



"La cura del ferro e l'arco alpino"

*I progetti dell'Alta Velocità
e le proposte alternative per rilanciare la ferrovia*

**Breve storia di due (inutili) Commissioni di verifica
del progetto di Alta Velocità Ferroviaria**

di Alfredo Drufuca - Polinomia srl

**Milano, 21 Maggio 2004
Centro Culturale Francese - Corso Magenta 63**

Breve storia di due (inutili) Commissioni di verifica del progetto di Alta Velocità Ferroviaria

di Alfredo Drufuca - Polinomia srl

Corre l'anno 1997. Si sono da poco avviati i lavori della Firenze-Bologna (giugno '96), 'fervono' da 2 anni i cantieri sulla Roma Napoli. La giostra dell'Alta Velocità italiana, dopo gli spiccioli delle progettazioni, ha cominciato a macinare i soldi veri, ed il fronte degli interessi delle imprese, compatte e protette dalle noie della concorrenza dietro il cartello dei General Contractors, spinge forte. E' stata la favola dell'opera finanziata dai privati, una bugia si vuole tenere in vita al di là di ogni evidenza, che ha consentito di consegnare l'intera operazione AV, senza gare nè controlli, in mani che non sono più quelle dello Stato.

Ci sono però troppe voci diverse, troppe intelligenze di diversa estrazione che continuano -o cominciano- a sollevare, in nome della difesa dell'interesse collettivo, dubbi e perplessità sull'intera vicenda, a partire dalle famose 'Dieci questioni sull'alta velocità ferroviaria' poste fin dal '91 da un lucidissimo ed isolato Guglielmo Zambrini sulle pagine del 'Sole 24 ore'. C'è anche il progetto alternativo di Rete ad Alta Velocità (progetto 'RAV', '96) dell'Ecoistituto del Veneto, che rende evidente l'esistenza di altre ben più interessanti opzioni di potenziamento della tratta Milano-Venezia. C'è anche l'arresto nel settembre del '96 di Lorenzo Necci, padre dell'architettura dei General Contractors, che alimenta più che qualche interrogativo...

Si fa interprete di queste posizioni, tra gli altri, il Ministro dell'Ambiente Edo Ronchi che, grazie ad una specifica richiesta di verifica parlamentare avanzata dal senatore Sarto, si trova a poter istituire, assieme al Ministero dei Trasporti, un 'Gruppo di Verifica Trasversale Torino-Milano-Venezia e Genova-Milano'.

Il Gruppo, formato da una decina di esperti e funzionari indicati dai due ministeri, conclude il suo lavoro nell'ottobre del '97 con un documento che, nella sostanza, non riconosce al progetto una sufficientemente dimostrata fattibilità.

Secondo i redattori infatti, in un quadro di '..massima attenzione all'uso delle risorse finanziarie' da parte dello Stato, le analisi di fattibilità sino a quel momento presentate non potevano essere ritenute sufficienti ed occorreva trasformare il progetto da realizzazione di una nuova linea veloce funzionalmente separata dal sistema attuale in quello di potenziamento e riqualificazione del complesso dei collegamenti ferroviari nella padania al suo interno e con le grandi direttrici di scambio nazionali ed internazionali, in una piena logica di rete.

Gli esperti richiedono pertanto di

- a) costruire un quadro adeguato della domanda e delle sue previsioni di sviluppo, estendendo l'analisi a trend e fenomeni non strettamente riferiti ai due corridoi, con particolare riferimento al traffico dei valichi alpini;
- b) procedere ad una analisi di rete nel comparto padano, integrando i due corridoi considerati con le reti considerabili come sussidiarie e complementari e comunque coerenti con il quadro più articolato della domanda sopra accennato.
- c) valutare più attentamente i livelli di criticità attuale e di previsione del sistema e della loro maggiore o minore risolvibilità nel breve, medio e lungo periodo
- d) esplorare a tal fine tutta la gamma di strumenti disponibili: dall'adeguamento del materiale rotabile, alle tecnologie di segnalamento e circolazione, al programma di esercizio, all'uso degli istradamenti alternativi sino al potenziamento infrastrutturale;
- e) affrontare quest'ultimo tema nella logica di un programma di intervento articolato per fasi e sorretto da una attenta analisi della redditività marginale degli investimenti aggiuntivi.

Detto in altri termini, il Gruppo chiede di abbandonare la logica dell'infrastruttura specializzata e dedicata ai supertreni, di tornare a parlare di sistema ferroviario integrato, di utilizzare tutta la strumentazione disponibile per risolvere le criticità ed eliminare le strozzature del sistema, di utilizzare davvero l'analisi di fattibilità per individuare le soluzioni migliori, ivi comprese quelle relative al sistema di alimentazione, e per decidere i tempi ottimali di realizzazione delle diverse fasi del progetto.

Tradotto in termini ancora più espliciti, il Gruppo dice che: " manca una vera analisi della domanda, manca un modello di esercizio che giustifichi le scelte tecniche (velocità di progetto, alimentazione, interconnessioni ecc.), manca una analisi delle alternative, manca in sostanza ogni dimostrazione della reale fattibilità tecnico-economica del progetto. La Milano-Napoli è tuttavia oramai avviata e non si può fermare. Si fermi però la trasversale Milano-Venezia e Milano-Genova fino a che non si completi una seria verifica di fattibilità del progetto, anzi, si rifaccia un progetto più sensato, a cominciare dal suo reinserimento in una logica più generale di rete."

Ragioniamo su cosa è successo: c'è un progetto che impegna ingenti risorse (pubbliche), proposto sulla base di svelte analisi di fattibilità redatte dagli stessi gruppi (privati) interessati alla sua realizzazione; c'è il dubbio, che comincia ad assumere rilevanza anche giudiziaria, che tali analisi non siano poi così affidabili; c'è un autorevole gruppo di esperti, appositamente nominato dal Governo, che conferma pienamente ed anzi rafforza quei dubbi. A fronte di tutto ciò, non c'era che una sola cosa ragionevole da fare per un pubblico amministratore: sospendere il progetto, azzerare le carte.

Succede ovviamente il contrario. Sciolto il Gruppo, insabbiato il documento e 'digerito' un parere fortemente critico prodotto in occasione della successiva verifica parlamentare dal Ministero dell'Ambiente, il progetto AV imperturbato avanza. Nè vale a disturbarlo la fine della favola della presenza del capitale privato, sancita dal riassorbimento di TAV da parte delle FS, che pur avrebbe potuto e dovuto riaprire spazi di rinegoziazione dell'intero progetto.

Restano tuttavia le domande e le prescrizioni che il documento degli esperti ha posto, ed alle quali occorrerà prima o poi rispondere. E' il '99, e mentre già si aprono le conferenze dei servizi tra TAV ed enti locali sull'inserimento della linea nel territorio, l'allora ministro dei trasporti Tiziano Treu costituisce una nuova Commissione di verifica che dovrebbe valutare le risposte che TAV, ora FS-TAV, avrebbe dovuto fornire ai quesiti posti dal documento del primo Gruppo di valutazione.

La nuova Commissione non coincide con il vecchio Gruppo: mancano in particolare alcuni dei personaggi più significativi della squadra precedente (i professori Ponti per la parte economica e Perticaroli per l'alimentazione) mentre viene confermata la presenza di figure assai vicine agli stessi General Contractor (il prof. Capasso, progettista per conto CAVET e CAV-TO-MI ed unico ed a questo punto non più contraddicibile esperto rimasto di alimentazione).

Alla nuova Commissione vengono concessi dal Ministro Treu solo 45 giorni per concludere i lavori. Peccato che di risposte da esaminare e valutare ai quesiti posti dal Gruppo di Verifica a TAV-FS nel frattempo non ne sia arrivata nemmeno una nè, di fatto, ne arriveranno in seguito, a parte qualche più attenta valutazione della domanda.

In tale situazione, l'unico nuovo contributo che la nuova Commissione può dare è quello di prendere atto e di sottolineare il forte ridimensionamento delle ipotesi di domanda sui servizi passeggeri AV derivanti dai nuovi dati presentati da TAV, di rilevare la conseguente necessità ed opportunità di abbandonare uno standard di progettazione teso a garantire le più elevate velocità di percorrenza, di rimarcare l'importanza dell'interoperabilità tra linea storica ed AV al fine di meglio sfruttare il quadruplicamento per servizi interregionali e merci, oltre che per consentire, ed era questa una indicazione assai importante, una implementazione del progetto per stralci successivi.

Si voleva in tal modo consentire la realizzazione di interventi di quadruplicamento in accesso ai poli principali (Milano, Torino), rimandando a tempi successivi l'eventuale completamento del progetto.

Anche finalizzata ad una diversa 'fasatura' del progetto è l'indicazione di procedere contestualmente al potenziamento della direttrice medio-padana, intervento che, qualora effettivamente realizzato, avrebbe reso di fatto inutile il potenziamento dell'intera tratta Milano-Torino anche negli scenari futuri di crescita della domanda assunti da TAV.

Il documento inoltre non può nascondere, ed anzi mette in evidenza la mancata risposta ad alcuni quesiti fondamentali e pregiudiziali posti dal precedente Gruppo di verifica, a cominciare dalla mancanza di una qualsivoglia forma di valutazione economica e dall'assenza di un realistico modello di esercizio.

Fin qui le conclusioni della nuova Commissione che, in sintesi, non riconoscono ancora nessuna priorità alla realizzazione della linea AV completa, nè sulla tratta Milano-Torino, nè su quella Milano-Venezia, e pongono l'alternativa del quadruplicamento prioritario dei tratti di accesso ai poli terminali ed del contestuale potenziamento della linea storica e degli itinerari alternativi¹.

Poi sono arrivate le Olimpiadi, ed i cantieri si sono, come prevedibile, comunque aperti...

Quali considerazioni trarre da tutto ciò? La vicenda dell'Alta Velocità, come è stata ed è tuttora quella della realizzazione delle autostrade e di ogni altro grande investimento in opere pubbliche nel nostro paese, è chiaramente guidata e retta dai 'poteri forti', affatto esterni alle istituzioni. Se queste ultime non dispongono di robusti strumenti formali di inquadramento e di valutazione dei progetti, e cioè di atti di Pianificazione generale e settoriale, e di serie e vincolanti procedure di valutazione tecnica, economica ed ambientale dei progetti (ma quale è stato il ruolo del CIPE in tutto questo?), esse si rivelano estremamente fragili di fronte a tali pressioni ed incapaci di governare i processi decisionali ed attuativi. Se saltano anche gli strumenti di informazione, di tutela, di partecipazione, della stessa sussidiarietà, come ha poi definitivamente fatto la legge obiettivo, ci si trova di fronte ad un grave problema di rottura del funzionamento del sistema democratico.

La storia che si è brevemente qui richiamata è nata e si è sviluppata sotto governi di sinistra che hanno oggettivamente dimostrato, in questa opaca vicenda di subalternità ai disegni dei grandi gruppi di interesse, di non aver saputo perseguire una sia pur vaga difesa degli interessi della collettività nemmeno pretendendo, a parità di spesa, una allocazione degli investimenti che fosse minimamente razionale o una progettazione quantomeno decente. Tutto questo nel contesto di uno sforzo rilevantissimo, con i conseguenti rilevantissimi sacrifici imposti a tutta la nazione, di risanamento dei conti pubblici quale è stato quello che negli stessi anni è stato necessario per entrare nella moneta unica.

Ciò che avrebbe poi fatto il governo Berlusconi con la famigerata legge obiettivo è stato ampiamente preparato se non voluto ben prima. E' tempo che a sinistra parta una non breve nè facile riflessione su tutto questo.

Occorre infine anche riprendere in mano la discussione, questa volta seria e non condizionata nè da interessi di parte nè dai pregressi errori di impostazione, sul destino del più grande investimento in opere pubbliche mai intrapreso in Italia. Magari cominciando dalla domanda che, in tutti gli incontri della Commissione di verifica, l'ing. Husler ai suoi interlocutori sempre testardamente ripeteva senza ottenere mai una risposta: ma quale è il modello di esercizio ferroviario che si vuole costruire? Perchè si deve partire da lì per capire quale progetto di rete serve, e non il contrario, come si è sino ad oggi fatto.

¹ L'unico vero 'strappo' rispetto alle posizioni del Gruppo di verifica è quello sull'alimentazione a 2x25 Kw, la cui introduzione anche sulla Milano-Torino viene ora accettata dall'unico esperto in materia 'superstite'.