

L'insostenibile leggerezza delle ferrovie

A tutta velocità verso l'ignoto

L'Alta velocità italiana è una telenovela -in onda da ben 12 anni- di cui ancora non si vede la fine. I benefici previsti, come una maggiore offerta di treni veloci per i passeggeri o la diminuzione del traffico pesante su strada, sono ancora incerti. Di sicuro c'è solo un buco nero che sta inghiottendo una montagna di soldi. Chi ci guadagna è un gruppo di aziende che oltre dieci anni fa ha firmato i contratti per la realizzazione delle linee. A trattativa privata

di **Davide Musso**

Il destino delle ferrovie, in Europa, è l'Alta velocità. Lo dice chi la sta realizzando -da anni- anche dove gli esperti affermano non sia utile. Ma i treni superveloci, quelli in stile Tgv o Eurostar, sono il futuro.

Indispensabili per far fronte a una domanda potenziale di trasporto stimata in 350 milioni di abitanti nei soli Paesi dell'Unione europea, che va a congestionare, in gran parte, strade e autostrade. A questo aggiungete il traffico merci, assorbito dall'attuale rete ferroviaria solo per il 14%, perché per il 60% si muove su gomma. Nel 1996 l'Unione Europea ha messo in progetto fino al 2010 (anche se la data è destinata inevitabilmente a slittare), 12.500 chilometri di nuove linee per treni da 250-300 chilometri orari e l'adeguamento di altri 14.000 chilometri per treni fino a 200 chilometri orari. Linee superveloci sono già attive in Francia, Germania, Inghilterra, Spagna e Belgio. Anche l'Italia è in attesa che i primi cantieri consegnino i lavori. La strada sembra già scritta.

Lo ha ribadito, nel 2001, la Commissione europea con un Libro bianco che disegna gli scenari del trasporto europeo fino al 2010: "Man mano che l'Unione si espande, l'accrescersi delle distanze per raggiungere le metropoli da una parte all'altra dell'Unione presuppone una rete efficiente di trasporto rapido di passeggeri. Una simile rete deve comprendere linee ad alta

velocità, linee adattate, raccordi e sistemi che permettano l'integrazione dei servizi di trasporto aereo e di trasporto ferroviario nonché gli aeroporti".

L'Italia si allinea al progetto generale. I benefici previsti (da leggere, quindi, al condizionale) vengono riassunti così: maggiore offerta di treni veloci per i passeggeri, circolazione merci a costi competitivi e, di conseguenza, diminuzione del traffico pesante su strada. In attesa di verifiche sul campo, quelli certi (ma fino a un certo punto) sono i costi: elevato impatto ambientale, ritardi biblici, processi per corruzione. Ma, soprattutto, un buco nero che si sta inghiottendo una montagna di soldi.

L'Alta velocità italiana è una telenovela -in onda da ben 12 anni- di cui ancora non si vede la fine. Un'opera con importi lievitati nel tempo e della quale, se mai verrà ultimata, non si riesce a dire con certezza quale sarà il costo complessivo. Ma che uno studio presentato ad aprile quantifica in oltre 78 miliardi di euro.

Conviene chiedersi, allora, come si sia arrivati fin qui e cercare di immaginare quale potrebbe essere il futuro. Chiedersi se la spesa servirà davvero. Perché quei denari dovrà pagarli lo Stato (quindi la collettività, cioè, in un modo o nell'altro, tutti noi) e perché la struttura finanziaria e contrattuale del "modello Tav" potrebbe essere scheletro delle grandi opere future, dal Ponte sullo Stretto in poi.

Gli attori chiave sono i "general contractor". Un gruppo di aziende (di colossi) che nel 1991 e nel 1992 hanno firmato i contratti per la realizzazione dell'Alta velocità. A trattativa privata. Perché la società committente, Tav spa (che sta per Treno alta velocità) all'epoca era, almeno a livello formale, una società a maggioranza privata e quindi non tenuta a organizzare le gare d'appalto. Il 40% era in mano alla Ferrovie dello Stato, il resto a un gruppo di banche. Molte di queste, pur essendo società di diritto privato erano, a tutti gli effetti, controllate da soggetti pubblici (come la Banca nazionale del lavoro, per esempio). E una di queste in particolare, la Bnc, aveva il 5,5% di Tav spa. Ma la Bnc fino al 1995 era controllata dalle Ferrovie dello Stato, che detenevano quindi anche la maggioranza di fatto di Tav spa (che oggi è al 100% del Gruppo Fs).

Niente gare, dunque. Le aziende che si aggiudicano i lavori tra il '91 e il '92 sono Fiat e i consorzi costituiti da Iri ed Eni, Cociv. Le tratte in progetto quelle che la stessa Tav definisce come "le più sature del Paese": la dorsale Milano-Napoli, la trasversale Torino-Milano-Venezia, il collegamento Milano-Genova. Sui nuovi binari finiranno i treni veloci (gli attuali Eurostar, per capirci, ma anche una parte di Intercity ed Espressi a lunga percorrenza) e parte del traffico merci, durante la notte. Le linee tradizionali resteranno al traffico locale di regionali, interregionali e Intercity.

Le cifre presentate il 7 agosto del 1991 parlavano di una spesa complessiva di oltre 13,5 miliardi di euro per tutte le tratte, i nodi (cioè le connessioni urbane con relative stazioni), il materiale rotabile e le linee aeree per la corrente elettrica. Oggi, la sola Torino-Milano-Napoli, con i nodi relativi, dovrebbe costare 28.790 milioni di euro. Il condizionale è d'obbligo, visto che si parla ancora di "previsione di investimento".

La prima tratta a vedere la luce dovrebbe essere la Roma-Napoli nel 2004, seguito dalla Torino-Novara, nel 2005. Per il resto se ne riparla nel 2007 (mentre per i nodi di Roma e Napoli le date sulla carta sono il 2004 e il 2005). Anche qui piedi di piombo, visto che nel fatidico 1991 si parlava di una durata dei lavori intorno ai sei anni. Previsione forse poco realistica, vista la portata dell'opera e i possibili imprevisti e ritardi. Basti pensare agli adeguamenti per limitare l'impatto ambientale, alle interruzioni per ritrovamenti archeologici, alle inchieste giudiziarie. Ma anche all'opposizione di comitati di cittadini e amministrazioni locali contrarie a un progetto che lascerà nel territorio una ferita profonda.

I tempi lunghi per opere di questa portata non sono solo italiani. Lo stesso Libro bianco sui trasporti del 2001 lo conferma: "Solo 2.800 chilometri di nuove linee ferroviarie ad alta velocità sono oggi in servizio. All'attuale ritmo dei lavori, ci vorranno ancora più di venti anni per terminare i 12.600 chilometri di ferrovia ad alta velocità previsti nel 1996". Addio 2010, quindi.

Ma il caso italiano, spiegano gli esperti più critici, è del tutto particolare. Ed è legato a doppio filo proprio al sistema che affida i lavori ai "general contractor",

delegando a loro, di fatto, tutte le decisioni, o almeno quelle più importanti. Lo sottolinea un rapporto pubblicato ad aprile dall'associazione Socrate, di cui fa parte, in qualità di vice-presidente, l'ex ministro ai Lavori pubblici Nerio Nesi. Lo studio analizza l'"Architettura finanziaria e contrattuale per la realizzazione delle opere 'strategiche'" ed è stato realizzato da Ivan Cicconi, direttore del centro di ricerca e progettazione Quasco (Qualificazione e sviluppo del costruire) ed ex capo della Segreteria tecnica del ministero dei Lavori pubblici proprio con Nesi.

Lo studio analizza nel dettaglio il meccanismo che, in poche parole, si può riassumere così: i "general contractor" sono "affidatari di una concessione di progettazione e costruzione delle opere (pagati al 100% da Tav spa) senza alcuna responsabilità sulla gestione (rischio zero); la Tav spa, che è la società (tutta pubblica) concessionaria dello sfruttamento economico delle infrastrutture e che per pagare i "general contractor" riceve il 40% delle risorse necessarie da Fs spa, mentre il 60% deriva da prestiti accesi sul mercato finanziario ma garantiti dal socio unico di riferimento (Fs spa) e contro-garantiti dal socio unico di Fs spa (il ministro dell'Economia). Il meccanismo di finanziamento è cambiato, come vedremo, con la Finanziaria 2003. Ma restano inalterate le conseguenze: "L'interesse reale del concessionario (di fatto appaltatore in quanto garantito al 100% sul prezzo di costruzione), sarà ovviamente quello di progettare (sua è la progettazione), appaltare (suo è il potere di scelta), eseguire (sua è la direzione lavori) l'opera in modo che questa costi il più possibile, senza offrire alcuna garanzia per il committente né sui tempi né sulla qualità dei lavori o dell'opera chiamato a realizzare".

Lo studio dell'associazione non è una voce isolata. Anche la Corte dei conti, nel 1998, scriveva: "Sono stati rilevati numerosi elementi critici per quanto riguarda l'impostazione e lo sviluppo del programma, tra cui l'assunzione da parte di Fs spa (insieme con lo Stato) del rischio di impresa (con la piena e completa garanzia per tutte le obbligazioni contratte per la costruzione e l'esercizio del sistema), senza il correlativo potere di gestione dell'impresa stessa".

In tutto questo bisogna chiedersi se un progetto come l'Alta velocità abbia un senso. Se, in altre parole, serva

davvero.

"L'Alta velocità è un progetto sensato sulle linee supercariche, come la Milano-Roma-Napoli -sostiene Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano-, ma per altre tratte non ci sono i numeri. Come la Milano-Torino: oggi ci viaggiano 28 treni di lunga distanza e sono mezzi vuoti. A quanto si arriverà con le nuove linee? A una quarantina di treni? L'Alta velocità genererà un po' di traffico, ma non tantissimo. E poi col tempo l'aereo su certe tratte sarà sempre più concorrenziale".

Angelo Tartaglia insegna al Politecnico di Torino ed è tra gli autori di uno studio molto documentato sull'Alta velocità in Italia (che trovate all'indirizzo: <http://digilander.libero.it/altavoracita/storico/altavel/altavel.htm>): "L'80% degli spostamenti ferroviari in Italia -spiega- avvengono entro i 100 chilometri e per distanze così brevi l'Alta velocità non serve, perché i vantaggi di tempo sono minimi". Un caso limite è forse quello del Veneto, dove una tratta di Alta velocità è in progettazione e dove l'88% del traffico ferroviario è coperto dai pendolari.

Per ora, quindi, gli unici che ci stanno guadagnando sono i soggetti che tengono in mano le redini del progetto, cioè i "general contractor".

"È un po' semplicistica come affermazione -dice Anna Donati, senatrice dei Verdi ed ex consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato- ma rispecchia la realtà".

I conti? Li sbagliano tutti

Le grandi infrastrutture, sulla carta, costano sempre troppo poco. Lo spiega uno studio di tre docenti e ricercatori dell'università di Aalborg, in Danimarca. Bent Flyvbjerg, Mette Samris Holm e Søren Buhl hanno dimostrato, statistiche alla mano, che i progetti e i costi delle infrastrutture per i trasporti vengono sottostimati in 9 casi su 10, con percentuali variabili a seconda del tipo di opera da realizzare. Nel settore ferroviario i costi si rivelano essere, in media, il 45% più elevati che nelle previsioni. Così per i ponti e i tunnel la percentuale è del 34%, mentre scende al 20% per le strade.

La sottostima dei costi è un dato "globale", si verifica in

tutti e 20 i Paesi considerati, nei cinque continenti. Anche se gli errori sono più accentuati nei Paesi del Sud, meno in Nord America ed Europa. Lo studio ha analizzato 258 infrastrutture -realizzate in epoche diverse- per un valore complessivo di circa 90 miliardi di dollari.

Il governo appalta e infrange le leggi europee

I "general contractor" sono entità collettive. I sei soggetti incaricati di realizzare le tratte dell'Alta velocità sono, in realtà, consorzi di aziende più o meno legate tra loro. I nomi sono quelli dei grandi della progettazione e delle costruzioni, come Ansaldo, Astaldi, Fiat Engineering, Impregilo. Ogni consorzio affida poi determinati lavori ("tali da richiedere che le imprese esecutrici dei lavori posseggano una elevata specializzazione") tramite subappalti ad altre aziende. Come la Rocksoil del ministro per le Infrastrutture Pietro Lunardi, per esempio, che è incaricata della realizzazione delle gallerie del tratto Bologna-Firenze e Roma-Napoli (ma anche del Tgv Méditerranée). La Finanziaria del 2001 aveva revocato le concessioni rilasciate (a trattativa privata) da Tav spa per le tratte non ancora iniziate: per queste si sarebbero dovute svolgere gare d'appalto internazionali. Nel 2002 (governo Berlusconi) il colpo di spugna: con la legge 166, che restituisce ai "general contractor" le tratte non ancora realizzate. A rischio di andare incontro a una procedura di infrazione in sede europea. Com'è puntualmente avvenuto.

Quanto costerà viaggiare in tav? Quattro volte tanto

Chi paga i general contractor? Fino all'approvazione della Finanziaria per il 2003, il costo dell'Alta velocità veniva coperto per il 40% direttamente dalle Ferrovie dello Stato, mentre la quota rimanente era erogata da banche sotto forma di prestiti garantiti dallo Stato. Ma "prestiti" equivale a "debiti" che un giorno dovranno essere saldati, con gli interessi. Secondo le stime di Quasco la cifra annua da restituire poteva variare tra 1,5 e 2,3 miliardi di euro, per un periodo compreso tra il 2006-2009 e il 2035-2040.

Le cose sono cambiate all'inizio di quest'anno, quando la nuova Finanziaria ha messo in campo Infrastrutture

spa (Ispa), la società creata dal ministro all'Economia Giulio Tremonti per finanziare le grandi opere. Sarà quindi Ispa a finanziare "prioritariamente" gli investimenti per i supertreni "anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato". Ispa erogherà a Tav quasi 25 milioni di euro (su circa 28 milioni) per la tratta Torino-Milano-Napoli. Il debito dovrà essere restituito con il 5,65% di interessi annui tra il 2009 e il 2043, portando la cifra a oltre 64 milioni di euro. Con quali soldi verrà restituito il prestito? Risponde Tav: "Il servizio dei finanziamenti sarà assicurato (per circa il 50%) dai proventi derivanti dai canoni per l'utilizzo della rete". Il resto lo metterà lo Stato, come previsto in Finanziaria.

Tav spa è proprietaria della rete dell'Alta velocità e cederà le diverse tratte a Rfi-Rete ferroviaria italiana che a sua volta "venderà" le tracce agli "operatori del trasporto": in questo settore, oggi, il principale è Trenitalia che, come Tav e Rfi appartiene al Gruppo Fs. Gli operatori del trasporto pagheranno le tracce 12 euro per treno/chilometro per i passeggeri e 6 euro per treno/chilometro per le merci. Il pedaggio per i treni passeggeri "è risultato in linea con quanto praticato oggi in Francia". Ma, sottolinea Il Sole 24 ore, è "un livello che è quattro volte quello attuale per i passeggeri e tre volte per i treni merci". Questo si ripercuoterà sul prezzo finale dei biglietti anche se, dice Trenitalia, il sistema di tariffazione è ancora in fase di studio.

Eccesso di velocità

L'Alta velocità non è indispensabile. A parte la Milano-Napoli, la cui realizzazione è in fase avanzata, esistono diversi dubbi sull'utilità (e realizzabilità economica) delle altre. Si inseriscono qui le considerazioni sul "corridoio Lisbona-Kiev" (o "Corridoio V") che dovrebbe attraversare l'Italia sfruttando il collegamento ad Alta velocità tra Torino e Trieste. Marco Ponti, docente del Politecnico di Milano e collaboratore del sito di analisi economiche www.lavoce.info è netto: "L'impatto del progetto sui traffici di lunga distanza è scarso". I motivi principali sono due. Innanzitutto: "Il traffico passeggeri di lunga distanza, oltre che essere esiguo rispetto ai movimenti interni a un Paese o a una regione, si muove e si muoverà in aereo. Oltre i 500 chilometri neppure le ferrovie ad alta velocità sono competitive con l'aereo,

soprattutto in un contesto liberalizzato, cioè con tariffe 'low cost' ".

In molti casi -come in Italia- Alta velocità significa anche trasporto merci: "Ma per i servizi ferroviari merci -spiega Ponti- la velocità non è un requisito (si veda il successo delle ferrovie statunitensi, con velocità commerciali di 30 chilometri orari). Gli itinerari possono essere i più svariati e i costi aumentano in modo non proporzionale alla distanza. Inoltre, sull'asse Lisbona-Kiev l'alternativa marittima è fortemente competitiva a quella ferroviaria".

Intanto, il mese scorso il governo francese ha messo in sala d'aspetto la linea Torino-Lione (fondamentale proprio per il "Corridoio V") perché il traffico attuale non giustifica una spesa di 8 miliardi di euro, 5 dei quali a carico dello Stato francese.

La notizia da Parigi conferma le battaglie di associazioni e sindaci della Val di Susa che da anni sostengono l'inutilità dell'opera a fronte di ingenti danni ambientali.

Grandi opere grandi mostri

L'Alta velocità è un mostro a più facce e potentissimo. Dietro una facciata di modernità e progresso, un sistema di giochi tutt'altro che moderni: i grandi affari dietro le grandi opere, devastazioni ambientali, sfruttamento dei lavoratori, morti bianche. Nel Mugello, punteggiato dai cantieri per la tratta Firenze-Bologna fin dal 1997, queste facce sono tutte ormai note. Due i campi d'azione politica e sociale di chi lotta contro la mega opera: l'ambiente e il lavoro.

Sul fronte ambientale tra i gruppi "storici" c'è Idra, un'associazione che fin dall'inizio dei lavori denuncia pubblicamente e a chi di competenza i danni provocati dall'apertura dei cantieri, dai lavori in galleria, dal trasporto di materiali alle zone di scavo e dallo smaltimento dei materiali di risulta. Fu su segnalazione di Idra e in seguito alle analisi dell'Arpat (l'Azienda Regionale per la protezione ambientale) sui fanghi prodotti in galleria che si giunse alla chiusura temporanea del cantiere Carlone nel 2001. Da citare anche l'opera dei circoli locali di Legambiente e del Mugello Social Forum che svolgono un lavoro quotidiano di documentazione, anche filmata, delle devastazioni create dai lavori sulla tratta. Sono divenuti evidenti fenomeni quali l'essiccazione di sorgenti

centenarie, l'abbassamento del livello delle acque dei fiumi, la trasformazione in zone secche di vallate paradisiache.

Per quanto riguarda la lotta sul fronte della solidarietà ai lavoratori nei cantieri i soggetti da citare sono sostanzialmente due: ancora Idra e Medicina Democratica, associazione composta di operatori nella medicina del lavoro impegnati in lotte anche storiche nel campo della sicurezza del lavoro. Queste due associazioni hanno in sostanza amplificato la voce di lavoratori spesso immigrati dal Sud d'Italia e sottoposti a condizioni di lavoro massacranti. Iniziative pubbliche di vario tipo hanno fatto in modo che i minatori dei cantieri Tav siano sempre più "i marziani che vengono a devastare il Mugello" o semplicemente inesistenti.

Cosa che in parte è potuta accadere anche nella rossa Toscana nel momento in cui sindacato, partiti -con l'eccezione di Rifondazione Comunista che si è mossa sulla questione- e istituzioni locali hanno giocato un ruolo ambiguo, se non complice con i signori dei cantieri.

Il binario morto dei diritti dei lavoratori

La tratta dei minatori

di Lara Panzani

Senza tregua. I lavori della tratta Alta velocità Firenze-Bologna hanno inaugurato un nuovo modello di organizzazione del lavoro in galleria, un modello in via di esportazione anche su altre tratte: il contratto firmato da Cavet (il consorzio legato alla Fiat che gestisce i lavori) e i rappresentanti sindacali dell'area ha sancito, a partire dal 2000, l'adozione del ciclo continuo. Come accade nel settore siderurgico o negli ospedali -in settori cioè dove la presenza di macchinari come gli altiforni o la possibilità di emergenze non consentono effettivamente interruzioni- il lavoro non si ferma mai. Turni di 8 ore, distribuiti secondo lo schema "6+1, 6+2, 6+3": sei giorni lavorativi e uno di riposo, altri sei e due di riposo, altri sei e tre giorni di riposo (utilizzati spesso per i lunghi viaggi di ritorno a casa, visto che molti di loro arrivano dal Sud Italia).

Il contratto ha anche sancito la garanzia di condizioni di sicurezza del lavoro, ma i dati sugli incidenti gravi e i

racconti degli stessi minatori sembrano contraddire la definizione dei cantieri della tratta come "i più sicuri d'Europa" (coniata, tra gli altri, dai rappresentanti locali della Fililea-Cgil). Da contratto dovrebbero essere garantiti la presenza ogni 200-300 metri di un telefono per la richiesta di soccorso medico, la formazione e l'aggiornamento continuo degli addetti al controllo della sicurezza e, soprattutto, il rispetto della completezza delle squadre al momento della discesa in galleria.

La situazione scoperta in occasione di gravi incidenti (tra cui 4 mortali, contando solo quelli in galleria) sembra essere tutt'altra. Franco Marrazzo, elettricista di 23 anni ha rischiato la vita dopo esser caduto da un'impalcatura nella galleria di Morticine dove i lavori erano cominciati da poco e i sistemi di chiamata d'emergenza non erano stati predisposti.

Pasquale Costanzo, 22 anni, è morto a febbraio 2001 rovesciandosi con la jeep mentre faceva la spola in galleria: non aveva ricevuto nessuna formazione per gestire il mezzo su un terreno sconnesso come quello di scavo e nessuno ha controllato che indossasse la cintura di sicurezza.

Quest'anno, a febbraio, durante un incidente mortale che ha coinvolto Giovanni Damiano, 42 anni, si è scoperto che c'erano solo altri 3 minatori con lui, un terzo di quanti ne prevede una squadra completa. Quest'ultimo incidente sembra aver risvegliato qualche coscienza visto che è stata indetta una giornata di sciopero.

Come sottolinea Gino Carpentiero di Medicina Democratica Toscana, "queste storie rappresentano la punta dell'iceberg della quotidiana sofferenza del lavoro in galleria e a ciclo continuo. Lì sono presenti tutti i fattori di rischio individuati 30 anni fa dall'Organizzazione mondiale della sanità: polvere contenente silice considerata cancerogena; fumi e gas di scarico in livelli a rischio (secondo i campionamenti Asl); rumore e mezzi mal mantenuti; la fatica fisica e mentale legata al ciclo continuo ai quali si uniscono i frequenti straordinari per i lavoratori delle aziende in subappalto, non vincolate dal contratto generale".

"AltrEconomia" non è nata per starsene da sola su un'isola. E allora buttate in acqua i vostri messaggi: vogliamo farci sentire ma anche sentirvi!

redazione@altreconomia.it

La redazione è in piazza Napoli 30/6, 20146 Milano.
Tel. e fax: 02-48.95.30.31 oppure 02-48.95.30.32

ALTREconomia