

Ma per i passeggeri spostarsi da una città all'altra in tempi più brevi è un gran progresso.

“Esiste già un'Av che non costa nulla allo Stato: i voli low-cost. Imbattibili sopra i 500 km. Per andare da Torino a Parigi difficilmente si prenderà la Torino-Lione. Ma ciò renderà ancor più improbabile quadrare i conti: l'Av ha bisogno di flussi enormi di traffico per essere giustificata. Ne siamo lontani. I treni giornalieri a lunga distanza tra Milano e Torino sono 30 e viaggiano mezzi vuoti; quelli previsti dalle stime ufficiali sul Frejus sono una dozzina”.

La sua è una condanna senza appello per tutta l'Av, oppure si può salvare qualcosa?

“Sono un economista, ma non del genere 'conta fagioli' (bean counter), come direbbero gli americani. Si può costruire qualcosa pure con obiettivi non economici. Tra Milano e Roma, e pure fino a Napoli, anche considerato che una parte è già stata realizzata, forse è sensato finire la linea ad Av: nella spina dorsale del paese l'Av ha anche un significato politico. Forse ha un senso pure ultimare l'Av tra Milano e Verona, ma solo perché ne è già stato costruito un pezzo: là la domanda è infatti già molto inferiore. Inoltre, mentre tra Milano e Roma le distanze medie viaggiate sono di 250 km, tra Torino e Venezia siamo a 90: ciò riduce l'opportunità di costruire linee veloci su questo asse. E su tratte come la Venezia-Trieste con quattro 'pendolini' al giorno si soddisfa la domanda per secoli”.

Tra i valichi previsti per l'Av vi sono quello dei Giovi e quello del Brennero. Che ne pensa?

“Pollice verso per il primo: ci sono già quattro binari neppure lontanamente saturi. Quanto al Brennero, la linea è bene in ordine dalla parte italiana e ci sarebbe 'solo' il costo della nostra quota del valico, tre miliardi. Un investimento ragionevole per far passare treni merci più pesanti”.

Prolungare l'Av da Napoli a Reggio Calabria?

“È previsto dalla legge Obiettivo ed è pura follia. Le Ferrovie hanno già detto di no due volte a questa ipotesi che succhierebbe circa 22 miliardi. Inascoltate. Una radicale ristrutturazione della linea esistente costerebbe un decimo e sarebbe più che sufficiente. Ma questa pazzia si completa e trova giustificazione in un'altra pazzia: il passaggio dei treni sul Ponte di Messina. Così ci saranno costi raddoppiati rispetto a un ponte per soli veicoli su gomma”.

C'è qualche tratta prossima alla saturazione?

“La Padova-Venezia, ad esempio, ma ormai è quasi finito il raddoppio. E in ogni caso si possono mettere in atto molte misure per allontanare la saturazione: costruire treni merci più pesanti (ora sono da 300 tonnellate, negli Usa ce ne sono da 2 mila); utilizzare treni passeggeri a doppio piano; creare sistemi di blocco più sofisticati che consentano frequenze maggiori”.



È sostenibile finanziariamente il progetto Av?

“Si è partiti promettendo che si sarebbe ripagato al 60 per cento. Poi si è scesi al 40 e infine è stato stabilito che bastava il 40 dei costi, esclusi quelli per i 'nodi' in prossimità delle città, molto dispendiosi. Secondo le mie simulazioni si arriverebbe al 20 per cento; altri stimano il 23. Il sistema è destinato al default: pagherà lo Stato. Molti di questi lavori verranno inaugurati ma poi non ci saranno i soldi per proseguirli e saranno ri-inaugurati a ogni tornata elettorale. La Torino-Lione è un monumento alla dissipazione: costerà almeno 13 miliardi, come 3 o 4 ponti sullo Stretto. Werner Rothengatter, presidente mondiale degli esperti di trasporti, nel suo 'Megaprojects' ha però calcolato che alla fine i costi di queste grandi opere aumentano in media del 30-40 per cento”.

Ammetterà che queste opere accrescono però conoscenze tecnologiche e occupazione...

“Non lo ammetto. Per sviluppare l'innovazione si deve puntare sulle tecnologie, non sul cemento. Quanto all'occupazione, oggi le grandi opere hanno un moltiplicatore modesto: non si mobilitano più, come nell'Ottocento, i braccianti. È poi evidente che il nostro è un territorio con un grande valore turistico per il futuro. Quindi ci sono modi più redditizi per spendere. A meno che qualcuno non si riprometta, per se stesso, grandi affari sulle grandi opere”.