



Primo piano



Trasporti e infrastrutture
Il bilancio

L'analisi Le cinque ragioni dei maggiori oneri per l'Alta Velocità

Ferrovie I treni corrono Ma i costi non si fermano

Dietro le extraspesse i tempi lunghi e i diktat degli enti locali
Il peso di caratteristiche geografiche e di politiche contrattuali

DI MASSIMO MUCCHETTI

Le difficoltà d'esordio dell'ultima tratta di Alta velocità, aggravate dal maltempo che per qualche giorno ha messo in ginocchio le ferrovie di tutt'Europa, hanno riportato in primo piano lo scandalo dei costi di costruzione di questa infrastruttura, la più importante realizzata in Italia dopo l'Autostrada del Sole. La questione, in verità, non è nuova. Ma facendo polveroni si possono fare regolamenti di conti in un mondo dove girano interessi miliardari, ma non si pongono le basi per evitare due rischi:

a) che la brutta storia si ripeta con le nuove tratte ancora da appaltare come il cosiddetto Terzo valico tra Milano e Genova, il collegamento tra Mestre e Trieste o il prolungamento a sud di Salerno;

b) che le ristrettezze del bilancio dello Stato congelino ogni nuovo progetto o generino piccoli mostri.

Aumenti

La Corte dei conti e l'Autorità di vigilanza sugli appalti pubblici hanno già sottolineato le distorsioni procedurali che concorrono a gonfiare il costo delle opere civili della linea ad alta velocità fino a 32 miliardi di euro, a corsi 2006. Ma il 2 marzo 2007 era stato lo stesso amministratore delegato, Mauro Moretti, in carica dall'ottobre 2006, a illustrare in Senato perché l'alta velocità in Italia è costata tre

volte di più rispetto a Francia e Spagna. Il quadro sarebbe ancora valido, perché, secondo Moretti, non emergerebbero scostamenti rispetto a quel rapporto che comprendeva anche i costi ancora da sostenere fino al 2009. Cinque, secondo le Fs, sono la cause delle differenze di costo.

Procedure

1) Le modalità di affidamento dei lavori. Il marcio risale al 1991 quando la società Tav (60% banche, 40% Fs non ancora trasformate in Spa) stipula gli accordi con i *general contractor* (Iri, Eni, Fiat e Montedison), a trattativa privata, sostanzialmente predeterminata e con garanzia statale a piè di lista. La presenza dei privati nella Tav serve a evitare che il finanziamento dell'Alta velocità, comunque garantito dallo Stato, gonfi il debito pubblico. Ottimo. Ma se la Tav avesse fatto gare europee, le Fs stimano ci sarebbe stato un risparmio del 14-20% su quei costi, diciamo 4-6 milioni di euro al chilometro sulla base dei minori costi sostenuti per le tratte Milano-Pioltello e Padova-Mestre non comprese nella convenzione iniziale.

Progetti

2) Le specifiche progettuali. Prima fra tutte, la trasformazione del progetto dell'Alta velocità per far viaggiare i passeggeri a 300 all'ora in un progetto misto Alta velocità-Alta capacità per trasportare più spedite anche le merci, a 160 km l'ora. La

decisione, presa nel 1997 su iniziativa del ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, ma con consenso bipartigiano, impone di abbassare le pendenze massime dal 30% al 12-15% per poter aumentare da 17 tonnellate sull'asse a 22,5 tonnellate il peso veicolabile in linea. Oltre all'evidente allungamento dei percorsi è stato così necessario prevedere altre opere per rendere la rete italiana omogenea al resto della rete europea. Vi è poi la fittissima interconnessione con le reti ferroviarie esistenti e l'attraversamento dei centri urbani. Totale 1,1 milioni di euro in più al km. Altre specifiche progettuali derivano dall'orografia e della sismicità. In Italia su 700 km di km 240 sono gallerie e viadotti; in Francia siamo a 58 km di «opere d'arte», come si dice in gergo, su 1.200 di rete; in Spagna 26 su 480 km analizzati. L'aggravio sarebbe pari a 6-7 milioni al chilometro.

Percorsi

3) Il governo e gli enti locali hanno dettato percorsi a basso impatto ambientale, spesso a fianco di autostrade o linee esistenti. Una scelta che ha determinato 400 km di nuove strade, l'adeguamento di 700 km di vecchie, 400 cavalcavia e sottovia, 50 km di varianti autostradali, demolizione e ricostruzione degli svincoli, opere idrauliche e bonifiche varie. Il caso della Milano-Torino è il più eclatante e ha offerto un regalo enorme al gruppo Gavio, proprietario dell'autostrada limitrofa. Il tutto fa altri 6-8 milioni in più per km.

Popolazione

4) Le zone d'Italia attraversate dall'Alta velocità hanno una densità demografica oscillante tra i 150 e i 420 abitanti per km, mentre in Francia si varia tra i 40 e i 130 e in Spagna tra i 25 e gli 85. Questo determina costi strutturalmente maggiori. E

non parliamo degli oneri di acquisizione delle aree agricole spesso pregiate, con prezzi di mercato superiori fino a 6 volte quelli francesi e iberici, per il passaggio della linea e le bonifiche ambientali. Questo incide per 1,5-2 milioni a km.

Ritardi

Arrivando tardi, l'Alta velocità italiana si è dotata di sistemi di sicurezza, segnalazione e telecomunicazione più avanzati e costosi, che elevano il costo per km di altri 1,3-1,5 milioni. L'effetto complessivo oscilla tra i 18 e i 23 milioni al km e spiega la differenza con l'estero. Splega ma non giustifica. Paragonare i costi della tratta Bologna-Firenze, 70 km di gallerie, con quelli francesi, spagnoli o cinesi può destare indignati stupori, ma non è serio. E tuttavia le cause non sono solo oggettive. Molto dipende dall'intreccio tra politica e affari. La scelta di non fare gare e di dare solo progetti di larga massima, passibili di ogni genere di contenzioso, è certamente responsabilità del governo del 1991 e non depone a favore di quanti ne hanno approfittato. Le pretese degli enti locali sono state irresponsabili. L'Alta capacità oggi è una follia: non ce l'ha nessun altro in Europa; il traffico merci su ferro non



è troppo richiesto nell'Italia dei distretti industriali; esistono le locomotive ma non i carri merci che possano frenare a 160 km all'ora. E ci vuole tutta la carità di patria del presidente delle Fs, Enzo Cipolletta, anche lui in carica dal 2006, e dello stesso Moretti per giustificare questa variazione con la ragione che l'Italia è uno stivale dove non

passano due tracciati, e dunque, se domani verrà il traffico merci che oggi non c'è, allora saremo già pronti.

Detto questo, non tutto è perduto. I costi dei nuovi tunnel del Moncenisio e del Brennero (116 e 110 milioni a km) sono in linea con quelli del lato francese e austriaco. La Padova-Mestre ci dice che si può risparmia-

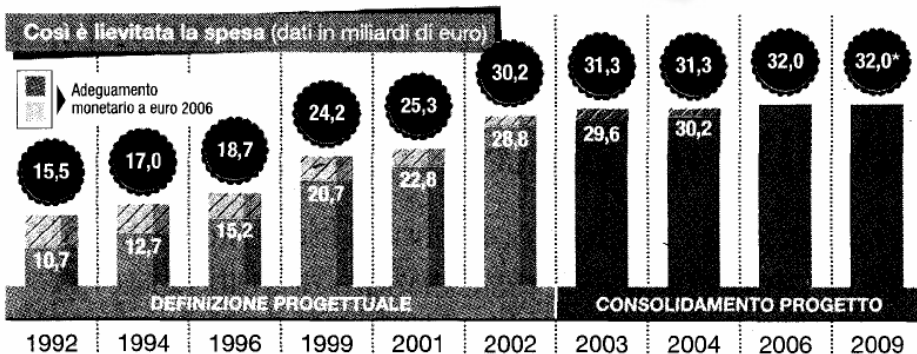
re. Ma bisogna evitare le tentazioni degli anni Novanta. E qui si torna al nodo del finanziamento. Se tutto resta com'è, committente e concessionario della rete è Rfi, la società dell'infrastruttura del gruppo Fs (i privati si sono ritirati negli anni Novanta). Rfi affitta le tracce agli operatori, e cioè a Trenitalia, sempre gruppo Fs, ma an-

che a eventuali privati. Senonché il traffico non darà mai redditi sufficienti a consentire un gran pedaggio per Rfi. Al momento, più Alta velocità vuol dire più debito pubblico. Servirebbe capitale privato per non conteggiare questo finanziamento nel debito pubblico. Ma siccome il rendimento di mercato non c'è, la tentazione di una nuova Tav è nelle cose.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La storia del Frecciarossa

L'andamento dei costi delle opere civili della linea italiana ad alta velocità e un confronto internazionale



La Spagna vince in economia (costi di costruzione in milioni di euro)

	Francia	Spagna	Italia
REALIZZATE			
Km linee	1.548	1.030	564
Costo medio/km	10	9	32
IN PROGETTO			
Km linee	990	1.490	647
Costo medio/km	13	15	45

- Firenze-Roma
- Roma-Napoli
- Torino-Novara

- Novara-Milano
- Milano-Bergamo
- Bologna-Firenze
- Terzo-Valico
- Milano-Venezia

* Stima provvisoria delle Fs cui andrà aggiunto l'esito degli arbitrati previsti dai contratti del 1991

Fonte: elaborazione Corriere Economia su dati Fs

S. Avaltroni