

- 1993 - Posizione della Lega Nord sull'Alta Velocità in Italia -

Dal periodico "Lega Nord", periodico ufficiale del movimento politico Lega Nord, del 20 settembre 1993
Articolo di Stefania Piazza, redatto "con la collaborazione del settore trasporti Lega Nord"

Trascrizione da trasmissione radiofonica RPL 051213 - 15.12 - Il ritorno di Brenno (a cura dell'Associazione "Alta Voracità"
- 13 dicembre 2005 - Nota: le parti di testo tra parentesi quadre [] evidenziano i difetti di trasmissione.)

L'Alta Velocità, il progetto ferroviario finalizzato a collegare in maniera più celere l'Italia all'Europa (sino a trecento chilometri all'ora) attraverso il potenziamento delle linee e la realizzazione di nuovi tracciati per il trasporto merci e passeggeri, corre già, prima ancora di partire, sui binari degli interessi e della truffa a danno dei cittadini.

Una delle truffe più colossali di questo secolo.

Pur ritenendo valida l'imposizione di fondo dell'Alta Velocità, dei suoi positivi effetti sulla modernizzazione della rete ferroviaria italiana notoriamente arretrata, la Lega Nord non può tuttavia fare a meno di denunciare che l'impostazione del progetto segna la nascita di un ennesimo baraccone statale che garantisce solo il voto di scambio.

Una nuova torta da trentamila miliardi che la partitocrazia agonizzante ha pensato di spartire sulla base di clientele consolidate da ormai quaranta anni di regime.

Alla fine i costi reali dell'intera operazione graveranno sulle spalle dei contribuenti.

Così, se da un lato il Paese potrebbe finalmente beneficiare di servizi ferroviari avanzati sulle tratte Milano-Napoli e Torino-Venezia collegate all'Europa attraverso le linee Torino-Lione Verona-Monaco e Venezia-Vienna, di fatto le procedure di appalto dell'opera, la pressoché totale mancanza di una programmazione che tenga conto anche del potenziamento delle reti regionali locali, vanificano ogni positivo riscontro dell'Alta Velocità sul territorio.

Vediamo perché:

Per realizzare il progetto dell'Alta Velocità il Governo ha dichiarato di dividere i costi dell'opera tra il pubblico e il privato: il 40% a fondo perduto a carico dello Stato, il 60% ad un Consorzio denominato TAV (Treni Alta Velocità).

Niente di più falso, lo Stato infatti si è ben guardato dal dire ai contribuenti che in realtà si accollerà più del 40% delle spese visto che:

- 1) lo Stato pagherà anche gli interessi sul mutuo contratto dal Consorzio TAV durante tutto il periodo della costruzione e dell'avviamento (e non è precisato quanto durerà il periodo dell'avviamento).
- 2) Le Ferrovie dello Stato pagheranno tutto il materiale rotabile (quindi il Consorzio TAV si limiterà alla posa dei binari).
- 3) A carico delle Ferrovie resta anche la realizzazione dei nuovi nodi ferroviari delle stazioni interessate all'Alta Velocità.
- 4) Le Ferrovie pagheranno i debiti del Consorzio TAV affittando le linee ferroviarie in perdita (è incredibile questa clausola).

In sostanza si dà già per certo che il Consorzio contrarrà debiti per problemi gestionali.

Un altro regalo della partitocrazia ai grandi gruppi di clientele affaristiche, altro che 40% a carico dello Stato!

Stime attendibili fanno sfiorare il costo dell'Alta Velocità almeno al 70%, chi pagherà?

Non certo le imprese che fanno parte del Consorzio, ossia: FIAT, Cogefar, Iritecn[ic]a, SNAM progetti, Grassetto e altre.

Tutte aziende già note al contribuente per aver beneficiato di contributi e finanziamenti dello Stato quando si è trattato di colmare i debiti e le perdite di una gestione clientelare; mentre sono altrettanto note per aver privatizzato tutti gli utili conseguiti o per aver pagato tangenti per aggiudicarsi opere pubbliche.

L'Alta Velocità così impostata ripeterà quanto è accaduto fino ad ora: lo Stato fa pagare ai contribuenti tutti gli oneri di un investimento spartitorio e tutte le sue inevitabili perdite, quindi i debiti che conseguiranno.

Ma vi è un altro dato, che deve essere denunciato, nel progetto: la pressoché totale assenza di concorrenza e quindi di vera imprenditorialità.

La TAV era partita con il presupposto di introdurre nelle ferrovie comportamenti imprenditoriali e di alleggerire il peso per lo Stato coinvolgendo capitale privato.

In realtà il meccanismo concessionario sembra fatto apposta per deresponsabilizzare i privati.

La mancanza di concorrenza per chi ha gli appalti rende invece del tutto illusoria l'efficienza delle imprese scelte in base al loro peso economico e al loro potere di pressione sulle forze politiche, quindi il rischio dell'investimento risulta essere a totale carico dello Stato.

I soliti privati sono stati chiamati a far parte di un business nel quale il loro capitale di rischio risulta notevolmente ridotto rispetto a quanto investito dal Pubblico. Per la TAV il fatto che l'Alta Velocità si riveli o meno un affare è del tutto indifferente; indifferente è che la sua gestione sia poi ben oculata, l'affare infatti l'hanno già messo a segno: se andrà bene i soldi andranno in tasca del grande capitale, se dovesse andar male pagherà il contribuente.

Il progetto dell'Alta Velocità è impostato secondo una logica ancora una volta assistenzialistica e clientelare, più che un passo in avanti nella politica dei trasporti verso l'Europa sembra piuttosto essere il residuo della politica di spesa di un passato ormai definitivamente chiuso, nasce dopo anni di sudditanza nel settore trasporti in ossequio a una politica che ha privilegiato gli interessi della maggiore industria automobilistica italiana, che ha portato ad una crescita smisurata del trasporto su gomma a scapito di quello su rotaia.

Gli indirizzi di politica dei trasporti dell'attuale governo vanno paradossalmente in due opposte direzioni: da una parte c'è l'Alta Velocità, con la quale lo Stato si sobbarca, al di là di quanto dichiarato, il carico quasi esclusivo delle spese delle infrastrutture e dei debiti futuri della gestione privata del nuovo servizio ferroviario, dall'altra parte il governo sta perseguendo una diversa politica sul resto della rete, tutta centrata su tagli di linee e di personale a livello regionale e locale per contenere le spese.

Insomma, lo Stato taglia a destra per spendere a sinistra facendo finire i soldi dei contribuenti in un altro "buco nero" senza peraltro centrare uno dei problemi prioritari da risolvere nel sistema trasporti: devono essere potenziati i mezzi pubblici intermedi.

La realizzazione dell'Alta Velocità deve poter contare su un piano nazionale dei trasporti che assicuri efficienza, che elimini gli ampi margini di spreco, migliorando le condizioni dei trasporti urbani e locali ed eliminando lo squilibrio modale nel trasporto merci.

E invece dobbiamo constatare che i tagli e le previsioni di spesa delle ultime manovre finanziarie non vanno in questa direzione, sono stati ristretti i cordoni della borsa e la situazione attuale vede i trasporti urbani alla soglia della paralisi da congestione di traffico e inquinamento.

I trasporti pubblici metropolitani, quanto a dotazione sono insufficienti, il nostro paese, rispetto all'Europa, si distingue per incredibile arretratezza dei trasporti e per il fortissimo squilibrio nel trasporto merci a favore di quello su strada.

La preoccupazione che la Lega Nord esprime è quindi che i vantaggi dell'Alta Velocità non abbiano alcuna possibilità di essere redistribuiti a livello locale, ma di concentrarsi esclusivamente in aree urbane già sovraffollate.

Il problema, come si vede, corre più in là dell'Alta Velocità: dev'essere messa in gioco tutta la rete, comprese le linee sottoutilizzate potenzialmente ed economicamente utili.

Due possono essere le possibilità nel realizzare il progetto avveniristico dell'Alta Velocità:

- 1) un potenziamento conservativo, cioè che mantenga lo stato attuale del traffico lungo le direttrici forti e già sature sulle quali si concentra lo spostamento di passeggeri e merci.
- 2) un potenziamento innovativo che migliori la rete e che colleghi i grandi centri con le periferie delle metropoli con le altre città procedendo alla costruzione e al miglioramento delle linee a sostegno della mobilità locale a breve e medio raggio, favorendo i collegamenti di scambio, alleggerendo il traffico automobilistico.

Un capitolo a sé merita l'importantissima linea ferroviaria "Pontremolese" che congiunge i porti del Tirreno con il nord del paese. Il suo rifacimento, necessario per l'inadeguatezza del tracciato, procede da anni a balzelli, penalizzando il potenziamento di una linea forte per i collegamenti che assicura, ma debole per gli interessi e l'immobilismo dello Stato centralista che minano la realizzazione del progetto.

In Francia, quando venne realizzata la linea nazionale ad Alta Velocità (lì denominata TGV) le spese maggiori andarono in direzione del potenziamento parallelo delle reti locali, dei trasporti urbani.

Furono considerati gli effetti territoriali del TGV, le connessioni con il resto del sistema trasporti. Soprattutto, gli enti locali non furono sorpassati, ma coinvolti nel progetto.

Anche in Italia oggi si pone lo stesso ordine di problemi, la Lega Nord ritiene che coinvolgere gli enti significativi chiedere loro:

- 1) a cosa serve l'Alta Velocità per lo sviluppo locale?
- 2) quali progetti di ristrutturazione del ruolo della città nel suo contesto regionale o internazionale devono essere affrontati?
- 3) quali progetti di ristrutturazione urbana?
- 4) come deve essere integrata la nuova infrastruttura ai trasporti locali?
- 5) quale livello di servizi devono essere garantiti ai trasporti locali per diffondere su un vasto territorio i vantaggi dell'Alta Velocità?

La questione dell'impatto ambientale, fattore di estrema importanza per la Lega Nord, non deve tenere solo conto degli effetti dell'Alta Velocità rispetto all'ambiente stesso, alle sue ripercussioni e alla difesa quindi dell'equilibrio del territorio, ma deve anche considerare altri elementi. Allo stato attuale, infatti, la Lega Nord non ha ancora registrato una parola sui problemi di ingresso alle città, neanche su quanto succederà ai servizi ferroviari tra le città e sulle questioni di riequilibrio della diffusione [..del....uppo..] dovuto agli incrementi di accessibilità ai centri urbani.

La componente territoriale, rispetto alla grande scala è stata sottovalutata.

Alta Velocità e sviluppo armonico dei trasporti dovrebbero far parte della stessa partita, invece viaggiano a velocità diverse verso una meta a quanto pare comune: proseguire nella politica dello spreco, alzare i costi dei servizi abbassando la qualità delle prestazioni o concentrando infrastrutture laddove vi è più convenienza per alcuni gruppi di interesse.

Non a caso, infatti, la tratta ad Alta Velocità Roma-Napoli è stata indicata come prioritaria rispetto ad altri assi di comunicazione previsti dal progetto.

Vien da pensare che non vivremo abbastanza per vedere realizzata l'Alta Velocità nel nostro paese, ma ci viene incontro la certezza che il federalismo è vicino. Solo una struttura federale dello Stato e quindi un controllo diretto delle macroregioni sull'economia del territorio potrà garantire uno sviluppo armonico e controllato della gestione delle risorse e dei progetti in atto.

L'articolo è firmato "Stefania Piazza", sotto c'è scritto "con la collaborazione del settore trasporti Lega Nord". L'articolo è comparso il giorno 20 settembre 1993 sul periodico Lega Nord, periodico ufficiale del movimento politico Lega Nord.

Questo succedeva dodici anni fa. Che cosa è successo nel frattempo non abbiamo capito dove come e quando le cose sono cambiate al punto tale che una posizione abbia potuto essere modificata.

... ..

Non è solo questo il materiale che salta fuori