

## LA NUOVA QUESTUA PER IL TAV

*Marco Cedolin*

Il Presidente delle FS Innocenzo Cipolletta ritorna a parlare di TAV in un'intervista a Radiocor, durante la quale tenta di vendere proiezioni oniriche in cambio di finanziamenti reali che contribuiranno nel tempo ad aumentare ancora di più il debito pubblico italiano già oggi insostenibile.

Cipolletta dichiara che le FS sono pronte a tornare entro l'anno sul mercato dei capitali con un'emissione obbligazionaria per finanziare il completamento della rete Tav, per il quale occorrono 6 miliardi entro il 2010. Cipolletta aggiunge poi che "La parte passata del finanziamento è stata fatta a carico dello Stato. La parte residua sarà finanziata da noi indebitandoci sul mercato e restituendo il debito attraverso i pedaggi che la rete riceve dai treni che la percorrono". E conclude ricordando che le ultime emissioni obbligazionarie di FS risalgono agli anni Novanta, il contesto di mercato, adesso, appare ostico.

Cipolletta alla disperata ricerca di nuovi finanziamenti miliardari da gettare in quel buco nero che è il progetto TAV dimentica di dire che FS è una società per azioni ad intera partecipazione statale, perciò quella che lui chiama "completamento della rete" tramite prestiti obbligazionari sarà comunque un'operazione di finanziamento a carico dello Stato che giocoforza in ultima istanza sarà costretto a garantire sia il pagamento degli interessi (che Cipolletta omette di citare) che la restituzione del capitale. L'ipotesi di restituzione del debito e pagamento degli interessi tramite i pedaggi ricevuti dalla "rete" risulta essere un'ipotesi di fantasia totalmente disancorata dalla realtà nel caso la rete di riferimento sia quella del TAV, destinata ad accumulare perdite per mancanza di viaggiatori e merci e non certo utili e che oltretutto Cipolletta medita di consegnare nelle tratte più redditizie in gestione ai privati di NTV. Potrebbe diventare realistica se la rete di riferimento fosse l'intera rete ferroviaria italiana ed allora i miliardi bruciati nel TAV si tradurranno in sostanziosi rincari per tutti i viaggiatori, con in testa i pendolari che rappresentano l'80% dei viaggiatori italiani su ferrovia.

Cipolletta afferma poi che con l'alta velocità "ci sarà il quadruplicamento dei binari: una nuova linea si aggiunge a quella esistente e questo - sottolinea Cipolletta - libera totalmente i binari ordinari, i quali verranno dedicati prevalentemente al traffico locale. Sarà eliminata la congestione attuale del traffico e crescerà l'offerta per i viaggiatori sulle distanze brevi e per i pendolari. Ci sarà una frequenza maggiore delle corse, con una maggiore puntualità".

In realtà il TAV non quadruplica un bel nulla, poiché sui binari dell'alta velocità potranno correre solamente gli ETR di II generazione con politensione che rappresentano una parte infinitesimale dei treni attualmente circolanti in Italia. Ragione per cui tutti treni normali continueranno a correre sulle linee normali congestionandole. La congestione del traffico non è comunque la causa dei disservizi attuali che costituiscono il dramma per i viaggiatori pendolari. La scarsa frequenza delle corse e l'inesistente puntualità sono infatti da imputarsi all'assoluta mancanza d'investimenti nel servizio ferroviario tradizionale dovuta all'utilizzo di ogni risorsa per sostenere proprio il fallimentare progetto del TAV. Mancano i locomotori e quelli esistenti sono in pessimo stato di manutenzione. Mancano i macchinisti ed il personale che sono stati licenziati. Mancano i denari per mantenere la rete ordinaria in efficienza e per garantire l'attività delle piccole stazioni, mancano i soldi per investire nella sicurezza e manca qualsiasi volontà di risolvere il problema di un servizio ferroviario da terzo mondo il cui ultimo problema è la congestione del traffico.

Cipolletta promette poi una nuova offerta Fs per l'alta velocità, con la navetta Milano-Roma in 3 ore ogni 15 minuti dal dicembre 2009, fingendo d'ignorare il fatto che la costruzione della rete TAV Milano – Roma è ancora in alto mare, in balia oltretutto di onde tempestose.

Manca l'intero sottoattraversamento di una città ad estremo rischio come Firenze che nel migliore dei casi si tradurrà in almeno 5 anni di lavori, le gallerie del Mugello sono monotubo e perciò prive di tunnel di servizio ed in queste condizioni sarebbe impossibile, oltre che scellerato, ipotizzare che i treni corrano a 300 km/h compatibilmente con i tempi citati da Cipolletta, le infrastrutture aeree sono in larga parte incomplete ed il materiale rotabile non è stato neppure ordinato, se si escludono i 25 treni AGV prenotati dalla società di Montezemolo e Della Valle. Nel migliore dei casi la “navetta di Cipolletta” potrà correre, o meglio camminare, nel 2013 e sicuramente con tempi di percorrenza assai più dilatati rispetto a quelli da lui citati con malcelato ottimismo.

Cipolletta conclude poi l'intervista dicendo che Il treno farà sempre più concorrenza all'aeroplano su certe distanze, puntando a conquistarne i passeggeri ed aggiunge “Ma a me piace di più parlare di sviluppo del trasporto, imponente negli ultimi anni. La storia ha dimostrato che con la crescita dell'offerta, cresce anche la domanda. Nel medio periodo cresceranno tutti”.

Anche il presidente di FS in tutta evidenza si è ormai trasferito come tanti politici su Second Life, dove traffici e denari di fantasia sono destinati a crescere all'infinito, pur in presenza della recessione, del prezzo del petrolio alle stelle e di un'enorme contrazione dei consumi.

Il nuovo prestito di 6 miliardi che Cipolletta intende porre sulle spalle dei contribuenti italiani non sarà però purtroppo costituito da Linden dollar, bensì da euro sonanti che contribuiranno a distruggere il futuro dei nostri figli e dei nostri nipoti.