, l'effetto imbutito sui nodi è diventato e resterà per diversi anni particolarmente critico.

Sul nodo di Bologna confluiscono due nuove tratte dedicate. La tratta che arriva da Milano si ferma a Lavino, a circa 10 chilometri dalla Stazione Centrale, mentre quella che arriva da Firenze si ferma all'altezza di Rastignano a circa 7 chilometri. Il progetto del 1991 prevedeva una soluzione analoga a quella del nodo di Milano, con un innesto “a raso” delle nuove tratte sulle linee storiche.

A metà degli anni '90 però, nella “Conferenza dei servizi”, convocata secondo la normale procedura di approvazione dei progetti che investono competenze autorizzative di diversi soggetti, la proverbiale capacità degli amministratori Emiliani riesce ad imporre una soluzione completamente diversa, il passaggio in galleria sotto la città. Lo “straordinario risultato” ottenuto dalla Regione Emilia-Romagna, dalla Provincia e dal Comune di Bologna, farà scuola. Subito dopo, nella conferenza dei servizi per il nodo di Firenze, su di un progetto che prevedeva una razionale e poco impattante soluzione “a raso”, anche gli amministratori della Regione Toscana, della Provincia e del Comune di Firenze riescono ad imporre la soluzione in galleria.

La soluzione in galleria, inventata a tavolino, nella trattativa politica, ha portato alla realizzazione, secondo la definizione che all'epoca diede il più famoso architetto Bolognese, Pierluigi Cervellati, alla realizzazione di una “diga sotterranea” in una

città con un sottosuolo che presenta un equilibrio idro-geologico che solo i posteri ci dirà se e come sarà modificato e quale impatto produrrà sulle migliaia di edifici sovrastanti.

Occorre ricordare, per la verità, che, nell'accordo di programma per il nodo, gli amministratori Emiliani avevano anche conquistato un altro impegno delle FS, quello della contestuale realizzazione della rete per il Servizio Ferroviario Metropolitano (S.F.M.) di superficie. La diga sotterranea per l'Alta velocità è stata realizzata, mentre il S.F.M. è rimasto nel cassetto. Era forse la cosa più seria e più sensata di quell'accordo, purtroppo non aveva dietro alcuna lobby interessata, e i tre Sindaci che sono venuti dopo, Guazzaloca, Cofferati, Del Bono, forse non hanno mai letto quell'accordo di programma e comunque non hanno mai detto e fatto nulla. Grazie alla diga sotterranea però, per i pendolari e tutti i treni a lunga percorrenza normali, per diversi anni il servizio è peggiorato e non migliorerà almeno fino alla fine dei lavori del nodo e della connessa stazione per l'Alta velocità.

Il costo della voce "nodi", per le città della linea Torino-Napoli, era stimato da FS nel 1991 in 810 milioni di euro. Attribuendo il valore 100 al costo del 1991, passa a 341 nelle stime fornite da TAV SpA nel 2003, a 447 in quelle di RFI SpA nel 2006 e a 802 nelle nostre stime del 2010, equivalente a 6.500 milioni di euro.

Pur evidenziando la difficoltà della valutazione dei costi attribuibili interamente al servizio Alta velocità, e dunque anche i limiti delle nostre stime, certo è che i costi per i "nodi", sostenuti e da sostenere, sono tutti coperti dai trasferimenti dello Stato al gruppo FS per gli investimenti e la gestione del servizio universale.

Le "infrastrutture aeree" e l'italianità

Per la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture aeree (elettrorodotti, sottostazioni elettriche, impianti di segnalamento e sicurezza, ecc.) di tutte le tratte, l'attività è stata affidata ad un unico consorzio di imprese, il Consorzio Saturno. Il contratto viene firmato il 17 gennaio 1992 ma gli accordi con FS erano precedenti alla grande cerimonia del 7 agosto del 1991. Il Consorzio infatti era stato costituito il 24 luglio del 1986, già ai tempi di Ligato e Signorile. Anche in questo caso l'affidamento del contratto non ha seguito alcuna procedura ad evidenza pubblica e nessuna verifica di mercato.

Le stime di costo per questa voce sono quelle più problematiche, nell'arco di due decenni non si registra neppure una minima "indiscrezione". Il costo annunciato nel 1991 per tutte le linee era pari a 614 milioni di euro; nelle nostre stime azzardate, forse per difetto, è arrivato a 3.200 milioni di euro. Fatto 100 il costo annunciato nel 1991, diventa 521 nel 2010.

Proprio le linee aeree sono uno degli elementi critici della militante integrazione delle nuove linee di AV con le linee storiche. Sulle linee tradizionali il sistema di alimentazione elettrica è fornita con corrente continua di 3kV, nelle nuove tratte è invece stato adottato un sistema di alimentazione con corrente alternata a 25kV (sospetto cancerogeno), scelta già fortemente contestata dai maggiori esperti dell'epoca. Nel 1997, con l'avvio della verifica parlamentare, imposta con il comma 15, articolo 2, Legge 23 dicembre 1996, n. 662, il ministro dei Trasporti e quello dell'Ambiente nominano una Commissione Interministeriale incaricata di effettuare una approfondita valutazione. Fra le nomine di esperti esterni spiccano quelle del professor Marco Ponti, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano e del professor Francesco Perticaroli docente di sistemi elettrici per i trasporti nello stesso Politecnico.

La Commissione il 20 ottobre 1997 consegna il rapporto conclusivo al governo. A parte la valutazione complessiva di quel

Progetto, e le puntuali critiche sulle scelte tecniche operate fino a quel momento, la relazione si concludeva con la richiesta di alcune verifiche. Proprio per le infrastrutture aeree, in particolare per la Torino-Venezia, in quel momento ancora solo sulla carta, chiedeva in modo esplicito: «La convenienza dell'elettrificazione in "corrente alternata monofase a 2x25kV", rispetto alla soluzione a "3 kV corrente continua", va accertata effettuando un convincente confronto tecnico ed economico che tenga conto, in particolare, dei costi sia degli impianti fissi sia dei mezzi di trazione».

D'altro canto, proprio su quella linea, sia la lunghezza delle tratte sia la domanda di traffico passeggeri, sconsigliava decisamente l'adozione di un sistema di alimentazione per garantire una velocità di 300 km/h ed una frequenza di un treno ogni 3 minuti.

Contro quella relazione si scatenarono i general contractor e lo stesso Consorzio Saturno, con al rimorchio i boiardi di TAV ed FS pronti a fornire dati ed analisi di comodo per contrastare le conclusioni di quel lavoro. Nelle valutazioni contrapposte a quelle della Commissione Interministeriale si arriva persino a sostenere che «tenendo conto di tutte le tipologie d'opera la riduzione stimata di costo a causa della diminuzione della velocità sulla tratta Milano-Bologna è pari a circa il 2% rispetto all'ammontare complessivo della tratta mentre se rapportata all'intero costo della Milano-Firenze più Roma-Napoli la riduzione di costo rappresenta lo 0,7%». Gli estensori di queste valutazioni arrivavano addirittura a fornire il calcolo della differenza di costo delle singole voci delle infrastrutture a terra, per treni a 300 o a 250 km/h, fino a due cifre decimali oltre lo zero: «rilevati 2,05%; trincee 1,20%, viadotti 0,23%, gallerie naturali 7,30%». I geni matematici, per le tre voci finali di costo, con le quali si riassumevano le differenze di costo su tutta la linea Milano-Napoli, con un sistema di alimentazione a 25kV c.a. oppure con 3kV c.c., ricavate come media ponderale rispetto ai costi delle varie tratte, fornivano esattamente

queste cifre: «Opere Civili, 2,97%; Armamento 0,91%; Impianti Tecnologici, nessuna variazione».

Mentre la Relazione conclusiva della Commissione Interministeriale non arriverà mai sui tavoli dei parlamentari, a circolare invece saranno proprio le analisi con due cifre decimali su voci di costo che sono aumentate mediamente del 400% e delle quali gli stessi geni matematici non hanno mai dato conto.

Nonostante tutto il ministro dei Trasporti sembrava comunque orientato ad una revisione del progetto per le linee Torino-Venezia e Genova-Milano, pur senza mettere in discussione i contratti in essere. Il ministro però non avrà il tempo di assumere alcuna decisione. Il 9 ottobre 1998 la fiducia richiesta dal governo Prodi, con un solo voto di scarto, non viene concessa. L'occasione per i lobbisti dell'Alta velocità, come successo in altre analoghe circostanze, viene colta al volo. Il ministro che andava raccontando che il finanziamento privato era una cosa "falsa" e che era orientato a qualche "lieve" cambiamento del Progetto Alta velocità, non poteva più restare su quella poltrona.

Il 21 di ottobre si insedia il primo governo D'Alema, fra i soli due ministri che scompaiono dalla compagine governativa ci sarà proprio Claudio Burlando, e quello dei Trasporti sarà l'unico ministero che vedrà il cambio anche di tutti i sottosegretari. La poltrona, e non a caso, sarà rivendicata da Rinnovamento Italiano, il gruppo parlamentare promosso da Lamberto Dini che, già nel 1995, con il suo governo tecnico, aveva dato una spinta finanziaria decisiva al decollo del Progetto TAV. Il nuovo ministro sarà Tiziano Treu che, con tutto il rispetto per le sue straordinarie competenze sul diritto del lavoro, su quella poltrona stava come i cavoli a merenda. Per i lobbisti sarà una passeggiata.

Quelle analisi, con la seconda cifra decimale, porteranno il nuovo ministro a chiedere la nomina di una nuova Commissione Interministeriale; eppure proprio quelle analisi erano già state oggetto di valutazione e, proprio la loro totale inattendi-

bilità, aveva portato la precedente Commissione a chiedere “un convincente confronto tecnico ed economico”. Quelle valutazioni erano esattamente quelle contenute nell’allegato 6 della Relazione consegnata un anno prima al Parlamento per l’avvio della verifica del Progetto TAV.

La verifica parlamentare si concluderà il 28 luglio 1999 con il voto della Camera che approverà una risoluzione finale a firma di sei parlamentari di tutto il Centro Sinistra meno Rifondazione, un capolavoro del nulla che raccomanda di procedere senza alcuna significativa revisione di quel Progetto. Insieme alla risoluzione viene approvata, come parte integrante, la relazione della nuova Commissione Interministeriale, trasmessa alla Commissione Trasporti della Camera esattamente il giorno prima del voto sulla risoluzione che chiudeva in via definitiva la verifica Parlamentare.

La prima Commissione aveva lavorato per circa un anno, svolgendo 20 riunioni di lavoro e scrivendo una Relazione di un centinaio di pagine nella quale venivano analizzati tutti gli aspetti di un progetto particolarmente complesso. La seconda ha svolto qualche riunione nell’arco di due mesi ed ha prodotto una Relazione di sette pagine nelle quali sono letteralmente ignorati gli aspetti finanziari, contrattuali, di redditività, della domanda e dell’offerta del servizio.

Anche la seconda Commissione aveva visto la nomina di due esperti esterni: il professor Eugenio Borgia, ordinario di Pianificazione dei Trasporti presso l’Università di Roma e il Professor Alfonso Capasso, titolare del corso di Sistemi Elettrici per l’Energia presso la stessa Università. Ad informarci su questi esperti fu un “libro bianco” sulla verifica parlamentare: «Il professor Eugenio Borgia è rintracciabile, oltre che all’Università, anche presso gli uffici della società Aic Progetti Spa, con sede a Roma in via della Camilluccia 589/C. Nel relativo sito Internet, la società elenca, fra le principali referenze, i lavori in corso, avviati nel 1994, per la realizzazione delle gallerie artificiali sulla tratta ferroviaria ad Alta velocità Roma-Napoli,

affidati a trattativa privata al Consorzio Iricav Uno. Ancora più interessante ed articolato il doppio ruolo dell’esperto di alimentazione elettrica prescelto dal Ministro dei Trasporti. Sul professor Capasso ricade, infatti, l’aspetto forse più delicato e decisivo dell’intera procedura di verifica, essendo l’unico all’interno del Gruppo ad avere i titoli professionali idonei per esprimere valutazioni definitive sul sistema di alimentazione elettrica. Il professore componente del Gruppo di verifica è infatti anche progettista consulente per conto dei Consorzi privati autori dei medesimi progetti sottoposti a verifica. Per qualcuno, all’interno del Ministero e della società TAV, questa non è certo una sorpresa visto che le convocazioni per il professor Capasso erano indirizzate al suo ufficio in Corso d’Italia 83 a Roma, cioè nella sede romana di Fiat Engineering Spa (progettista della To-Mi e della Bo-Fi) e dove vi sono gli uffici del Consorzio CAVET (titolare della progettazione e realizzazione della tratta Bo-Fi) e dove ha sede l’Ufficio Gestione Tecnica Affidamenti del Consorzio Saturno (titolare della progettazione e realizzazione delle infrastrutture aeree)».¹ I due tecnici ovviamente hanno espresso un parere diverso da quello dei due che li avevano preceduti. Un parere a dir poco lacunoso ma erano i tecnici giusti scelti, o suggeriti, al momento giusto per dare continuità a quel Progetto e, come amavano ripetere i suggeritori, per garantire alle imprese italiane la possibilità di una esperienza strategica.

Proprio l’affidamento al Consorzio Saturno, senza alcuna gara, trovava infatti la sua motivazione esplicita nella difesa dell’industria nazionale, e nella esigenza di garantire all’italianità una straordinaria prospettiva sui mercati internazionali. I protagonisti di questa difesa nazionale lo mettono anche per iscritto sempre

¹. Enrico Fedrighini, a cura di, Libro bianco, *Alta Velocità Ferroviaria: breve storia della verifica compiuta dagli esperti del Governo sulla più grande opera pubblica di questo secolo*, Commissione Trasporti della federazione provinciale di Milano del Partito di Rifondazione Comunista, Novembre 1999.

nello stesso allegato 6 della richiamata Relazione del ministro dei Trasporti con la quale si era avviata la verifica Parlamentare: «(...) è da notare che le realizzazioni per l'AV a 300 km/h verranno portate a termine tutte da imprese italiane appartenenti al Consorzio Saturno. SIRTI, ANSALDO, SASIB, ABB tra le altre sono imprese che, oltre ad essere presenti nel Consorzio, partecipano attivamente agli sviluppi e alle sperimentazioni delle nuove soluzioni in corso di elaborazione per i sistemi di comando controllo e telecomunicazioni per l'Alta velocità. Si ritiene inoltre che la presenza di imprese italiane nei progetti di sviluppo dei sistemi europei AV costituisca una notevole opportunità di partecipazione imprenditoriale sul mercato europeo, oggi particolarmente orientato ad investimenti nel settore dell'Alta velocità ferroviaria».

I geni del calcolo con la seconda cifra decimale dovrebbero anche spiegare perché è successo esattamente l'opposto. Il Consorzio Saturno, oltre a provocare una crisi irreversibile delle imprese italiane, è diventato il vettore per la "sperimentazione delle nuove soluzioni di comando e di controllo per l'Alta velocità", delle multinazionali straniere.

In quell'allegato, i boiardi di FS si dimenticavano di segnalare che fra le altre imprese appartenenti al Consorzio c'era già la francese "Alstom Transport System SpA", un peccato veniale per non mettere in crisi l'italianità della scelta. Ma proprio il contratto facile e ben remunerato, anziché stimolare le capacità di competere ha dato un contributo decisivo alla bancarotta delle imprese italiane. Agli inizi del 2000, la ABB Dacom SpA viene incorporata nella multinazionale inglese Balfour Beatty Rail SpA, la SASIB Railway SpA viene incorporata nella Alstom ferroviaria SpA.

Nel 2006 la compagine societaria del Consorzio Saturno vedeva la presenza di sei soggetti che si spartivano le commesse ed i lavori per le infrastrutture aeree, tre italiani e tre stranieri: SIRTI, ANSALDO TRASPORTI, ANSALDO SEGNALAMENTO, ALSTOM FERROVIARIA, ALSTOM TRASPORTI, BALFOUR FERROVIARIA. Nel 2009 l'Ansaldo

apre le trattative con una multinazionale Canadese e nel 2011, con tutta probabilità, lascerà il posto nel Consorzio Saturno alla Bombardier Transportation. Con questa Alta velocità, con questi contratti, con queste bugie, questi sono i risultati.

Il "materiale rotabile" ed il flop dell'ETR 500

Quella del "materiale rotabile" è la voce di costo sulla quale si dovrebbero avere le maggiori certezze essendo l'unico contratto delle voci topiche del 1991 che è stato chiuso, eppure notizie sul costo effettivamente sostenuto per questa fornitura non è mai stato reso noto.

Le trattative per la fornitura del materiale rotabile erano partite nel 1984 con il presidente di FS Ludovico Ligato e si inquadravano nella logica del Progetto che aveva come riferimento il "modello francese". Gli studi vengono affidati ad un raggruppamento di imprese costituito da FIAT FERROVIARIA SpA, ANSALDO TRASPORTI SpA, BREDA COSTRUZIONI FERROVIARIE SpA, ABB TECNOMASIO SpA e FIREMA CONSORTIUM S.c.r.l..

Anche in questo caso il motivo dell'italianità fu alla base delle trattative senza alcuna gara ad evidenza pubblica. Il 27 luglio 1989 le stesse società fondano il Consorzio Trevi s.r.l., con oggetto sociale "il coordinamento della attività delle consorziate per studi, progettazione e costruzione di treni ad Alta velocità, denominati ETR 500". Il contratto, di 4.800 miliardi di vecchie lire, prevedeva la progettazione e la costruzione di 100 treni ETR 500 nella composizione standard di undici carrozze passeggeri, 4 di prima e 7 di seconda classe, una carrozza ristorante e due motrici. La sigla ETR, sta per Elettro Treno Rapido, il numero 500 indica la serie della produzione.

Il primo elettrotreno entrato in servizio nelle nostre ferrovie è stato l'ETR 200, mentre il più noto, in servizio nel 1952, è

stato l'ETR 300, che, secondo l'enciclopedia Wikipedia: « è stato l'orgoglio delle ferrovie italiane per oltre 30 anni, almeno fino all'introduzione dei Pendolini. Pur non essendo propriamente un treno ad Alta velocità, l'ETR 300 può essere accennato per profili di servizio e innovazione ai recenti ETR 500, e come questi ultimi era stato pensato per servire sulla principale linea italiana, la Milano-Bologna-Firenze-Roma. Come quest'ultimo è a cassa fissa e non ad assetto variabile».

Anche la fornitura dell'ETR 500 è emblematica degli errori all'origine di questo Progetto. Sul piano tecnologico, siamo agli stessi livelli di un treno progettato ed entrato in funzione 50 anni prima, con composizione fissa, con più carrozze, più lunghe e più leggere. Le aziende del Consorzio Trevi, grazie a questa commessa, facile e ben retribuita, oggi sono tutte in gravi difficoltà e comunque prive di un prodotto di punta sui mercati internazionali. Il Progetto TAV, anche in questo caso, è servito a questo: distruggere le capacità innovative che l'industria nazionale fino a quel momento aveva espresso.

L'ETR 500 è stato il flop più clamoroso della industria ferroviaria di tutti i tempi. Pagato a peso d'oro da FS, prodotto solo ed esclusivamente per FS, oggi è già vecchio e privo di qualsiasi prospettiva di mercato. Un flop talmente clamoroso che le magnifiche sorti strombazzate nel 1991 hanno portato persino Trenitalia a chiedere di interrompere la fornitura di questo "carrozzone" e determinare la liquidazione del Consorzio Trevi. In sordina, senza comunicati, senza conferenze stampa, con gli italiani in vacanza, esattamente il 3 agosto del 2009, il Consorzio, che doveva garantire prospettive straordinarie all'industria nazionale, viene posto in liquidazione e l'ETR 500 da quel momento non viene più prodotto.

La Breda Costruzioni Ferroviarie, già impegnata nella progettazione e produzione dell'ETR 300, passato alla storia come il "settebello", dopo quarant'anni si era ritrovata a lavorare su un materiale del tutto simile e privo di qualsiasi significativa innovazione; sarà costretta già nel 2000 a fondersi con un altro

partner in crisi, la Ansaldo Trasporti, dando vita ad Ansaldo-Breda Trasporti spa sotto il controllo di Fintecna, l'azienda pubblica erede dello smantellamento dell'IRI.

Sorte non migliore toccherà alla ABB Tecnomasio Trasporti che sarà acquistata dalla multinazionale canadese Bombardier. Più devastanti e beffardi, per l'industria nazionale, sono però gli effetti prodotti dal partner che ha pilotato la formazione del Consorzio Trevi, Fiat Ferroviaria SpA.

Nella crisi che investe la capogruppo FIAT SpA nel 2000, una delle decisioni assunte per risanare il bilancio è quella di vendere alcuni pezzi che avevano un discreto valore. Fra questi vi era Fiat Ferroviaria SpA, una delle poche aziende del gruppo con un portafoglio di commesse importanti: viene venduta alla multinazionale francese Alstom. L'interesse del colosso francese non era certo determinato dalla commessa ormai in esaurimento dell'ETR 500 che Fiat ferroviaria aveva quale partner del Consorzio Trevi. L'interesse era un altro e cioè quello per il brevetto che Fiat ferroviaria deteneva grazie alla invenzione tutta italiana del "Pendolino".

Negli anni Sessanta tutte le amministrazioni ferroviarie dei paesi europei, di fronte alla forte espansione del trasporto su gomma si erano poste il problema della riqualificazione del servizio ferroviario. Solo la Francia scelse quasi subito la strada della realizzazione di "nuove" linee ferroviarie "dedicate", senza curve o con raggi di curvatura molto ampi, per il collegamento veloce fra aree metropolitane. Negli altri paesi, come l'Italia, la Gran Bretagna, la Svizzera, la Germania si pensava invece al miglioramento delle infrastrutture esistenti e soprattutto alle prestazioni dei convogli ferroviari, pensando ad un materiale rotabile che consentisse di velocizzare il servizio e di minimizzare le forze centrifughe che si producono sui convogli nelle curve strette delle linee ferroviarie tradizionali.

Proprio l'Italia vinse questa gara per l'innovazione. Già nel 1969, Fiat Ferroviaria, grazie alla stretta collaborazione con i tecnici della Ansaldo e delle Ferrovie dello Stato, realizzò l'ETR Y 0160, il primo prototipo di automotrice con cassa

oscillante alla quale venne attribuito il soprannome di Pendolino. Il primo Pendolino, l'ETR 400, entrava in servizio già nel 1976 sulla linea Roma-Ancona e verrà utilizzato come un vero e proprio laboratorio viaggiante per migliorare la tecnologia del pendolamento. Il 29 maggio 1988 entra in servizio una evoluzione del primo pendolino, due coppie di ETR 450 sulla linea Roma-Milano. Svolgono il servizio passeggeri con partenza simmetrica da Roma e Milano alle ore 7 ed alle ore 19. Tempi di percorrenza, da orario, puntualmente rispettato, 3 ore e 58 minuti. Con l'orario invernale 1988-1989 il servizio dei Pendolini si estende a Torino e Napoli. La composizione dei treni da 5 viene elevata a 9 carrozze con un'offerta di 340 posti. Nel maggio 1989 venivano attivati collegamenti con Venezia, Salerno e successivamente Bolzano. Nel 1991 e 1992, l'ETR 450 effettua servizi veloci anche sulle tratte Milano-Ancona e Roma-Rimini. La relazione Milano-Ancona effettuava le fermate di Bologna, Cesena, Rimini, Riccione, Cattolica, Pesaro e Senigallia, il tempo di percorrenza nel primo anno di servizio tra Milano e Senigallia era di sole 3 ore, portato a 3 ore e 18 minuti l'anno successivo.

Oggi, grazie al progetto TAV ed alla Fiat, il brevetto del Pendolino, frutto di anni di lavoro dei tecnici ferroviari italiani, è passato in mano alla Alstom, garantendo alla industria ferroviaria francese prospettive di mercato straordinarie. Il Pendolino circola già in quasi tutti i paesi europei, dalla Spagna alla Finlandia, dall'Inghilterra alla Slovenia, dal Portogallo alla Germania, ma si appresta ad arrivare in Russia ed in Cina dove la Alstom, grazie al Pendolino, si è assicurata commesse per centinaia e centinaia di milioni di euro.

Negli stabilimenti italiani della Alstom però le ricadute non ci sono. Nello stabilimento di Savigliano, dove è nato il Pendolino, fra il 2005 e il 2007 un centinaio di interinali sono stati espulsi e nel 2010 per le maestranze storiche si parla di 150 esuberi. Situazioni altrettanto critiche sono denunciate dai sindacati nell'ex stabilimento di Fiat ferroviaria di Milano. A Col-

leferro gli operai ex Fiat sono persino ricorsi al sequestro di tre dirigenti della multinazionale francese, che il 6 ottobre 2009 si erano presentati davanti agli operai annunciando che la fabbrica sarebbe stata chiusa entro nove mesi, hanno ottenuto che entro fine dicembre la Alstom presentasse un nuovo progetto industriale, ma nulla lascia ormai presagire anche una minima speranza di riconversione.

Dati precisi sulla fornitura dell'ETR 500 non si conoscono, ma quello che è certo è che anche questi sono fuori della contabilità ufficiale del Progetto TAV e dunque anche questi sono stati coperti con i trasferimenti dello Stato per la gestione del servizio ferroviario universale. Nelle stime che si possono fare debbono essere considerati anche i costi per la nuova strategia di marketing, quella della nuova livrea dell'ETR 500, rifatta con vernice idrosolubile e con il nuovo nome "Frecciarossa". La sola fornitura delle vernici a basso impatto ambientale per 11 convogli, fatta a Trenitalia dalla società Inver SpA di Minerbio in provincia di Bologna, è costata 200 milioni di euro.

Il contratto del 1991 quantificava in 2.454 milioni di euro la fornitura di 100 ETR500. La produzione si è fermata a circa tre quarti della quantità prevista. La stima, anche in questo caso in assenza di cifre note, ci porta a quantificare in 8.200 milioni di euro questa voce di costo (incluso la fornitura effettiva e quella necessaria per completare la previsione del contratto del 1991). Fatto 100 il valore fissato nel contratto del 1991 siamo arrivati a 334.

I boiardi di Stato avevano garantito, e continuano a raccontare, che grazie alle nuove tratte per l'Alta velocità percorse solo dai treni veloci, sulla linea storica si sarebbero liberate straordinarie potenzialità per migliorare e rafforzare l'offerta dei servizi universali a breve, media e lunga percorrenza. È successo esattamente il contrario, da subito, con l'entrata in esercizio delle prime tratte di Alta velocità. Il peggioramento dei servizi ferroviari sulle linee storiche si può misurare con un semplice confronto degli orari ferroviari. Un solo esempio,

per riprendere quello già citato del “Pendolino”.

Nel 2009, il viaggiatore che voleva andare da Milano a Senigallia lo poteva fare con un Eurostar City, senza cambiare treno, in 4 ore e 23 minuti: un’ora e 5 minuti in più del servizio fornito con il Pendolino 18 anni prima. Se lo stesso viaggiatore voleva metterci meno tempo, poteva prendere a Milano il Frecciarossa alle 15,30, scendere a Bologna e prendere alle 16,56 un Eurostar City, scendere a Rimini e prendere alle 18,07 un treno Regionale e scendere a Senigallia alle ore 19,00; ci avrebbe messo, se fortunato con le due coincidenze, 3 ore e 30 minuti: 12 minuti in più che nel 1991.

Nel 2010 la combinazione più breve per lo stesso viaggio è sempre la stessa: parte alle 14,25 con il Frecciarossa, cambia e riparte con un Eurocity da Bologna, cambia e riparte da Rimini con un regionale ed arriva a Senigallia alle ore 17,57: 19 minuti in più del 1991, sempre a condizione di vincere la scommessa di due cambi. Con un solo cambio a Bologna e la combinazione Frecciarossa e treno regionale, può arrivare a Senigallia in 3 ore e 45 minuti: 27 minuti più che nel 1991. Se invece volesse salire a Milano e scendere a Senigallia senza fare alcun cambio, il viaggiatore nel 2010 non troverà alcun treno disponibile.

Dovrebbe andare meglio sulla direttrice nella quale alle linee storiche si sono aggiunte le nuove tratte “dedicate” per i treni veloci, forse. Dal 14 dicembre 2008, dopo la inaugurazione della nuova tratta di Alta velocità Milano-Bologna, l’ETR 500, riverniciato e ribattezzato Frecciarossa, offriva il servizio Milano-Roma, da orario, quasi mai rispettato, in 4 ore e 13 minuti. Il servizio no-stop sulla stessa linea era offerto dal Frecciarossa in 3 ore e 59 minuti: un minuto in più del servizio offerto dal Pendolino nel 1988.

Dal 15 dicembre 2009, con la entrata in esercizio anche della nuova tratta Bologna-Firenze, si può andare da Milano a Roma in 3 ore con il servizio diretto senza le fermate di Bologna e di Firenze. Per risparmiare un’ora, quella solo promessa dall’orario di Trenitalia, lo Stato ha speso circa 50 miliardi di euro. A pagare sono tutti i cittadini italiani, mentre a risparmiare un’ora

per spostarsi in treno fra Roma e Milano sono fra lo 0,01 e lo 0,03 per cento della popolazione italiana.

Grazie alla Fiat, ed alla lobby del cemento, l’Italia ha speso decine e decine di miliardi di euro per un’infrastruttura che potrà migliorare il servizio ferroviario solo per chi si sposta sulla linea Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, solo per chi parte e arriva in quelle stazioni e solo per chi ha i soldi per pagare quel servizio, e cioè fra il 4 ed il 6 per cento di tutti gli utenti del servizio ferroviario. Per il 95% dei passeggeri che utilizzano tutti gli altri servizi ferroviari offerti sulla infrastruttura storica, non solo la qualità del servizio, ma anche gli stessi orari sono peggiorati in modo evidente. Per i treni a lunga percorrenza, da Roma a Milano, da orario ferroviario, oggi si viaggia in 6 ore e 30 minuti o 7 ore con gli Intercity ed in 8 ore o 8 ore e 30 minuti con gli Espressi, con tempi di percorrenza che sono fino al 30 per cento maggiori di quelli offerti dell’orario ferroviario di cinque anni prima per gli stessi treni.

Quello che cambia, dunque, è anche l’offerta del servizio, con gli Espressi e gli Intercity che sulla linea Roma-Milano sono letteralmente scomparsi. Secondo l’orario ferroviario del 2010, mentre i Frecciarossa (109 euro in prima e 89 euro in seconda) sono giornalmente 36, gli Intercity (62 euro in prima e 46 in seconda) sono solo 5 e le tradotte degli Espressi (32 euro e 50 centesimi) sono solo 3. Siamo l’unico paese in Europa con questa offerta squilibrata ed anche quello con la tariffa più alta per la seconda classe del servizio AV, quella che questo sistema di offerta costringe ad utilizzare. Ovviamente non va meglio per i servizi a breve percorrenza. Sono peggiorati in modo evidente anche questi e sono quelli sui quali si concentra poco meno del 90 per cento della domanda.

I vertici delle FS conoscono perfettamente questi numeri, ma continuano a puntare tutto sulle poche tratte AV dedicate, dimenticando e impoverendo tutto il resto: «Circola semiclandestino in pochissimi uffici delle Ferrovie a Roma, un documento che è una bomba. In quelle pagine l’amministratore Fs, Mauro Moretti, mette implicitamente il bollo aziendale su ciò

che in molti avevano intuito alla luce delle prime settimane di esercizio dell'Alta velocità Torino-Salerno (...). Ecco le cifre dell'Azienda. Trasporto regionale: riduzione dei passeggeri-chilometro da 28.615 milioni previsti originariamente a 23.410 nel 2011, un passeggero ogni cinque dato per perso. I treni-chilometro scendono dai 229 milioni precedenti a 193, 20 per cento in meno. I volumi del servizio universale si riducono del 13 per cento rispetto agli anni passati e del 15 per cento nei confronti con le previsioni contenute nel piano 2007-2011. Drastico arretramento anche per i convogli a media e lunga percorrenza: 23.332 milioni di passeggeri-chilometro rispetto ai 25.241 del 2006 e ai quasi 29.000 del piano precedente. Per il traffico internazionale, poi, si prepara un vero e proprio tonfo: meno 40 per cento (...). Le Fs a doppia andatura, alla ricerca di risultati sfavillanti e sprint su poche tratte, ma sempre più povere sul resto dei binari, non sono affatto lo sbocco inevitabile dell'Alta velocità, ma il punto d'arrivo di una scelta perseguita dall'attuale dirigenza dei treni ».²

Succede dunque quanto era perfettamente prevedibile: i viaggiatori-chilometro, e cioè tutti i biglietti ferroviari venduti da FS per i chilometri percorsi con ogni singolo biglietto, complessivamente diminuiscono. Ma si riduce l'uso del servizio ferroviario non perché sia cambiata la domanda, bensì perché è cambiata l'offerta. Si riduce la domanda del trasporto regionale, perché l'offerta oltre ad essere pessima è stata anche ridimensionata. Si riduce però anche la domanda sul trasporto a media e lunga percorrenza; ma dentro questo dato sono inclusi oltre ai Frecciarossa anche gli Intercity e gli Espressi, diurni e notturni. Il calo in questo caso è tutto e solo dovuto alla drastica riduzione del servizio a media e lunga percorrenza sulla linea storica di Intercity ed Espressi. I viaggiatori-chilometro sul Frecciarossa, ovviamente, essendo praticamente solo questa l'offerta di Trenitalia, aumen-

². Daniele Martini, "Un passeggero perso ogni cinque, l'Alta velocità si mangia la rete regionale", *Il Fatto Quotidiano*, 30 gennaio 2010.

tano in maniera significativa ma meno della perdita che si registra sulle stesse distanze sui servizi non di Alta velocità.

La sbandierata liberazione delle tracce sulla linea storica non è servita però nemmeno per incrementare il trasporto delle merci: anzi! L'assenza di investimenti e di strategia in questo settore, proprio con l'entrata in esercizio delle nuove tratte di AV, si è tradotta in una totale e irresponsabile rinuncia all'offerta del servizio: «Treni merci addio. L'Italia si avvia a conquistare anche il record di primo paese d'Europa senza un servizio cargo pubblico su rotaia. (...) Dal 2006 al 2010 il traffico è sceso da 68 milioni di treni a chilometro a 42 milioni. Nel 2009 il calo è stato superiore al 30 per cento e quest'anno è previsto un altro arretramento dell'8. La quota di traffico su ferro è ormai appena il 6 per cento del totale delle merci trasportate, la metà della media europea. (...) Alla fine del primo mandato e all'inizio del secondo, il bilancio dell'era Moretti per le merci è in netto passivo. Il nuovo amministratore tratta il settore come una cenerentola, peggio, come una zavorra di cui liberarsi perché non fa utili, proprio come il trasporto pendolari e quella passeggeri sulle lunghe percorrenze. Per Moretti, e per il governo che gli lascia mano libera, solo i treni redditizi, i Frecciarossa, Argento e similari, sono meritevoli di attenzione. Con buona pace della natura pubblica delle Fs, azienda di proprietà del ministero dell'Economia, tenuta all'erogazione di un servizio universale per cittadini e merci.»³ Per il momento Moretti pensa ad altro, ma qualcuno prima o poi sarà costretto a fare i conti dei danni sociali ed economici che questa miope strategia ha prodotto e produrrà sull'economia complessiva del nostro sistema dei trasporti.

Il governo non ha fatto nemmeno una piega quando, tagliando circa 800 milioni di euro al trasporto pubblico locale con la finanziaria 2010, l'azienda sussidiata dallo Stato annuncia nello

³. Daniele Martini, "Addio ai treni per le merci esultano i camion", *Il Fatto Quotidiano*, 4 agosto 2010.

stesso anno (nel numero 7 della superpatinata rivista “La Freccia”) l’arrivo “del treno del futuro, ultramoderno, flessibile ed ecocompatibile. Il nuovo treno superveloce della serie 1000 sfreccerà sui binari italiani dal 2013. Surclassando anche i convogli giapponesi e pronto a guidare l’industria ferroviaria dei prossimi vent’anni”. Esattamente venti anni prima, Necci annunciava l’arrivo degli ETR 500 con gli stessi riferimenti alla velocità e alle magnifiche sorti della nostra industria ferroviaria.

Con le tratte realizzate, tutte molto più corte di quelle giapponesi, ma anche di quelle francesi e spagnole, gli ETR 500 possono coprire le distanze fra i nodi con una velocità media compresa fra i 150 ed i 180 chilometri all’ora, potendo tenere una velocità di punta di 300 solo per il dieci, massimo il venti per cento della lunghezza delle tratte.

Orbene, con il disastro del consorzio Trevi sotto i nostri occhi, qualcuno ha la faccia tosta di annunciare una spesa di almeno 1.200 milioni di euro per l’acquisto di 50 treni che dovrebbero viaggiare a 360 km/h su queste “trattine” di AV, e di presentare questa scelta, sempre nella stessa rivista patinata, con un’enfasi a dir poco indecorosa: «Il treno del futuro è innovazione tecnologica, glamour e massimo confort per i passeggeri, attraverso forme fluide, generate dall’alternarsi di superfici concave e convesse, e una nuova filosofia del colore. Che insieme condensano una inequivocabile promessa di vitalità e movimento, segno che le FS sono oggi in grado di lanciare la sfida al mercato e di rispondere a qualsiasi *new coming*, in casa e oltre confine».

La “new coming” alla quale Moretti lanciava la sfida era la società alla quale i ministri Bianchi e Di Pietro avevano garantito il “pacco dono” del servizio AV a partire dal 2011. Una sfida, con queste premesse, con un esito scontato. Dopo il trasporto aereo anche quello su ferro, ma solo per il servizio più conveniente, passerà di mano.

Questa disastrosa strategia delle FS è finanziata per ben due terzi da sovvenzioni dello Stato, e solo grazie a queste il bilan-

cio economico dell’azienda pubblica resta per il momento in equilibrio. Di questi due terzi però nessuno ha mai verificato quanto è stato e viene effettivamente utilizzato o investito per i servizi sussidiati. Di certo una parte consistente di queste risorse è stata ed è dirottata, surrettiziamente, sul servizio che invece viene spacciato come reddito e senza sussidi.

Il “pacco dono” per i campioni del made in Italy

Al fallimento dell’esperienza dell’ETR 500, alla perdita del Pendolino e ai costi economici e sociali che il fallimento del Consorzio Trevi ha prodotto, si aggiunge addirittura anche la beffa della gestione del servizio ferroviario dell’Alta velocità. Anche in questo caso, impegni solenni e vincolanti diventano col tempo parole prive di riscontro che si risolvono nell’esatto opposto.

Nella delibera n. 971 firmata dall’amministratore straordinario dell’Ente Ferrovie dello Stato il 7 agosto 1991, si sanciva, all’articolo 4, che «l’esercizio e l’utilizzo delle infrastrutture realizzate dalla società concessionaria è riservato, in via esclusiva, alla gestione unitaria dell’Ente Ferrovie dello Stato».

La riserva vincolante della gestione del servizio era conseguente all’impegno di recuperare con la gestione del servizio il cosiddetto investimento privato. La previsione era naturalmente irrealistica, ma almeno il vincolo della esclusività del servizio in capo alle FS era previsto ed era ovviamente una condizione indispensabile per recuperare almeno una parte di quell’investimento, di fatto, tutto e solo pubblico. Almeno questo il firmatario della delibera del 1991 lo aveva previsto. Purtroppo però in questa storia non vi sono limiti all’indecenza e così la faccia tosta di Necci quasi impallidisce di fronte alle facce di bronzo dei boiardi e dei loro sponsor politici che sono venuti dopo.

TAV-CO SpA, la società che FS si era impegnata a costituire per la gestione in esclusiva del servizio Alta velocità, non è stata e non sarà mai costituita. Non solo dunque quegli investimenti non saranno mai recuperati, ma addirittura sarà una società privata a lucrare i profitti della gestione.

Questo capolavoro è stato realizzato a favore di una società nuova di zecca che, priva di esperienza, senza alcun materiale e senza dipendenti, è riuscita ad avere nel giro di qualche mese la licenza per l'esercizio di servizi ferroviari, il rilascio del titolo autorizzatorio per l'accesso all'infrastruttura, un Decreto legge del Governo Prodi, la conversione in legge dello stesso decreto nei due rami del Parlamento e un contratto decennale per la gestione del servizio Alta velocità.

La società, Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA, viene costituita l'11 dicembre 2006 e presentata in pompa magna con una conferenza stampa il 12 gennaio 2007. I soci fondatori presentano la nuova società come se fosse un operatore ferroviario con in tasca già tutti i titoli e requisiti previsti dalle norme, tutto viene dato per scontato ed acquisito e le agenzie di stampa battono la notizia: «Sfida della qualità, ad Alta velocità, di due alfieri del made in Italy: Luca di Montezemolo e Diego della Valle. L'annuncio della nascita di Nuovo Trasporto Viaggiatori Spa, capitale un milione di euro, partecipata da Finanziaria Sviluppo (Montezemolo), da Fa.Del (Della Valle) e da Servizi Imprenditoriali di Giovanni Punzo (tre quote ciascuno di 31,7%) e Giuseppe Sciarrone (5%) lascia intravedere nuovi scenari nel trasporto passeggeri su rotaia (...). Missione della società, spiega intanto lo stesso nuovo player ferroviario, è l'effettuazione di servizi viaggiatori sulle nuove linee ad Alta velocità, attraverso l'offerta di servizi ad alta qualità (...). L'iniziativa ha trovato il plauso dello stesso ministro dello Sviluppo Economico Pierluigi Bersani. È davvero una bella notizia, ha commentato infatti il Ministro dal vertice governativo di Caserta, la norma che introdusse nel 2001 si proponeva di favorire lo sviluppo industriale nel settore ferroviario anche

per il potenziamento delle reti. Si stanno determinando infatti enormi spazi perché la concorrenza a beneficio del consumatore non sia un gioco a somma zero ma l'occasione straordinaria di sviluppo del servizio».⁴ Il ministro, da buon liberale, aveva immaginato un altro film, perché quello che sarà girato - ad essere buoni - con la sua totale distrazione, sarà completamente diverso. Forse andrà bene se per il consumatore il gioco sarà a somma zero, ma quello che è certo è che la somma per lo Stato sarà assai sotto lo zero.

Già il 6 febbraio 2007 il ministero dei Trasporti concede alla scatola vuota NTV SpA, in quel momento una società con nemmeno un dipendente a libro paga, la licenza di Operatore Ferroviario. Il 28 luglio 2007 il ministro dei Trasporti Bianchi firma un inedito "Protocollo d'Intesa", con il quale NTV viene accreditata come società di gestione del servizio Alta velocità ed impegna RFI SpA, quale gestore dell'infrastruttura, alla definizione del contratto di servizio.

Al primo punto del Protocollo si stabiliva che «il ministro dei Trasporti provvederà a concludere, nei termini di legge, il procedimento per il rilascio del titolo autorizzatorio per l'accesso all'infrastruttura nazionale citato in premessa, con specifico provvedimento». L'impegno del ministro sarà ottemperato senza fare attendere un solo minuto l'amministratore delegato di NTV: lo firmerà seduta stante. Rintracciare però anche solo qualche generico riferimento, che potesse dare legittimità a quel Protocollo d'Intesa, nelle norme in vigore in quel momento, è fatica sprecata: era semplicemente un'invenzione estemporanea. Si trattava di un contratto con evidenti profili di illegittimità, comunque contestabile da chi aveva un interesse legittimo da tutelare. I boiardi di FS e di Trenitalia, o altri potenzialmente legittimati, si sono guardati bene dal contestarlo formalmente. In silenzio resterà anche il Ministro delle Infrastrutture Antonio

⁴. "Montezemolo e Della Valle nell'alta velocità", *La tribuna di Treviso*, 13 gennaio 2007

Di Pietro, sotto la competenza del quale era la vigilanza delle infrastrutture ferroviarie, e dunque le attività di RFI.

L'unica norma riferibile a quel Protocollo era il comma 2, articolo 8, Legge 166/2002, che prevedeva esattamente il contrario: «Per i servizi di trasporto ferroviario viaggiatori di interesse nazionale (...), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre condizioni di concorrenzialità dei servizi stessi ad avviare procedure concorsuali per la scelta delle imprese ferroviarie per l'erogazione del servizio (...)».

Nonostante gli impegni sottoscritti dal ministro con il Protocollo, nei soci di NTV c'era ancora qualche preoccupazione proprio per quella norma che richiamava condizioni di concorrenzialità e procedure concorsuali. Il clima politico non era dei migliori ed il rischio di una crisi che facesse cadere un governo con ministri così disponibili, prima che l'affare fosse blindato, era troppo alto. Per il presidente della Fiat arrivare per le vie brevi al Presidente del Consiglio, dopo i probabili rapporti intrattenuti solo qualche settimana prima per la nomina a presidente di FS SpA del suo ex segretario di Confindustria Innocenzo Cipolletta, non era certamente un problema.

Il primo ottobre del 2007, il Consiglio dei ministri approva il Decreto legge n. 159, motivato da “interventi urgenti per lo sviluppo e l'equità sociale”. Al comma 2 bis dell'articolo 9, proprio quella norma che ancora destava qualche preoccupazione nei campioni del made in Italy, viene modificata: «All'articolo 8 della Legge 1 agosto 2002, n. 166, e successive modificazioni, i commi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti». Inutile aggiungere che nel nuovo testo scompaiono i riferimenti sia alle procedure concorsuali che alle condizioni di concorrenzialità. Il Decreto legge il 29 novembre 2007 viene convertito definitivamente nella Legge n. 222.

La storia si ripete, ma i protagonisti e la loro statura cambiano. Nel 1992 Giovanni Agnelli aveva chiamato il presidente del Consiglio per tutelare gli interessi ed i destini della Fiat nel Progetto Alta velocità. Quindici anni dopo è possibile che il

nuovo presidente della Fiat abbia chiamato il nuovo presidente del Consiglio per garantire un affare che nulla aveva a che fare con gli interessi ed i destini della stessa Fiat.

Con l'affare ormai blindato, il 17 gennaio 2008 le agenzie annunciano che sono in corso le trattative per il più importante acquisto di materiale rotabile degli ultimi decenni: 25 treni ad Alta velocità da 500-600 posti da consegnare in un paio d'anni a partire dal 2010. Gli alfieri del made in Italy trattano con tre multinazionali, la Alstom francese, la Siemens tedesca e la Bombardier canadese. Di imprese italiane contattate, nemmeno l'ombra: nessun invito a fare offerta, nemmeno al Consorzio Trevi produttore del materiale per l'Alta velocità nazionale.

La trattativa si concluderà nel gennaio del 2008 ed il contratto verrà firmato con la multinazionale francese. Solo in questo momento qualche quotidiano avvanzerà qualche timida critica: «Le due anime di Luca di Montezemolo. Quando veste l'abito della Confindustria, o della Fiat, raccomanda “comprate italiano”. Ma quando assume il ruolo di futuro ferroviere, seppure ad Alta velocità, dove compra i treni? In Francia (...). La NTV ha ordinato 25 treni ad Alta velocità alla francese Alstom, per una cifra di circa 700 milioni. Per altri 10 sarebbe stata sottoscritta un'opzione. Il tricolore francese, dunque, ha vinto ancora una volta sul tricolore italiano. L'Agv (derivato dal celebre Tgv) è stato preferito al prodotto “made in Italy” a disposizione, quell'ETR 500 del Consorzio Trevi, che tutti conoscono perché da una quindicina d'anni è attivo sui binari nazionali».⁵

Bisognerà invece aspettare quasi due anni per leggere sulla stampa nazionale le modalità con le quali lo Stato ha affidato il servizio Alta velocità ai campioni del made in Italy: «L'affidamento del servizio viaggiatori dell'Alta velocità, a trattativa privata, a NTV, il cui profitto potrebbe sfiorare i 600 milioni di euro, è un vero e proprio “pacco dono” del governo Prodi a

⁵. “Montezemolo predica l'italianità e compra il TGV”, *Il Giornale*, 12 gennaio 2008.

industriali con la passione dell'editoria, ragione per cui non è stato mai aperto dai giornali che si sono limitati a descriverne il bel colore della carta e la raffinatezza del fiocco».⁶

Con il contratto di servizio in cassaforte ed i treni in arrivo, l'affare è già assicurato. Prima ancora di iniziare a fornire il servizio e raccogliere il frutto del "pacco dono", i prodi cavalieri rivalutano il misero capitale investito in NTV e fanno pagare a peso d'oro l'ingresso di nuovi ospiti. Già nel gennaio 2008, le agenzie battono la notizia dell'ingresso del gruppo bancario Intesa Sanpaolo con una quota del 20%, pari ad un esborso di circa 60 milioni. Giuseppe Sciarrone andrà al 4%, Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Giovanni Punzo scenderanno al 25,3% ciascuno, ma con l'investimento iniziale super-rivalutato. Il gruppo bancario guidato da Giovanni Bazoli e Corrado Passera, oltre al capitale versato per acquisire il 20% del capitale della società NTV, mette pure a disposizione i soldi per acquistare i treni, 750 milioni di euro.

A giugno arrivano nuovi soci e, fra questi, con una partecipazione al 20%, una società controllata al 100% da SNCF, la società statale francese omologa delle nostre FS. La notizia esce sui quotidiani solo nell'ottobre del 2008 e provocherà soltanto qualche mal di pancia al viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Roberto Castelli, che avanzerà la richiesta di una "commissione che ricostruisca in maniera cristallina l'iter della vicenda". La commissione ovviamente rimarrà solo nella fantasia del viceministro.

Nel 2010 i soci che compaiono sul sito ufficiale di NTV sono: «Totale MDP Holding, 33,5%; IMI Investimenti, 20,0%; SNCF/VFE-P, 20,0%; Generali Financial Holdings FCP-FIS, 15%; Nuova Fourb, 5%; MaIs, 5%; Reset 2000, 1,5%».

Nella compagine, oltre a Intesa Sanpaolo (con la controllata IMI) e SNCF (con la controllata VFE-P), si aggiunge Alberto

⁶. Sandra Amurri, "Arrivano i treni privati", *Il Fatto Quotidiano*, 23 settembre 2009.

Bombassei (con Nuova Fourb) e Isabella Seragnoli (con MaIs). Nel sito, della Generali Financial Holdings non viene detto nulla, nemmeno che si tratta di una società con sede in un paradiso fiscale, il Lussemburgo. Quasi sicuramente la società lussemburghese fa capo alle Assicurazioni Generali di Trieste, ma chi siano effettivamente i soci rimane un mistero, come misteriosa è la ragione della sede lussemburghese per la partecipazione ad una società italiana. Già nel 2009, fra l'altro, a questa società era subentrata la "Winged Lion FCP-FIS Sub-Fund 1".

Il socio fondatore più piccolo, Giuseppe Sciarrone, è socio unico di Reset 2000. I tre grandi campioni dell'imprenditoria nazionale, forse pronti a scappare, si sono accuratamente nascosti. Curiosa e senza alcuna spiegazione nel sito ufficiale è infatti la segnalazione della partecipazione al 33,5% della "Totale MDP holding". Sembra la ragione sociale di una società, in realtà "Totale" è da intendere come somma delle partecipazioni di "MDP holding" in NTV. Una società con questo preciso nome nella banca dati delle Camere di Commercio è però introvabile. Si trovano invece quattro semplici s.r.l.: MDP Holding Uno, MDP Holding Due, MDP Holding Tre, MDP Holding Quattro.

Tutte e quattro le MDP holding hanno lo stesso Consiglio di amministrazione, composto da: Luca Cordero di Montezemolo, presidente a tempo indeterminato; Diego Della Valle, consigliere a tempo indeterminato; Gianni Punzo, consigliere a tempo indeterminato. Tutte e quattro hanno gli stessi soci con le stesse quote di partecipazione: MCG holding Srl (amministratore unico Luca Cordero di Montezemolo), 33,3%; Fa.Del Srl (amministratore unico Diego Della valle), 33,3%; Servizi Imprenditoriali Srl (amministratore unico Gianni Punzo), 33,3%.

La Uno, la Due e la Tre hanno un capitale sociale di 90.000 euro, la Quattro un capitale di 12.000 euro. Le tre società di controllo e le quattro MDP holding controllate garantiscono l'occupazione, secondo i bilanci depositati, ad un numero di dipendenti che risulta pari a zero.

Sono esattamente le quattro MDP holding che fanno il “Totale” della partecipazione del 33,5% in NTV, ma con quote tutte diverse: la Uno con il 18,96%, la Due con il 9,27%, la Tre con il 5,21% e la Quattro con il 5,00%.

I tre grandi imprenditori sono partiti nel dicembre 2006 con il 95% di una società con un capitale di 1 milione di euro. Grazie al “pacco dono” di Bianchi, Di Pietro, Bersani e di tutti i ministri del governo Prodi, la scatola vuota è stata riempita e già nel 2008 il regalo ha consentito di fare affari straordinari con gli aumenti e la rivalutazione del capitale investito. Nel 2010, ad ancora un anno dall’inizio della gestione del servizio, dal 95% di una scatola vuota con un capitale di 1 milione di euro scendono al 35,5%, ma in una società con un patrimonio netto di 264 milioni di euro.

Per questi campioni degli affari senza rischi, l’interesse per la gestione del servizio è pari a zero. L’affare, prima ancora dell’avvio del servizio, è già stato realizzato. Le MDP Uno, Due, Tre e Quattro sono pronte a passare di mano e fare incassare ai campioni del made in Italy ulteriori plusvalenze del “pacco dono” fatto loro da un governo con un presidente del Consiglio già Garante dell’Alta velocità, un ministro dello Sviluppo economico paladino della concorrenza, un ministro dei Trasporti comunista contrario alle privatizzazioni e da un ministro delle Infrastrutture alfiere della legalità.

NTV con 25 nuovi treni Agv (Automotrice à grande vitesse) della Alstom, italiani solo nel nome, “Italo”, e nella livrea, “rosso ferrari”, dalla fine del 2011 inizierà ad offrire il servizio sulle direttrici più convenienti coprendo circa il 70 per cento delle corse offerte nel 2010 da Trenitalia; l’azienda di Stato - nello stesso momento - si presenterà con una flotta di 60 ETR 500, 29 ETR 400 e 19 ETR 600 (il nuovo pendolino prodotto ed acquistato sempre dalla Alstom). Trenitalia offrirà il servizio AV con una flotta di 108 treni per coprire tragitti di circa il 30 per cento superiore a quello coperto da NTV con una flotta di 25 treni.

Nonostante che i numeri dicano chiaramente quali saranno i costi di gestione e manutenzione delle flotte e quali potranno es-

sere i ricavi delle due aziende in competizione, Trenitalia lancia nel 2010 una gara per l’acquisto di altri 50 treni superveloci che dovrebbero viaggiare a 360 chilometri l’ora. La gara sarà vinta dalla multinazionale canadese Bombardier con al rimorchio la AnsaldoBreda. Contro l’aggiudicazione ricorrerà in tribunale la Alstom con il risultato di ritardare ancora l’arrivo dei nuovi treni inizialmente previsto per il 2013. I primi due o tre “Zephiro”, il nome del nuovo treno che dovrebbe affiancare il Frecciarossa, andrà bene se arriveranno nel 2014, quando i bilanci di Trenitalia avranno già accumulato un buco insostenibile.

C’è solo da augurare ai ministri che nel 2007 hanno confezionato il “pacco dono” a NTV, ed a quelli che nel 2010 hanno consentito una spesa pubblica miliardaria per una fornitura inutile, di essere su quelle stesse poltrone quando il governo in carica dovrà decidere, come avvenne per l’Alitalia, i destini della nostra compagnia di bandiera delle ferrovie.