

QUEI BINARI SUPERCARI 60 EURO AL MILLIMETRO

In Spagna, Francia e Giappone, un chilometro di alta velocità è costato circa 10 milioni, da noi 60

di ALESSANDRO PENATI fonte repubblica, gennaio 2010

L'Alta Velocità (AV) è la più grande infrastruttura costruita negli ultimi 20 anni. Completata la linea da Torino a Napoli, l'avvio del servizio lo scorso dicembre era l'occasione perché Tav, società delle Ferrovie responsabile dell'opera, presentasse un rendiconto dettagliato delle risorse utilizzate. E il governo facesse tesoro dell'esperienza per proporre le riforme necessarie affinché il Paese perda il triste primato di lungaggini e costi eccessivi delle opere pubbliche. Ma la classe politica si è interessata all'AV solo ai tempi delle proteste in Val di Susa: un breve e fuorviante scontro tra guelfi e ghibellini, nel quale si discettava se non fosse meglio spendere i soldi dell'AV per migliorare il servizio sulla vecchia rete.

Come se i cittadini non potessero pretendere il buon funzionamento di entrambe. Non sono riuscito a trovare una fonte ufficiale, accessibile a tutti (è la regola di questa rubrica), che fornisca un resoconto complessivo dei costi dell'AV; men che meno nei bilanci della Tav. Un parziale resoconto però, lo si trova nel bilancio della Fiat, general contractor per due tratte: viene indicato un costo di 4,7 miliardi per la Bo-Fi e 6,7 per la Mi-To; corrispondono, rispettivamente, a 60 e 54 milioni al chilometro; più o meno 60 euro al millimetro! Il bilancio Eni, altro general contractor, è invece opaco: evidenzia solo di una fideiussione di 6 miliardi per la tratta Mi-Bo: ovvero, 33 milioni al chilometro.

Cifre folli. In Spagna, Francia e Giappone, un chilometro di AV è costato circa 10 milioni. In Cina, che proprio in dicembre ha completato un tratta di 1.100 km (con 710 di gallerie e viadotti), 11 milioni. E non si capisce perché la Mi-To, in pianura e lungo l'autostrada, costi quanto la Bo-Fi, tratta interamente appenninica, e almeno 50% in più dell'analoga Mi-Bo. I costi poi non comprendono i treni e gli oneri finanziari.

La lievitazione dei costi è attribuita alla presenza del general contractor e agli enti locali. Il problema però non è il general contractor in sé; ma come lo si sceglie e come si stipula il contratto. Basterebbe consegnargli un progetto esecutivo dettagliato con penali per eventuali sforamenti di tempi e costi (non sembra sia avvenuto nel caso AV); e richiedere garanzie finanziarie per il completamento dell'opera (che Fiat debba garantire le Ferrovie, cioè lo Stato, però fa sorridere). Altrimenti il general contractor è solo un meccanismo per distribuire commesse, senza vincoli di costi e controlli: un "servizio" per il quale la Fiat ha incassato una commissione pari al 3,6% dei costi.

Quanto agli enti locali, hanno strappato favori e imposto servitù per acconsentire all'AV. Da 15 anni si parla di federalismo, ma ancora non è chiaro se e quali riforme il Governo abbia in mente per eliminare il potere ricattatorio degli enti locali nei confronti di opere pubbliche realizzate nell'interesse nazionale. A questo punto, il danno è fatto. Ma dovrebbe essere un obbligo politico e morale rendere pubblico l'elenco preciso delle aziende che hanno incassato i circa 24 miliardi complessivi delle commesse, e il costo degli interventi imposti da ogni singolo ente locale.

Con tutto questo, poi, l'AV nasce vecchia o male organizzata. Sulla nuova tratta cinese viaggiano 56 treni al giorno a una velocità media di 300 km/ora. L'orario delle Ferrovie mostra 7 treni sulla Mi-To, a una velocità media inferiore ai 150 km/ora; 20 treni sulla Ro-Na e 17 Fast sulla Mi-Ro (più altri 18 meno Fast) a circa 180 km/ora di media. Ritardi esclusi.

Per realizzare 590 km di AV ci sono voluti circa 12,5 anni, rispetto ai 7,5 delle altre europee, e ai 4,5 dei cinesi. Ma per far sfigurare l'Italia di oggi non serve scomodare la Cina: basta la Prima Repubblica. 45 anni fa l'Autostrada del Sole, un'opera ciclopica al confronto con l'AV, fu realizzata in appena 8 anni. Non reggiamo più il confronto neanche con il nostro passato.