

Brasile: Grande progetto ferroviario nel Paese dei Pollastri

Inviato da Notizie
sabato 05 gennaio 2008
Ultimo aggiornamento sabato 02 febbraio 2008

Grande progetto ferroviario nel Paese dei «Pollastri»

di Max Bono

Sapevate che in Brasile si dovrebbe realizzare «Il più grande progetto di infrastruttura ferroviaria del mondo», un progetto da più di 9 miliardi di dollari? E sapevate che la progettazione tecnico-finanziaria è nientemeno che di una piccola società di ingegneria toscana di Terranuova Bracciolini – Arezzo?

Benvenuti nel mondo dei grandi progetti infrastrutturali italiani all'estero dove dei pigmei economici diventano giganti e dove dei giganti politici diventano pigmei in termini di risultati ottenuti.

Tutto comincia con la necessità di collegare meglio le due grandi metropoli sudamericane, Rio de Janeiro e São Paulo. Dato lo stato non ottimale delle strade (anche se il tratto Rio-San Paolo è il migliore del Brasile) da qualche anno si era fatta strada l'idea di esportare in Sudamerica il treno ad alta velocità. Dopo i vari incidenti aerei avvenuti in Brasile il desiderio di disporre di tale treno è divenuta molto maggiore e studi di fattibilità e progettazione sono stati presentati al Ministero dei Trasporti brasiliano. In particolare due progetti sono stati avanzati, uno dal consorzio tedesco-brasiliano Siemens-Odebrecht (gruppo A) e l'altro da una piccola società di progettazione italiana di nome Italplan (gruppo B).

La cosa che sicuramente impressiona, dando un rapido sguardo alle caratteristiche fondamentali dei progetti è che quasi tutti i punti sono radicalmente differenti, per non dire opposti. Trattandosi di progetti concorrenti è presumibile attendersi differenze anche significative. Tuttavia differenze così grandi fanno sorgere seri dubbi sulla serietà dei progetti avanzati.

E vediamo queste differenze così enormi:

Costo del progetto. A= 6.3 miliardi di dollari, B=9 miliardi di dollari.

Finanziamento del progetto. A= 80% del governo brasiliano, 20% privato, B=100% privato.

Numero dei passeggeri nel primo anno. A= 6.6 milioni. B= quasi 32 milioni.

Costo del biglietto. A= 77 dollari. B = 60 dollari.

Per un paese cronicamente carente di mezzi finanziari come il Brasile il punto 2 presentato da Italplan era estremamente attraente. Non pagar niente per la realizzazione del progetto. Troppo bello per essere vero. Per questo il pendolo era andato nella direzione del progetto Italplan.

Tuttavia recentemente (settembre 2007) sono sorti seri dubbi sulla discrepanza così abissale dei due progetti presentati. In più il Tribunale di Conta dell'Unione (TCU) ha affermato che i costi finanziari stimati da Italplan erano ben al di sotto di quelli praticati in Brasile, mettendo pertanto in dubbio la validità del piano finanziario presentato.

A questo punto il governo brasiliano ha bloccato l'approvazione del progetto, che era attesa dal consorzio italiano, ed ha chiesto alla banca governativa BNDS di fare una analisi approfondita della viabilità tecnica ed economica dei progetti presentati, in altre parole di verificare se i progetti non avessero valutazioni eccessivamente pessimistiche o ottimistiche.

Si è trattato di un vero e proprio passo indietro con cocente delusione per il progetto Italplan, che aveva ricevuto in passato varie approvazioni e che sperava nella approvazione finale in tempi rapidi.

Cocente delusione anche per il senatore Pollastri che aveva presentato in maniera entusiasta il progetto, presso l'auditorium del Centro studi brasiliani dell'Ambasciata del Brasile a Roma l'8 marzo scorso.

I numeri del progetto erano stati presentati dallo stesso Pollastri, che definiva la Italplan una nota società toscana.

Il progetto prevedeva la costruzione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di 412 chilometri che collegherà le due città brasiliane in meno di 90 minuti per un investimento totale di 9 miliardi di dollari: «un'opera – ha affermato Pollastri - che se portata a realizzazione consentirà di far muovere circa 32 milioni di persone all'anno a

una velocità di 300 chilometri orari, unendo con una nuova linea ferroviaria due tra le città più popolate, attive e turistiche del territorio brasiliano”;

Poichè” non siamo esperti del ramo non siamo in grado di dire se la Italplan sai nota o no. Non siamo riusciti a trovare alcun progetto significativo di tale società. Ciò che è noto è solo la propensione al gioco del direttore generale Massimo Geppetti, esperto di software professionali per il gioco del lotto (ha vinto 25 000 Euro con il Lotto Megas online e in passato cercava il programma Irish Lotto).

Sarà che Giorgio Nucci, il presidente di Italplan, è il Coordinatore Provinciale Sinistra DS e Segretario provinciale CGIL o si tratta di un caso di omonimia?

In più i famosi investitori internazionali che avrebbero dovuto finanziare il progetto non sono mai stati nominati (si sa che avrebbero dovuto essere coreani o italiani).

È vero che il progetto Italplan há ricevuto feroci critiche in Brasile. Marcus Quintella, ingegnere di trasporti e professore della prestigiosa FGV e dell”IME, ha dichiarato ”poco probabile che imprenditori privati siano disposti ad investire 9 miliardi di dollari in questa avventura, senza contropartita e sussidi del governo brasiliano, con base appena nella fantasiosa previsione di 32 milioni di passeggeri annuali.”. Infatti, ribadisce Quintella non ci sarebbe domanda sufficiente. Il piano ”suggerisce treni partendo da Rio e san Paolo ogni 15 minuti, 14 ore al giorno, tutti i giorni dell”anno, con 797 passeggeri a bordo in media. Secondo il progetto presentato, ciò corrisponderebbe ad una frequenza diaria di 55 treni in ciascuna direzione, con la spettacolare tasso di occupazione del 93%.”;

Tuttavia è probabile che Marcus Quintella non conosca in dettaglio come funziona il meccanismo della Sace, con conseguente copertura assicurativa per le imprese italiane coinvolte.

La domanda che viene è quindi la seguente: il Brasile è ancora il paese dei Pollastri? O forse l”Italia lo è?

Tuttavia la risposta al primo quesito pare proprio di no visto che il progetto di Italplan è inciampato sull”ultimo ostacolo