

I sindacati: bene l'AV ma manca tutto il resto

L'Alta Velocità tra Bologna e Firenze, aperta al pubblico? Solo una «parziale risposta al bisogno di rinnovamento e potenziamento della rete ferroviaria in Italia». Lo ribadiscono le segreterie regionali di Cgil, Cisl e Uil.



Stazione di Firenze

Sarà utilizzata solo dal 4,5% degli utenti

L'Alta velocità sarà utilizzata solo dal 4,5% dei passeggeri che abitualmente nel nostro Paese prendono il treno e viene pagato con 3,5 miliardi di euro all'anno dal restante 95%, che invece utilizza treni regionali.



Stazione di Milano

passeggero/chilometro (cioè 1 euro ogni 100 chilometri, 1 miliardo in più all'anno) per, dice, migliorare il servizio sui treni pendolari. «Tutti ha spiegato alla presentazione del rapporto di Legambiente - devono dare il loro contributo. Fs, con il taglio e l'efficientamento dei costi, ha risparmiato 1 miliardo in tre anni. Ora, con il contributo dello Stato (500 milioni), investiremo 2 miliardi per i treni regionali. Le Regioni si sono corresponsabilizzate. Ora bisogna innescare una catena tra tariffe e investimenti. Propongo alle Regioni di destinare a un fondo le risorse in più che si raccoglierebbero e di utilizzarlo per investire in nuovi treni». Secondo il rapporto 2009 di Le-

Mille chilometri di binari Come la Francia nel 1992 ma con prezzi triplicati

In Italia abbiamo gli stessi chilometri di binari che aveva la Francia nel 1992. I prezzi invece sono tre volte maggiori. I nostri vicini europei per mettere in piedi mille metri di alta velocità hanno speso 9-10 milioni di euro. Noi 35 ma il calcolo è fatto in difetto.

Con l'apertura della Torino-Salerno l'Italia dispone di circa 1000 chilometri di chilometri di binari dove far correre (poi mica tanto forte) i treni veloci delle Ferrovie e dal 2011 anche quelli di Ntv (il gruppo privato guidato da Luca Cordero di Montezemolo). Non è un gran numero. Più o meno sono gli stessi chi-

lometri che aveva la Francia nel 1992. E nei prossimi anni, il gap infrastrutturale italiano è destinato ad aumentare, dato che gli investimenti in Italia si fermeranno nel 2009 - almeno per quanto riguarda le aperture di nuove linee -, mentre continueranno fino al 2012, ed oltre, in Germania (ulteriori 62 chilometri previsti entro il 2012), in Francia (ulteriori 210 chilometri previsti entro il 2012) e soprattutto in Spagna, che nel giro di qualche anno appena potrà godere della rete più estesa d'Europa con 3.230 chilometri di linee, il doppio della lunghezza attuale.

In Italia, invece, «l'orizzonte temporale» come lo chiama l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti si sposta sempre più avanti. Tanto che per la l'apertura della Milano-Venezia si dovrà attendere «il 2016».

Legambiente

Secondo il rapporto Pendolaria, un treno su tre è in ritardo

gambiente, i pendolari del treno sono 2 milioni e 630mila, l'8% in più rispetto al 2007. Eppure, il 67% delle risorse statali va alle strade; e in metà delle regioni neanche lo 0,1% del bilancio va ai pendolari: nel 2009 è stata la Campania a investire di più con l'1,52% del bilancio, maglia nera il Veneto.

I consumatori si sono già opposti agli aumenti «indifferenziati» del 10%-15%: «Possiamo accettare adeguamenti delle tariffe sull'alta velocità, visto che sono collegati a un miglioramento del servizio - dice Pietro Giordano, segretario nazionale Adiconsum - Ma se dovessero servire da cavallo di Troia per procedere ad aumenti sul resto delle linee, allora faremo muro».

Nel frattempo prende forma la maxi gara da 1,2 miliardi per 50 nuovi treni alta velocità indetta da Fs. Il nuovo supertreno che Moretti ha in mente dovrà raggiungere una velocità di 350 chilometri orari, avere una capienza di 600 posti per 200 metri di lunghezza, raddoppiabili. Dovrà essere molto flessibile, capace di mutare assetto interno in poche ore. Altra caratteristica imprescindibile, la capacità di oscillare di 1,5 gradi, per assicurare la massima stabilità in curva.❖



I LUPI & GLI AGNELLI
Ombre e misteri della famiglia più potente d'Italia.

GIGI MONCALVO

VALLECCHI
www.vallecchi.it

COSTI

Ma se siamo stati campioni di lentezza, un primato lo deteniamo: i costi. Nonostante i proclami ne abbiamo poche, dunque, in Europa tra i paesi grandi siamo i peggiori ma quelle che abbiamo pagate a peso d'oro. La Corte dei Conti ha calcolato che solo per la parte del progetto attuata, molto minore rispetto a quella preventivata, tra i costi previsti e quelli realizzati c'è una differenza di quindici miliardi di euro.

E cioè, dal 1992 al 2006, lasso di tempo investigato dalla Corte si è passati dai 15,5 miliardi di euro previsti nel 1992, ai 32 miliardi di euro effettivi. Il costo medio a chilometro per le linee realizzate risulta pari a 32 milioni, con un incremento prevedibile a 45 milioni per le linee in corso di realizzazione o di progettazione. In Francia ma anche in Spagna per mettere in piedi mille metri di alta velocità si spendono 9-10 milioni di euro. E il costo finale include tutto quello che si è speso non solo per le opere a terra ma anche per quelle aeree, per le interconnessioni e la mitigazione degli impatti. Tutto questo non è accaduto in Italia. Con questi costi si arriverebbe a circa 60 milioni di euro.

ROBERTO ROSSI