

Spese pubbliche, profitti privati

29 gennaio 2008 Quando il 7 agosto 1991 fu varato il progetto del TAV italiano, 1000 km di linea ferroviaria sull'asse Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli, il costo previsto dell'opera fu quantificato in 26.180 miliardi di lire, in buona parte a carico del contribuente.

Quando dopo 20 anni nel 2011 l'opera arriverà (forse) a compimento, dopo avere prosciugato ed inquinato le falde acquifere del Mugello e creato una sequela senza fine di problemi ambientali, sarà costata la cifra impressionante di 90 miliardi di euro, interamente finanziati attraverso le tasche dei cittadini.

Tenendo fede al disegno originario, una volta terminati i lavori, le FS avrebbero dovuto creare il servizio dell'alta velocità e attraverso i proventi derivanti dalla gestione del medesimo rientrare gradualmente dell'investimento. Le parole recentemente pronunciate dal Presidente delle FS Innocenzo Cipolletta durante la registrazione del programma tv "Economix" di Rai Educational lasciano però intuire che il futuro del TAV sarà molto differente rispetto al modello messo in preventivo.

Cipolletta ha innanzitutto affermato che gli aumenti dei biglietti ferroviari continueranno anche in futuro, precisando che il gettito derivante da tali aumenti non si tradurrà in miglioramenti del servizio, bensì sarà destinato in larga parte a compensare il disavanzo, pagare gli interessi alle banche e sanare i buchi di bilancio del passato. Occorre sottolineare a questo riguardo come disavanzo, interessi passivi e buchi di bilancio delle FS siano in massima parte da imputare ai ciclopici investimenti nella costruzione delle tratte per l'alta velocità.

Cipolletta ha poi ribadito che le Ferrovie non hanno intenzione in futuro d'investire sui treni a lunga percorrenza. Al contrario punteranno sulle tratte inferiori ai 400 km, spingendo i passeggeri che compiono viaggi più lunghi a preferire l'alternativa dei collegamenti aerei low cost.

A questo punto sorge spontaneo domandarsi per quale ragione, se la politica futura delle Ferrovie sarà improntata a favorire le brevi e medie percorrenze, dirottando gli altri viaggiatori verso i voli low cost, decine di miliardi di denaro pubblico siano stati investiti nella costruzione delle tratte TAV destinate unicamente a quei viaggiatori ai quali si consiglia l'aereo.

La risposta a questo cortocircuito logico sembra avere un nome NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) e degli attori di primo piano, Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle e Intesa San Paolo, azionisti di riferimento della stessa NTV.

La società Nuovo Trasporto Viaggiatori ha ufficializzato nei giorni scorsi un investimento di 650 milioni di euro per l'acquisto da Alstom di 25 treni AGV di nuova generazione, adatti a correre sulle tratte ad alta velocità.

Mentre le FS che hanno finanziato per mezzo del denaro pubblico la costruzione dell'infrastruttura per l'alta velocità, ci informano per bocca del proprio Presidente di non avere alcuna intenzione di praticare investimenti sul trasporto di lunga percorrenza, ambito nel quale sono preferibili i voli low cost, NTV procede invece ad investimenti sostanziosi per l'acquisto di nuovi treni ad alta velocità.

L'equazione a questo punto è fin troppo semplice, risultando evidente che la società facente capo a Montezemolo, Della Valle e Intesa San Paolo si appresta, quando fra qualche anno la rete dei primi 1000 km di TAV sarà completata, a gestire il trasporto ferroviario ad alta velocità. E lo farà con l'unico obiettivo di massimizzare i propri profitti, impresa oltretutto estremamente facile dal momento che il costo dell'infrastruttura ricadrà totalmente sulle spalle dei contribuenti italiani che continueranno a pagarlo per decenni sotto forma di debito pubblico da ripianare. Marco Cedolin