



da "l'Espresso" dell'8 dicembre 2005:

TRASPORTI / IL PROGETTO LINEE VELOCI

ATTUALITÀ

Treni ad alta follia

Inutile sia per il traffico passeggeri che per le merci. E in più costosissimo. Gli esperti bocciano il piano italiano per le ferrovie

colloquio con Marco Ponti di Paolo Forcellini

Premessa: «Sono un ambientalista molto ma molto tiepido». Mette le mani avanti Marco Ponti, uno dei maggiori esperti europei di trasporti e docente al Politecnico milanese, di fronte alla richiesta de "L'Espresso" di parlare del piano italiano per l'alta velocità ferroviaria (Av), nell'occhio del ciclone per le contestazioni in particolare, ma non solo, in Val di Susa. Ma anche se non accenna a sospette presenze di amianto nelle montagne da traforare o all'inquinamento delle valli, Ponti demolisce il progetto Av. Con ragionamenti da economista che non lasciano scampo.

Oggi si preferisce parlare di "alta capacità" anziché di "alta velocità": perché?

«I verdi hanno voluto che si usasse la nuova definizione per sottolineare che non si trattava di un progetto per correre più in fretta, ma per aumentare la capacità del sistema ferroviario nel suo complesso. Una solenne fesseria perché il sistema italiano è largamente sottoutilizzato. Su una linea normale a doppio binario possono transitare 240 treni al giorno, su una ad Av fino a 350. Non ha senso aggiungere su alcune tratte una tale enorme capacità, poiché non esiste una domanda di trasporto ferroviario di queste dimensioni. Si aggiunga che le linee ad Av sono costosissime».

Però altri paesi le hanno realizzate.

«Non è un caso che il progetto di Av sia iniziato in Francia. Là costava relativamente poco: tra Parigi e Lione ci sono pianure e colline molto dolci su cui è possibile sfruttare al meglio l'inerzia del treno. Poi i francesi hanno provato in tutti i modi a espor-

tare il sistema, incontrando uno straordinario insuccesso, dagli Stati Uniti alla Corea. Noi invece insistiamo. Eppure le linee in Italia debbono correre tutte su viadotto o in galleria. E i costi salgono a livelli stratosferici. Inoltre, mentre l'Av francese è un'Av "leggera", solo per passeggeri, il modello che abbiamo scelto noi è misto, passeggeri e merci, e assai più dispendioso».

Perché questa opzione?

«L'unica spiegazione che mi so dare è: perché costa di più. Non ha infatti alcuna motivazione razionale: la capacità della rete esistente è molto esuberante rispetto alla domanda e le merci che viaggiano in ferrovia non hanno alcun bisogno di andare a 300 all'ora, bastano e avanzano i 180. Ol-

tretutto le gallerie hanno costi proporzionali al quadrato del loro raggio: farle un po' più larghe raddoppia la spesa. Ma se si vuole che i treni corrano veloci occorre che i trafori siano abbondanti, altrimenti si produce un "effetto ariete" che li rallenta. Conclusione: o si fa come nel tratto Av tra Bologna e Firenze, che non viene ultimato perché i costi sono saliti in modo demenziale per fare gallerie ampie, oppure se ne fanno di normali, come nel progetto Frejus, ma allora i treni dovranno andare a non più di 120-150 all'ora. Alla faccia dell'Av».

Ma per i passeggeri spostarsi da una città all'altra in tempi più brevi è un gran progresso.

«Esiste già un'Av che non costa nulla allo Stato: i voli low-cost. Imbattibili sopra i 500 km. Per andare da Torino a Parigi difficilmente si prenderà la Torino-Lione. Ma ciò renderà ancor più improbabile quadrare i conti: l'Av ha bisogno di flussi enormi di traffico per essere giustificata. Ne siamo lontani. I treni giornalieri a lunga distanza tra Milano e Torino sono 30 e viaggiano mezzi vuoti; quelli previsti dalle stime ufficiali sul Frejus sono una dozzina».



Lavori sulla tratta francese della Torino-Lione. Sotto: Marco Ponti, esperto europeo di trasporti

Sistema nato in Francia. Negli altri paesi è stato un insuccesso. E solo noi insistiamo



Foto: A. Pagliarulo - Tam Tam, Oliverio - Imagoeconomica

La sua è una condanna senza appello per tutta l'Av, oppure si può salvare qualcosa?

«Sono un economista, ma non del genere "conta fagioli" (bean counter), come direbbero gli americani. Si può costruire qualcosa pure con obiettivi non economici. Tra Milano e Roma, e pure fino a Napoli, anche considerato che una parte è già stata realizzata, forse è sensato finire la linea ad Av: nella spina dorsale del paese l'Av ha anche un significato politico. Forse ha un senso pure ultimare l'Av tra Milano e Verona, ma solo perché ne è già stato costruito un pezzo: là la domanda è infatti già molto inferiore. Inoltre, mentre tra Milano e Roma le distanze medie viaggiate sono di 250 km, tra Torino e Venezia siamo a 90: ciò riduce l'opportunità di costruire linee veloci su questo asse. E su tratte come la Venezia-Trieste con quattro "pendolini" al giorno si soddisfa la domanda per secoli».

Tra i valichi previsti per l'Av vi sono quello dei Giovi e quello del Brennero. Che ne pensa?

«Pollice verso per il primo: ci sono già quattro binari neppure lontanamente saturi. Quanto al Brennero, la linea è bene in ordine dalla parte italiana e ci sarebbe "solo" il costo della nostra quota del valico, tre miliardi. Un investimento ragionevole per far passare treni merci più pesanti».

Prolungare l'Av da Napoli a Reggio Calabria?

«È previsto dalla legge Obiettivo ed è pura follia. Le Ferrovie hanno già detto di no due volte a questa ipotesi che succhierebbe circa 22 miliardi. Inascoltate. Una radicale ristrutturazione della linea esistente costerebbe un decimo e sarebbe più che sufficiente. Ma questa pazzia si completa e trova giustificazione in un'altra pazzia: il passaggio dei treni sul Ponte di Messina. Così ci saranno costi raddoppiati rispetto a un ponte per soli veicoli su gomma».

C'è qualche tratta prossima alla saturazione?

«La Padova-Venezia, ad esempio, ma ormai è quasi finito il raddoppio. E in ogni caso si possono mettere in atto molte misure



Manifestazione contro l'Alta velocità in Val di Susa. Sotto: cantieri sulla linea Milano-Torino

per allontanare la saturazione: costruire treni merci più pesanti (ora sono da 300 tonnellate, negli Usa ce ne sono da 2 mila); utilizzare treni passeggeri a doppio piano; creare sistemi di blocco più sofisticati che consentano frequenze maggiori».

È sostenibile finanziariamente il progetto Av?

«Si è partiti promettendo che si sarebbe ripagato al 60 per cento. Poi si è scesi al 40 e infine è stato stabilito che bastava il 40 dei costi, esclusi quelli per i "nodi" in prossimità delle città, molto dispendiosi. Secondo le mie simulazioni si arriverebbe al 20 per cento; altri stimano il 23. Il sistema è destinato al default: pagherà lo Stato. Molti di questi lavori verranno inaugurati ma poi

projects" ha però calcolato che alla fine i costi di queste grandi opere aumentano in media del 30-40 per cento».

Ammetterà che queste opere accrescono però conoscenze tecnologiche e occupazione...

«Non lo ammetto. Per sviluppare l'innovazione si deve puntare sulle tecnologie, non sul cemento. Quanto all'occupazione, oggi le grandi opere hanno un moltiplicatore modesto: non si mobilitano più, come nell'Ottocento, i braccianti. È poi evidente che il nostro è un territorio con un grande valore turistico per il futuro. Quindi ci sono modi più redditizi per spendere. A meno che qualcuno non si riprometta, per se stesso, grandi affari sulle grandi opere». ■

ALTA VELOCITÀ SOTTO LALENTE

Meglio il binario verde

Valichi esistenti potenziati. Cintura merci per Torino. In un dossier per i politici, il contro-piano del Wwf

di Paolo Forcellini

Sessanta miliardi di euro: a tanto ammonterebbe, secondo il Wwf, la realizzazione di 1.500 chilometri di ferrovia ad alta velocità (Av) sulla dorsale Milano-Napoli e sulla trasversale Frejus-Venezia-Trieste con l'aggiunta della Milano-Genova. Sommando alcune altre tratte previste, la Battipaglia-Reggio Calabria e la Verona-Brennero, la fattura raggiungerebbe i 94

miliardi. Salvo revisioni prezzi in corso d'opera. Insomma l'equivalente di tre o quattro Finanziarie "pesanti". Bastano queste cifre da far tremare le vene ai polsi per consigliarci di buttare a mare tutto il progetto dell'Av? Se non bastano ci pensa il Wwf a fornire altri argomenti: in un corposo dossier consegnato al governo e all'opposizione l'associazione ripercorre le tappe dei vari progetti, elenca problemi e inadempienze, fornisce delle proposte alternative. Ecco, sintetizzato in otto punti, il rapporto del Wwf.

1. L'Italia ha un tipo di urbanizzazione peculiare (tante città medie e piccole a poca distanza le une dalle altre), quindi i bacini di utenza sono dispersi e policentrici e sono «preponderanti i flussi di traffico a corto raggio su quelli medi». Aggiunge il Wwf: «L'80 per cento dei viaggi effettuati sui treni passeggeri non supera il raggio dei 100 km. Un traffico con le caratteristi- ▶

Foto: Michele D'Ottavio, A. Grassani - Fotogramma





che del percorso pendolare, in ore di punta e intorno alle principali città. I viaggiatori che vanno oltre i 200 km sono una componente marginale». Anche per ciò il modello dell'Av mal si adatta al nostro Paese.

2. Il rapporto non spara sulla Torino-Lione i tradizionali proiettili "verdi": difesa del paesaggio, inquinamento e così via. Quella tratta ad Alta velocità non s'ha da fare perché costa tanto e serve nulla. L'attuale linea del Frejus ha una capacità merci di 20 milioni di tonnellate, utilizzata per meno della metà; il traffico con la Francia tra il 1984 e il 2003 è diminuito dai 10,1 agli 8,5 milioni di tonnellate. Entro pochi anni entreranno in funzione due nuove gallerie verso la Svizzera che ridimensioneranno ancora i flussi attraverso il Frejus.

3. Più ferrovie, meno gomma? L'obiettivo che accomuna gli ambientalisti di ogni sottospecie, secondo il Wwf non c'entra con l'Av. La ripartizione fra i due tipi di trasporto ne verrebbe influenzata solo marginalmente. La gran parte della rete ferroviaria rimarrebbe inadeguata ad attrarre passeggeri: in Italia «su 16.146 km solo 5.603 sono a doppio binario ed elettrificati», poco più di un terzo dei francesi e meno della metà dei tedeschi. La velocità commerciale dei treni italiani, nota il dossier, è risalita «solo intorno al 1970», al livello del 1939. In seguito, però, è tornata ad abbassarsi. La completa realizzazione del piano Av, pur se riuscisse a



Galleria per l'Alta velocità a Sesto Fiorentino. Sopra: un cantiere della Tav in Val di Susa

superare gli ostacoli finanziari, riguarderebbe meno del 10 per cento della rete. «Circa il passaggio dal semplice al doppio binario», aggiunge il Wwf, «si è avuto un aumento solo del 7,1 per cento in oltre trent'anni».

4. Tutto il sistema dell'Av è stato varato con incarichi a trattativa privata, individuando dei "general contractor" - sempre i soliti noti: Impregilo, Gavio, Ligresti, Eni, Lega coop, ecc. -. L'operazione è stata completata prima che entrasse in vigore (1993) la normativa Ue che imponeva le gare: per il Wwf qui sta il peccato originale. Perfino l'Ance ha finito per intervenire sollevando il problema dei "general contractor": si mettono in tasca il 30 per cento della spesa totale facendo assai poco e tutto a scapito dei "piccoli" fornitori, ha strillato l'associazione dei costruttori. Governante il centro-sinistra si è deciso di rescindere i contratti per le tratte ancora da iniziare (con-

veniva pagare le penali piuttosto che la quota dei "general contractor") ma il cambio di governo nel 2001 ha bloccato il ripensamento.

5. Nel 1991 il costo del progetto Av era stimato in 26 mila miliardi di lire. Quindi è quasi quintuplicato, ben oltre il recupero dell'inflazione. Secondo il Wwf ciò dipende in buona misura dal mercato anomalo che si è determinato con i "general contractor". Comunque sia, i prezzi continuano a correre. I treni, invece, no.

6. Con un gioco delle tre carte, i costi dell'Av sono stati "esternalizzati" riversandoli su Infrastrutture spa, a capitale pubblico. Ma il bilancio statale non rimarrà indenne a lungo: secondo la Corte dei conti, «nel 2009 ci saranno pesanti ripercussioni perché è previsto che a quella data lo Stato intervenga con somme considerevoli per integrare l'onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture spa». I prestatori non reggono alla lunga distanza.

7. Esistono, documenta il rapporto, «contenziosi acclarati o annunciati che stanno ostacolando l'iter dei progetti». Buona parte delle popolazioni e degli enti locali attraversati dalle linee ad Av sono contrari. Con la legge Obiettivo lo Stato ha cercato di semplificare le procedure, in sostanza di bypassare le contestazioni. Fin qui, tutto prevedibile. Solo che le procedure "dirigistiche" (secondo il Wwf) sono messe sotto processo dalla Ue «perché violano la normativa comunitaria sulla libera concorrenza e sulla Valutazione di impatto ambientale». Insomma, dalla padella alla brace.

8. Al faraonico piano per l'Av, il Wwf contrappone alcune proposte. Innanzitutto sfruttare la capacità residua degli otto valichi ferroviari alpini già esistenti: consentirebbe subito «la triplicazione del traffico merci». In secondo luogo è previsto qualche «quadruplicamento ad alta capacità» sull'asse Est-Ovest e il «potenziamento della cosiddetta mediopadana» (Casale-Pavia-Mantova-Venezia). Inoltre si propone di creare una "cintura merci" intorno a Torino, consentendo di instradare direttamente verso Milano i treni provenienti dal Frejus, saltando il capoluogo sabaudo. L'Av tra Milano e Roma e il nuovo traforo del Brennero passano l'esame. Nel primo caso non foss'altro perché i lavori sono già avanzati. ■

Dal sistema degli appalti al buco nei conti dello Stato. Un atto d'accusa che salva solo la Milano-Roma e il nuovo traforo del Brennero

