

La rete del Tgv apre ai privati

di Leonardo Martinelli

Una première nel paese del pubblico a tutti i costi. Per un progetto che si annuncia come il più grosso di questi anni in Europa nel settore delle infrastrutture ferroviarie. Sì, la costruzione e la futura gestione della linea ad alta velocità fra Tours e Bordeaux sarà affidata a Vinci, colosso privato francese e numero uno mondiale per le costruzioni, mediante una concessione basata su un partenariato pubblico- privato. Vinci dovrà coprire oltre la metà del finanziamento. Si ripagherà con la gestione della linea, incassando un pedaggio per ogni Tgv che vi circolerà.

«Applicheremo la stessa formula utilizzata per le autostrade, dove le società concessionarie vengono remunerate grazie ai pedaggi», ha spiegato Hubert du Mesnil, presidente di Rff, la società (pubblica stavolta) proprietaria delle reti ferroviarie francesi, che ha commissionato l'opera. A differenza di un'autostrada, Vinci (che ha vinto la gara contro altri due contendenti, i gruppi Bouygues ed Eiffage) avrà un solo cliente, Snef, le ferrovie nazionali, ed eventualmente le altre società che decideranno di immettere nel circuito i loro treni, grazie alla progressiva liberalizzazione del settore, prevista dalla normativa europea. Ognuno pagherà sulla base dei convogli che farà circolare.

La nuova tratta Tours-Bordeaux si estenderà su 303 chilometri: permetterà ai Tgv di coprire la distanza tra Parigi e Bordeaux in due ore e cinque minuti invece delle tre ore e dieci di adesso. Ora i treni procedono ad alta velocità dalla capitale fino a Tours, dove dispongono di una linea dedicata. Ma poi da Tours a Bordeaux passano alla rete normale, che risulterà alleggerita dalla nuova tratta, favorendo il traffico regionale e il trasporto merci. «Con appena due ore di viaggio ha precisato du Mesnil - recupereremo quasi tutti coloro che ancora oggi utilizzano l'aereo». Come dire tre milioni di passeggeri supplementari all'anno, così da raggiungere venti milioni in tutto. La linea dovrebbe essere pronta alla fine del 2016. E in seguito potrebbe essere prolungata fino a Tolosa e poi alla Spagna.

«Se avessimo fatto ricorso al sistema classico della concessione, senza condividere le spese con l'impresa costruttrice, non avremmo mai potuto realizzare l'intera opera in questi tempi», ha concluso du Mesnil. La particolarità del progetto consiste proprio nel coinvolgere un gruppo privato anche per il finanziamento dell'infrastruttura, che finora era sempre stata assicurata in Francia dallo stato mediante Rff: una situazione simile a quanto avviene altrove in Europa. Quei 303 chilometri dovrebbero costare in tutto 7,4 miliardi di euro. Certi dettagli devono essere ancora precisati: il contratto definitivo verrà firmato solo in autunno (se nel frattempo sorgessero problemi, Bouygues ed Eiffage rientrerebbero in lizza, anche se l'eventualità è assai improbabile). Ma se Rff confermerà la propria scelta di Vinci, la ripartizione dovrebbe essere questa: 3,6 miliardi arriveranno dalle casse pubbliche (metà dallo stato, il resto dagli enti locali), mentre il colosso delle costruzioni troverà gli altri 3,8 miliardi (preleverà 800 milioni dalle sue riserve, ma per i rimanenti tre miliardi dovrà indebitarsi). La ricerca di questi capitali sarà favorita dai due partner finanziari per il progetto, AXA Private Equity e la pubblica Caisse des dépôts et consignations.

Altro elemento interessante, in questa fase di crisi economica e di aumento della disoccupazione: la costruzione della linea genererà 12mila posti di lavoro all'anno, come dire 60mila sulla durata 2011-2016.

Come farà Vinci a recuperare il suo investimento? Potrà disporre della linea in concessione per trentacinque anni, durante i quali prevede di incassare tra i 200 e i 250 milioni di euro all'anno. Insomma, un buon rendimento, anche se il gruppo si assume i rischi riguardo all'evoluzione del transito ferroviario su quella tratta per un periodo così lungo. Soddisfatto, in ogni caso, il Governo. «L'alta velocità è ecologica», ha detto Dominique Bussereau, sottosegretario ai Trasporti. Lo dice

sempre pure Nicolas Sarkozy, che entro il 2020 vuole costruire 2mila chilometri in più rispetto ai 1.875 attuali. E' uno degli impegni che ha preso per dimostrare la sua sensibilità ambientale (e dopo la disfatta alle regionali del suo partito, l'Ump, e la buona performance dei Verdi, ha interesse a continuare sulla stessa strada). Ha trovato come fare, collaborando con i privati. Di necessità virtù: il deficit pubblico sta lievitando inesorabilmente.