

TAV FRA DEBITO PUBBLICO E PROFITTO PRIVATO

Marco Cedolin

Se esiste un campo nel quale l'Italia da sempre eccelle, questo è costituito dal foraggiare la grande imprenditoria privata sovvenzionandola a vario titolo ed in varia misura per mezzo del denaro pubblico. Praticamente la totalità delle grandi imprese italiane, FIAT su tutte, sono diventate tali grazie alle sovvenzioni statali che hanno permesso loro di sbaragliare la concorrenza non sovvenzionata ed accumulare profitti altrimenti impensabili.

L'esempio del Gruppo Benetton che da tempo sta ottenendo cospicui utili tramite la gestione disinvolta di parte della rete autostradale italiana, costruita per mezzo del denaro dei contribuenti, sembra destinato ad essere ricalcato anche in ambito ferroviario.

Il Presidente delle FS Innocenzo Cipolletta, durante la registrazione del programma tv "Economix" di Rai Educational, si è espresso in maniera adamantina lasciando intuire al di là di ogni ragionevole dubbio quale sarà il futuro del sistema ferroviario italiano.

Cipolletta, dopo avere affermato che gli aumenti dei biglietti ferroviari continueranno anche in futuro, ha precisato 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. In tutta evidenza i ciclopici investimenti per la costruzione delle infrastrutture per i treni ad alta velocità (il cui ammontare finale potrebbe raggiungere i 90 miliardi di euro) di disavanzi e buchi ne lasceranno purtroppo talmente tanti da assorbire gli aumenti tariffari almeno per i prossimi 40 anni.

Cipolletta ha poi lamentato le pessime condizioni in cui versano le ferrovie italiane, nelle quali durante gli ultimi anni si è investito molto poco ed ha auspicato che le FS siano messe nelle condizioni di potere acquistare i 1000 nuovi treni che sono indispensabili, non per incrementare il servizio, ma semplicemente per sostituire la grande quantità di materiale rotabile ormai eccessivamente vecchia e deteriorata.

Cipolletta ha poi ribadito che le Ferrovie (dopo avere destinato ogni risorsa alla costruzione delle tratte TAV) 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.

Dopo avere ascoltato le dichiarazioni di Cipolletta qualunque cittadino non potrà evitare di 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 Cipolletta 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.

La storia è sempre la stessa, impresa privata sovvenzionata con il denaro pubblico, un connubio perfetto il cui risultato è garantito.