



I CANTIERI FERROVIARI ESISTONO, NONOSTANTE TUTTO

Lavori in corso PER LE FERROVIE

FABRIZIO BONOMO

Le infrastrutture ferroviarie rappresentano oggi la componente più importante dei lavori pubblici in Italia e, nel complesso, la vera novità di questi ultimi anni, perchè dopo un lungo periodo di stasi, dovuto anche all'incapacità di spendere i fondi stanziati, si sono aperti numerosi cantieri, sia per nuove linee sia per il potenziamento di quelle esistenti. Non solo, ma alla fine del 2005 sono state finalmente aperte al traffico alcune delle linee dell'alta velocità previste negli anni Ottanta, cioè la Roma-Napoli e, soprattutto, la Torino-Novara, realizzata a tempo di record fra 2001 e 2005



Quanto sia importante la realtà ferroviaria italiana, nel bene come nel male, è dimostrato dal fatto che fino a pochi anni fa la rete era ancora la stessa del secondo dopoguerra, con la sola eccezione della direttissima Roma-Firenze. Negli ultimi anni invece sono aperti tanti cantieri da prefigurare un ampliamento significativo già entro il 2006, non solo per la parte gestita dal monopolista di fatto, cioè il gruppo Ferrovie dello Stato, ma anche in realtà locali come quelle lombarde (le Ferrovie Nord Milano), pugliesi (specie le Ferrovie Bari Nord, gestite dalla società Ferrottramviaria) e campane (nel nodo di Napoli).

Oggi quindi, per la prima volta dopo oltre 50 anni, l'Italia vede crescere la sua rete ferroviaria, con nuove linee sia a nord che a sud, fra le quali spiccano i due tratti della rete dell'Alta Velocità aperti al traffico a fine 2005, cioè la Roma-Napoli e la Torino-Novara, parte di un sistema concepito negli anni ottanta e avviato parzialmente negli anni no-

vanta; ed entro un tempo relativamente breve è possibile prevedere la realizzazione di un'altro numero consistente di nuove opere, sia dell'Alta Velocità che della rete ordinaria.

Un sistema che si è sbloccato

Sono segnali concreti di un sistema che finalmente si è sbloccato: in parte perchè sono maturati processi e finanziamenti che risalgono agli anni novanta (o anche prima), come per tutte le linee dell'Alta Velocità attualmente in costruzione e per quelle delle ferrovie regionali, e in parte per l'accelerazione impressa dalla legge obiettivo, specie per quanto riguarda le tratte in progetto dell'Alta Velocità, lo sviluppo della rete al sud, la creazione di itinerari dedicati al traffico merci e il superamento colli di bottiglia sulle linee e nelle grandi aree urbane.

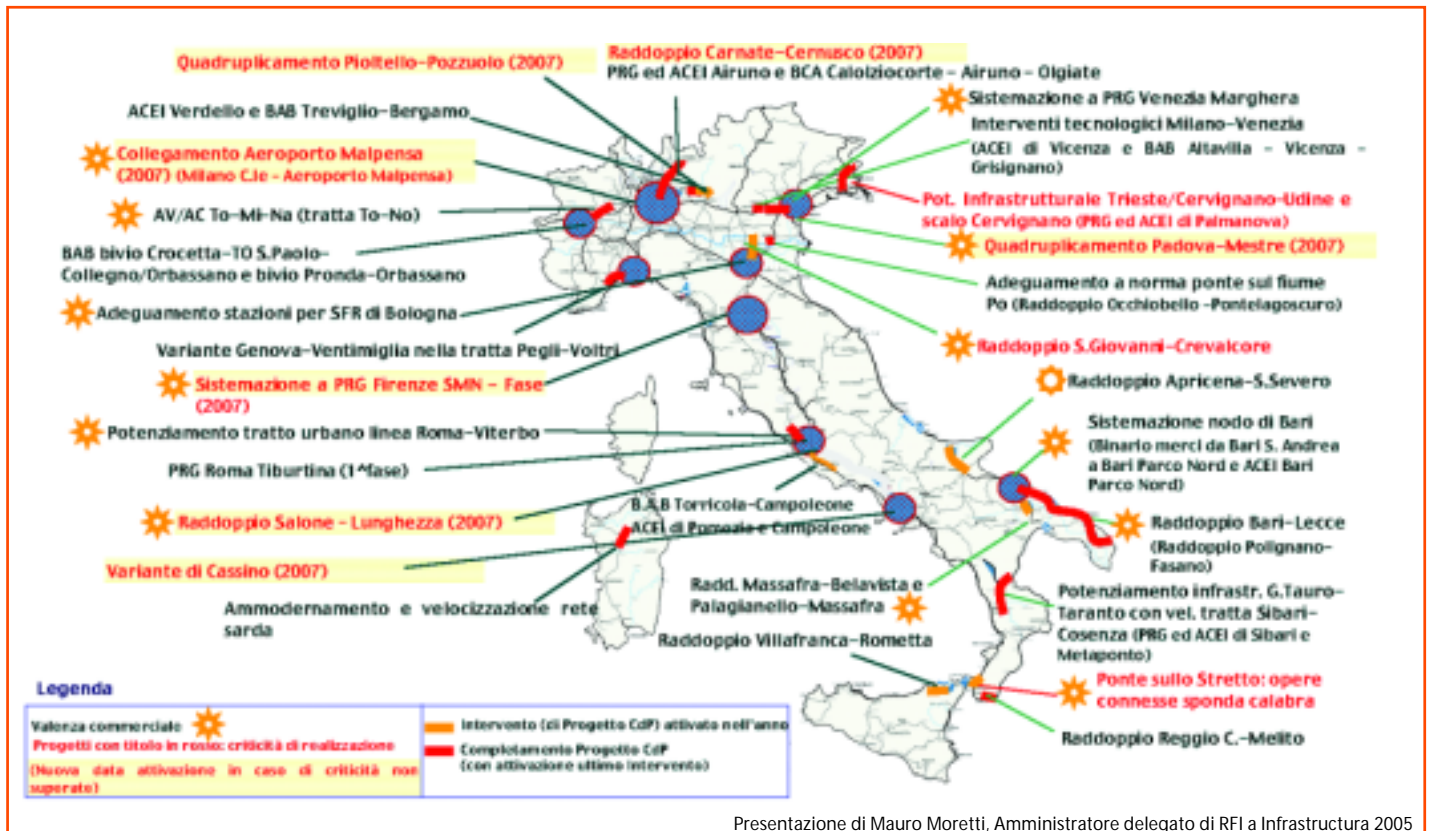
Ma il rilancio è dovuto, anche e soprattutto, al miglioramento della capacità di spesa delle Ferrovie dello Stato, che

è passata dai 1.620 milioni di euro del 1996 (circa 3 mila miliardi di lire) ai 4.300 del 2002 (oltre 8 mila miliardi di lire), fino ai circa 7.000 registrati nel bilancio 2004, dei quali 4.685 milioni per l'Alta Velocità e 2.436 per la rete esistente (di cui il 42 per cento per il mantenimento in efficienza, il 27 per cento per il potenziamento dei corridoi, il 13 per cento per le aree metropolitane e il restante 18 per cento in tecnologie per la sicurezza e il governo della circolazione).

In sostanza, dal 2001 a oggi gli investimenti sono cresciuti a un tasso annuo di circa il 20 per cento, facendo del Gruppo FS il primo investitore del Paese. Non è poco, se si considera la situazione degli ultimi decenni.

Un aneddoto che fotografa bene la realtà delle ferrovie italiane nel decennio scorso lo ha proposto il Sottosegretario Paolo Mammola a Infravia 2001, ricordando quanto detto dall'allora Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Spa, Giancarlo Cimoli, durante un'audizione alla commissione Tra-

Investimenti: lo sviluppo della rete 2006



Presentazione di Mauro Moretti, Amministratore delegato di RFI a Infrastruttura 2005



Investimenti di RFI in tecnologia e sicurezza

Anno	Budget complessivo del Piano investimenti (Milioni di euro)	Parte per la rete esistente (sviluppo infrastrutturale, tecnologico e mantenimento in efficienza)
2005	6.257	2.856
2004	6.652	2.405
2003	5.700	2.230
2002	4.320	2.030
2001	3.600	1.700
2000	2.800	1.500

sporti della Camera. Con enfasi, Cimoli affermava che, dopo quattro anni, il Gruppo è riuscito ad alzare il livello degli investimenti da 3 mila miliardi di lire agli oltre 5 mila contabilizzati nel 1997, e agli oltre 6 mila del 1999, per raggiungere infine l'obiettivo di investire quasi 7 mila miliardi nel 2000; però erano circa 12 mila miliardi i fondi messi a disposizione dallo Stato, e si parlava ancora di opere come il raddoppio della Palermo-Messina, che ha fondi stanziati da trent'anni.

Ne dava atto nel 2003 anche Mauro

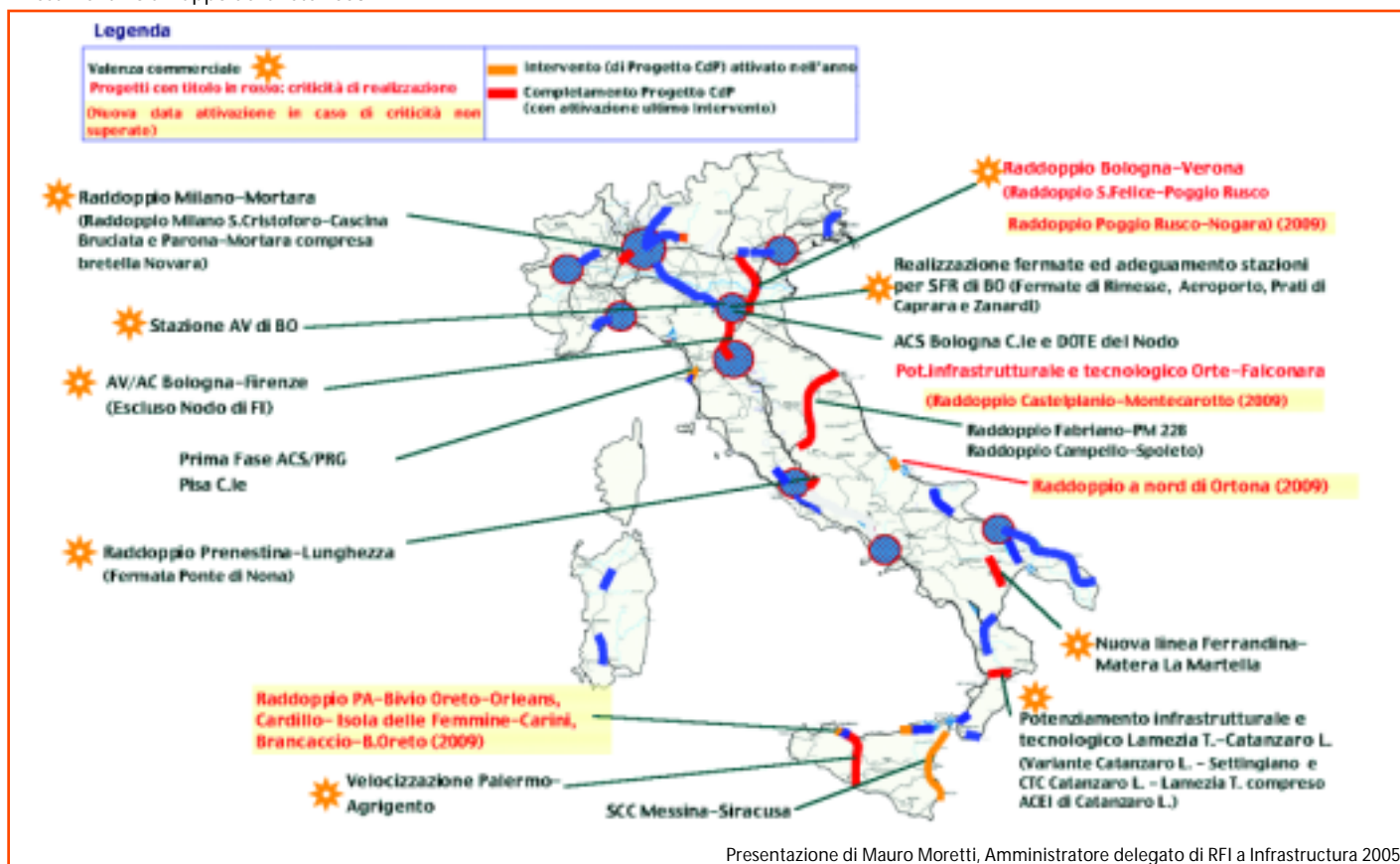
Moretti, Amministratore delegato di Rfi (il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nata un anno e mezzo fa dal processo di societizzazione di FS), che, in un'intervista pubblicata sul numero di giugno di Linea Diretta - l'house organ del Gruppo Ferrovie dello Stato - sosteneva che Rfi, direttamente o tramite Tav, e con il contributo di Italferr, ha triplicato gli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie, raggiungendo i 4.300 milioni di euro (circa 8.300 miliardi di lire) nel 2002, e "così facendo - sottolineava - abbiamo chiuso la fase

in cui le risorse economiche, messe a disposizione dai Governi che si sono succeduti, venivano spese soltanto in minima parte".

Investimenti record

Quello che le ferrovie hanno avviato richiede un volume d'investimenti enorme, assolutamente fuori scala rispetto a qualsiasi altro settore economico del Paese, tanto meno in quello delle infrastrutture: oggi il Piano industriale prevede un volume di investimenti di 35 miliardi di euro per i prossimi anni, dei quali 27 per le sole infrastrutture, con una spesa annua di 9 milioni di euro; il Piano precedente, presentato nel dicembre 2003, prevedeva investimenti per un totale di 135,7 miliardi di euro (oltre 260 mila miliardi di lire), di cui 60,3 per le nuove linee dell'Alta Velocità, 63,1 per il potenziamento della rete esistente.

Investimenti: lo sviluppo della rete 2008



te e 12,3 per il materiale rotabile. Viceversa, il piano attuativo 2003-2009 di Autostrade Spa prevedeva interventi per circa 4,6 miliardi di euro (circa 9 mila miliardi di lire), mentre il piano triennale 2002-2004 della nuova Anas - che a ritmo accelerato stava spendendo tutti i fondi residui - prevedeva lavori per circa 4,9 miliardi di euro (9.500 miliardi di lire), il 21 per cento in più rispetto al precedente piano 2001-2003, che era di 4.050 milioni di euro (in particolare, tra il 2001 e il 2005 l'Anas ha realizzato un volume di investimenti di circa 18,2 miliardi di euro per gli appalti e di 17,4 miliardi per le gare aggiudicate).

L'enormità delle somme del piano FS è ancora più evidente se paragonata agli investimenti in Italia nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche, che secondo dati Istat sono stati di circa 126 miliardi di euro nel 2001 (circa 245 mila miliardi di lire), ai quali si aggiungono quasi 88 miliardi di euro (circa 170 mila miliardi di lire) in macchinari.

Lavori in corso e previsti

Questa migliorata capacità di spesa è visibile in numerosi i cantieri aperti, sia sulla rete esistente che sulla nuova rete AV.

Nella prima sono stati realizzati o sono in corso molti interventi di potenziamento delle linee di valico esistenti e della rete nazionale e, negli ultimi anni, sono state completate una serie di opere importanti, come la galleria di Monte Zucco, sulla Treviso-Calalzo (valore 24 milioni di euro, circa 46 miliardi di lire), o il viadotto di San Giovanni in Persiceto sulla Bologna-Brennero (33,5 milioni di euro, circa 65 miliardi di lire).

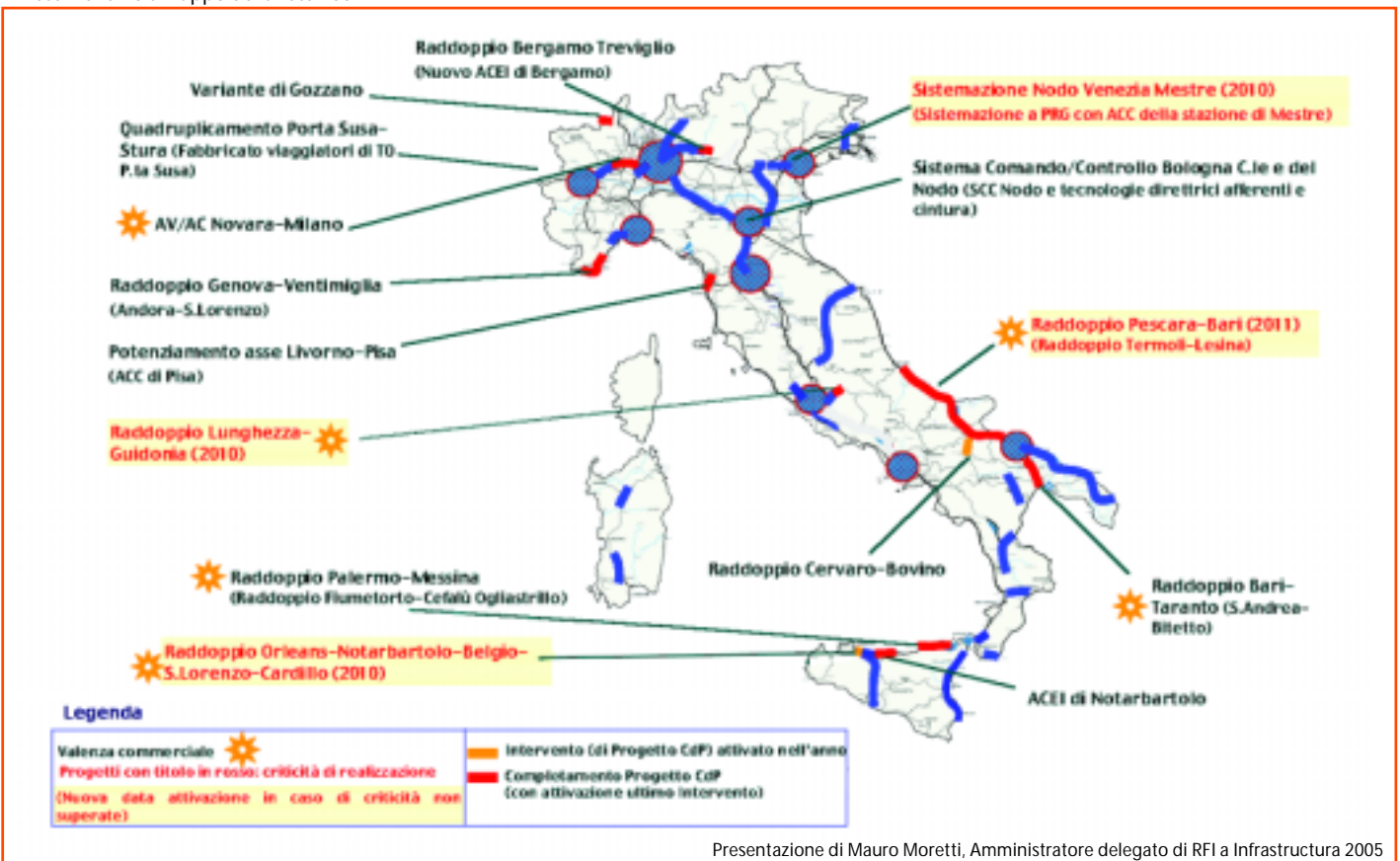
Per l'Alta Velocità, oltre alle due tratte già completate, spiccano i cantieri della Milano-Bologna, iniziata nel 2001, e della Novara-Milano, avviati da poco, oltre alla Bologna-Firenze, quasi com-

pletata e i nodi di Bologna e Firenze. Sulla rete ordinaria il gruppo FS segnala che entreranno in esercizio 440 chilometri di nuove linee, saranno realizzati 70 chilometri di gallerie e 40 nuove fermate, e verranno soppressi 750 passaggi a livello.

Nei nodi urbani, Grandi Stazioni Spa e Rfi prevedono investimenti per circa 700 milioni di euro (circa 1.355 miliardi di lire) sulle 13 più importanti stazioni italiane; parallelamente, la neonata società Centostazioni Spa ha in programma, sempre insieme con Rfi, interventi per circa 200 milioni di euro (quasi 400 miliardi di lire) sugli spazi commerciali degli scali di medie dimensioni.

Infine, nel 2003 le FS hanno firmato un Protocollo d'intesa con i Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture per un investimento di 4,5 miliardi di euro in 15 anni (quasi 9 mila miliardi di lire) per il risanamento acustico di 2.800 chilometri di linee dove, secondo FS,

Investimenti: lo sviluppo della rete 2009





vengono superati i limiti fissati dalla legge quadro sull'inquinamento acustico, la 447/95 (dove tra l'altro si prevede che le FS destinino a questi interventi una quota non inferiore al 7 per cento dei fondi di bilancio previsti per la manutenzione e il potenziamento delle linee).

Complessivamente, già nel 2003 il gruppo FS segnala che erano in piena attività 550 cantieri legati alla ferrovia, per diventare circa 800 alla fine del 2005, raggiungendo una punta massima che non dovrebbe aumentare nel 2006, considerato il quadro finanziario del Paese: "magari non apriremo nuovi cantieri - sottolinea Elio Catania, Presidente del gruppo FS - ma certamente non chiuderemo quelli in corso".

Quest'ultimo è un dato di fatto abbastanza certo, anche visto alla luce dei risultati delle prossime elezioni, che possono cambiare o confermare l'attuale Governo: è infatti innegabile che una serie di interventi potrà solo prose-

guire, primi fra tutto proprio quelli ferroviari, visto che si registra un consenso praticamente unanime sulla necessità di completare l'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli, considerato il suo livello di avanzamento. Ci sono poi posizioni possibiliste anche per l'ultimazione della linea tra Milano e Verona (proprio perchè nè già stato costruito un pezzo).

Più complicata la situazione delle opere ancora da avviare, ma questo dipenderà da come saranno sciolti una serie di nodi, da quello del consenso (specie per i nuovi valichi) a quelli economici e procedurali. Questo perchè - come riportano i documenti Rfi - nonostante la Legge Obiettivo, gli ostacoli si sono rivelati molto superiori a quelli ipotizzati tanto che, all'aprile 2004, dei 41 elaborati (36 progetti e 5 Studi di fattibilità) trasmessi in applicazione delle procedure di Legge Obiettivo, quelli esaminati ed approvati dal Cipe erano solo 5.

Piemonte

In chiave locale, una delle regioni dove si concentrano maggiormente i cantieri ferroviari è il Piemonte, interessato da un vasto programma di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della rete. Il fiore all'occhiello la nuova linea Torino-Novara, completata a fine 2005: uno dei cantieri simbolo del Paese, non tanto per le difficoltà tecniche, che non sono un problema in un territorio pianeggiante e senza asperità, quanto per la quantità di cantieri aperti, la velocità di esecuzione e la necessità di gestire grandi numeri - di materiali, di opere, di cantieri, di persone impiegate, oltre che di fatturato (quasi 5 miliardi di euro, compresa però la Novara-Milano non ancora completata) - in tempi molto stretti. Una macchina operativa che è stata in grado di produrre più di 5 mila euro al giorno (oltre 10 miliardi di lire), con lavori fatturati per 140 milioni di euro al mese (oltre 270 miliardi di lire).

Investimenti: lo sviluppo della rete 2010

