

Focus

L'Alta velocità va a rilento

Costi raddoppiati: pronti 564 chilometri, 647 da fare

di **Alessandra Mangiarotti** e **Luigi Offeddu** alle pagine 8 e 9Metà Realizzati 564 km, 647 da fare **Prova** Prodi sulla Bologna-Milano

L'Alta velocità va piano

Ritardi di 10 anni e costi raddoppiati «Torino-Salerno pronta entro il 2009»

MILANO — Febbraio 1992. L'allora amministratore straordinario delle Ferrovie Lorenzo Necci salutava l'avvento dell'era ad Alta velocità: «Abbiamo costituito le società, dato il via ai lavori, ordinato i treni. La realizzazione della grande T è un processo irreversibile». Tre i punti fermi. I tempi: rete Torino-Venezia & Milano-Napoli pronta per il 1998. I costi: trentamila miliardi di vecchie lire di investimento. Le responsabilità: di tempi e costi si farà garante la Tav Spa, una società costituita ad hoc (60% privati, 40 Ferrovie). Dopo quindici anni nessuno di quei punti fermi è rimasto tale. E la «grande T» è opera monca: 564 chilometri realizzati e 647 ancora da inaugurare, mentre il cuore dell'Europa corre ad Alta velocità e lancia la sfida al trasporto aereo *low cost*.

Prendiamo i tempi: sono slittati di dieci anni rispetto ai *business plan* di allora. «La Torino-Novara e la Roma-Napoli sono stati inaugurati a fine 2005, il completamento dell'asse Torino-Salerno è atteso per il Natale 2009, mentre solo dal 2014 i treni attraverseranno il Nord Est a 300 km/h», mette in fila le date Dario del Grosso, segretario Uil Trasporti. I costi: sono passati dai 10,7 miliardi di euro (15,5 con l'adeguamento monetario) del 1992 ai 32 di oggi. In una parola: raddoppiati. «Con una media di 32 milioni di euro a chilometro per la rete realizzata e di 45 per quella da costruire. In Francia la media è di 10 e 13 milioni a chilometro; in Spagna di

9 e 15», spiega il senatore Paolo Brutti (Sd). Senza contare i grandi corridoi europei: «Da qui al 2020 si parla di 40-50 miliardi di euro, sono allo studio iniziative che facciamo da volano ma servono strumenti giuridici e politici che permettano di programmare sul lungo periodo», afferma il presidente della commissione trasporti del Parlamento Ue Paolo Costa. Infine le responsabilità: la Tav Spa non esiste più. O meglio: è stata assorbita da

Rfi (il braccio di Ferrovie che si occupa delle infrastrutture) e ora è Italferr a portare avanti il progetto. Progetto che dal 1998 all'Alta velocità ha affiancato l'Alta capacità. Vale a dire: non più Tav ma Tac, non più solo trasporto passeggeri ma anche merci. Lanfranco Senn, direttore del Certet (Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo) della Bocconi fotografa, tira le somme, invita a guardare al modello tedesco, quindi mette in guardia: «Troppi veti, normative castranti. Quella che è mancata è una strategia complessiva, la filiera non ha camminato insieme». I punti critici: «Nodi urbani e flotta: per il 2010 rischiamo di avere i binari ma non treni».

Nel 1972 veniva presentata la «super elettromotrice» che dagli Anni Ottanta, titolavano i giornali, «collegherà Roma a Milano in tre ore e mezzo». Domani il premier Romano Prodi salirà in carrozza e darà il via al conto alla rovescia per l'inaugurazione di uno dei tratti strategici di quella linea: meno 365

46,4

miliardi di euro

gli investimenti da fare da oggi al 2020 per i corridoi 1 - 5 e 24 secondo le previsioni europee

Corridoio 1: 23,1 miliardi di euro
Corridoio 5: 18,83 miliardi di euro
Corridoio 24: 4,45 miliardi di euro

I NODI

Tempi attivazione

- Bologna: 2011
- Firenze: 2013
- Roma: 2008
- Napoli: 2009

giorni dall'entrata in servizio della Bologna-Milano. E al suo fianco il presidente di Ferrovie Mauro Moretti lancerà una versione *on the rail* del berlusconiano contratto con gli italiani: «Per il dicembre 2009 sarà pronto tutto l'asse Torino-Salerno». Roma-Milano in tre ore, treni veloci ogni 15 minuti nelle fasce di punta.

L'amministratore delegato di Italferr Renato Casale prova a dare una spiegazione a tempi e costi lievitati a dismisura. Partendo da uno spartiacque dal quale la situazione si è piuttosto assestata: «Il 2002: segna il passaggio dalla fase di definizione progettuale a quella operativa. Da lì vanno calcolati i ritardi». E spiega: «Il fatto è che le precedenti gestioni, prima di quella data, hanno redatto progetti non accurati, senza il consenso del territorio. Il passaggio dalla Tav alla Tac ha poi fatto lievitare ancora tempi e investimenti». Al punto da gonfiarli di

tre volte rispetto a quelli di Francia (il Paese del Tgv che è partito con noi e ha già costruito 1.548 km di rete) o Spagna (in pochi anni ne ha realizzati più di mille di chilome-

tri)? La colpa, elencano da Ferrovie, sta: nelle modalità di affidamento dei lavori, nella scelta dell'alta capacità, nel territorio più montuoso, nelle prescrizioni ambientali, nell'innovazione tecnologica, nelle infinite richieste di compensazione ambientale. In mezzo, tra gli annunci del passato e l'era delle tre ore Roma-Milano, ci sono balletti societari, intoppi giudiziari, *stop and go* ai finanziamenti imposti dalla politica, manifestazioni no-Tav. Ultima sospensione: «Quella causata dall'annullamento da parte del governo, proprio per limitare i costi, delle concessioni date nel '92 al general contractor». Loro hanno fatto ricorso, il Tar lo ha accolto, ma il Consiglio di Stato ha annullato la sospensione. E adesso? Si riparte con le gare pubbliche. Dalla Treviglio-Brescia. «Con una riduzione dei costi dal 14 al 20%».

Chiuso, o quasi, un capitolo di incertezza se ne apre uno nuovo:

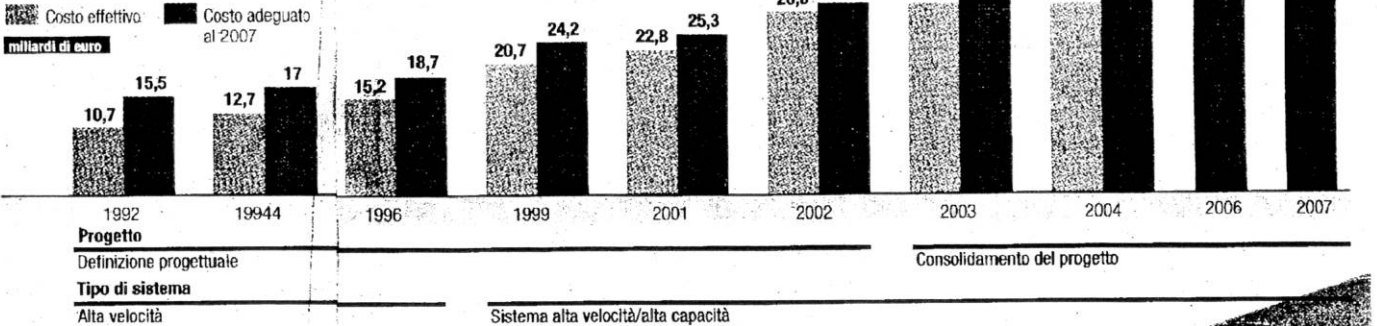
quello dell'adeguamento della flotta. Quindi quello della liberalizzazione del settore dal 2010. Il segretario della Filt Cisl Lombardia Dario Balotta avverte: «Siamo in ritardo di 10 anni sulla rete, ora rischiamo di rallentare per i treni: stanno per finire i lavori ma l'intera flotta non è stata ancora ordinata».

Per la consegna di un nuovo treno ci vogliono 36 mesi. Domenica sarà presentato il nuovo Etr 600 di Alstom. «Trenitalia ne ha ordinati 12 che inizieranno ad essere consegnati da aprile», dice Pier Pri-na Mello, ad di Alstom Transport Italia. La società è in trattativa anche con il primo operatore privato italiano nel settore dell'Alta velocità, la Ntv, per la

fornitura di 25 treni. «Certo — dice Marco Piuri, direttore generale delle Ferrovie Nord, interessate alla partita — ci vuole la rete, ci vogliono i treni ma a questo punto ci vuole anche un quadro regolatorio certo».

Alessandra Mangiarotti

EVOLUZIONE DEI COSTI



LINEE IN PROGETTAZIONE

TERZO VALICO

Costo/km: 52 milioni di euro

MILANO-VERONA

Costo/km: 35 milioni di euro

VERONA-PADOVA

Costo/km: 34 milioni di euro
 (* ritardo calcolato da ferrovie sulle previsioni indicate nel 2002, data di avvio della fase operativa)

NUOVI ACQUISTI

Dalla prossima primavera: **12 Etr 600 (250 milioni di euro)**
 Dal 2010: **50 treni ad alta velocità (1,2 miliardi di euro)**

INTERVENTI SU FLOTTA ESISTENTE

Entro 2008:
74 Etr 500 e 480 (restyling)
15 Etr 480 (politensionamento)
30 Etr 500 (sistema di controllo Etrms)
(280 milioni di euro)

