

DOPO MOLTE INCERTEZZE I CANTIERI SONO OGGI UNA REALTÀ

Le ferrovie migliorano LA CAPACITÀ DI SPESA

FABRIZIO BONOMO



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 dell'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Spa, Giancarlo Cimoli, durante un'audizione alla commissione Trasporti della Camera: con enfasi, e certamente con una parte di ragione, ha affermato che dopo quattro anni il Gruppo è riuscito ad alzare il livello degli investimenti da 3 mila miliardi di lire a oltre 5 mila (contabilizzati nel 1997, ndr) e poi a oltre 6 mila (nel 1999), per giungere infine l'obiettivo di investire quasi 7 mila miliardi (nel 2000). Però erano 10/12 mila miliardi i fondi messi a disposizione dallo Stato, e si parlava ancora – ieri come oggi – di opere come il raddoppio della Palermo-Messina, che ha fondi stanziati già da trent'anni.

Oggi, nel 2003, Mauro Moretti, Amministratore delegato di Rfi (il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nata un anno e mezzo fa dal processo di societizzazione di FS), in un'intervista pubblicata sul numero di giugno di Linea Diretta – l'house organ del Gruppo Ferrovie dello Stato – sostiene che Rfi, direttamente o

Le infrastrutture ferroviarie sono la vera novità di questi anni, non tanto per la dimensione e il valore - che per

quanto riguarda la rete FS sono enormi - ma perchè si inizia realmente a spendere i fondi ad esse destinate.

I cantieri si aprono e le opere prendono corpo, mentre parallelamente sono attese alla prova dei fatti sia le Regioni, che hanno acquisito le ex ferrovie concesse presenti sul loro territorio, sia Infrastrutture Spa e i relativi meccanismi di finanziamento dell'Alta velocità

tramite Tav, e con il contributo di Italferr, ha triplicato gli investimenti, raggiungendo nel 2002 i 4.300 milioni di euro (circa 8.300 miliardi di lire): "così facendo, abbiamo chiuso la fase in cui le risorse economiche, messe a disposizione

dai Governi che si sono succeduti, venivano spese soltanto in minima parte".

"Nei prossimi anni – continua Moretti – l'impegno che ci aspetta non sarà inferiore. Dobbiamo, infatti, ancora più che raddoppiare gli investimenti fin qui sostenuti."

Decine di miliardi di euro per la rete del gruppo FS

La realtà ferroviaria italiana riguarda quasi esclusivamente il Gruppo FS, una società nata 165 anni fa che negli ultimi 50, se si eccettua la Firenze-Roma, non ha realizzato nessuna tratta nuova, ma nei prossimi anni prevede un numero consistente di nuove opere, che richiederanno investimenti enormi, assolutamente fuori scala rispetto a qualsiasi altro gruppo nazionale, tanto meno del settore delle infrastrutture.

Nel dicembre scorso l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ha infatti presentato un Piano di interventi, da varare entro il 2005, che prevede investimenti per 135,7 miliardi di euro (oltre 260 mila miliardi di lire), di cui 60,3 per le nuove linee dell'Alta velocità (circa 117 mila miliardi di lire), 63,1 per il potenziamento della rete convenzionale (circa 122 mila miliardi di lire) e 12,3 per il materiale rotabile.

Per un periodo simile, nel settore stradale, il Piano attuativo 2003-2009 di Autostrade Spa, attualmente all'esame dell'Anas, prevede interventi per circa 4,6 miliardi di euro (circa 9 mila miliardi di lire).

Allo stesso modo, il Piano triennale 2002-2004 della nuova Anas - che a ritmo accelerato sta spendendo tutti i residui - prevede lavori per circa 4,9



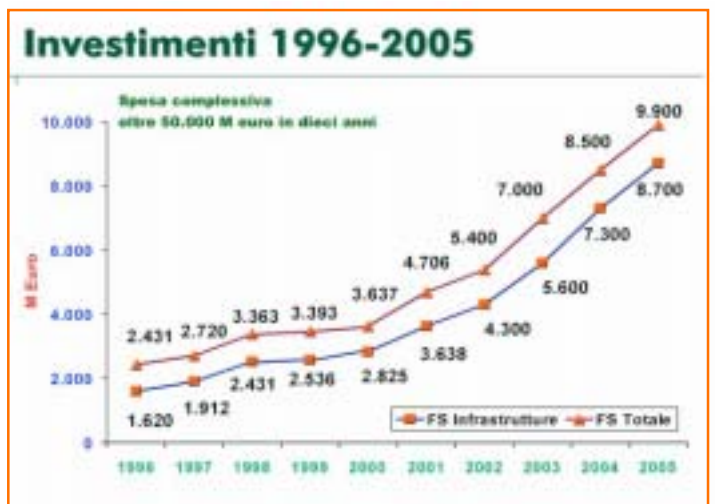
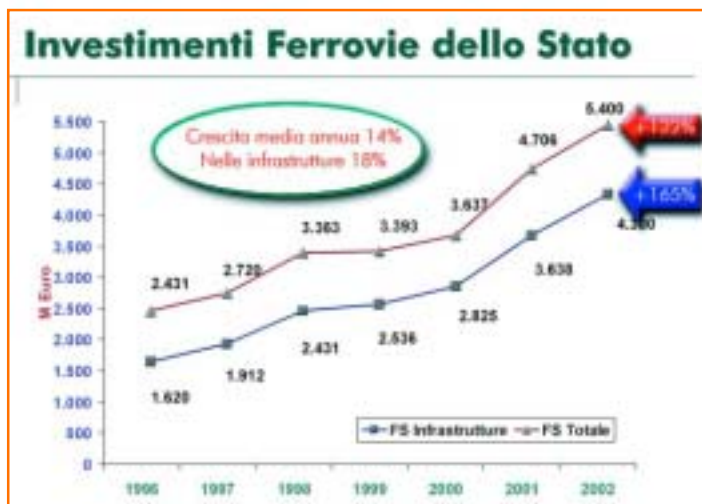
Veduta del viadotto Volturno della linea AV Roma-Napoli.

Nella pagina precedente, il cantiere del viadotto Cervo sulla linea AV Torino-Novara

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.

Più in generale, l'enormità delle somme dichiarate dalle Ferrovie dello Stato è resa ancora più evidente se paragonata

agli investimenti in Italia nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche, che secondo dati Istat (citati da FS), sono stati di circa 126 miliardi di euro nel 2001 (circa 245 mila miliardi di lire), oltre a quasi 88 miliardi di euro (circa 170 mila miliardi di lire) in macchinari.



False partenze

Sarà vero? L'esperienza del decennio scorso non aiuta. I fatti dicono che per quanto riguarda l'Alta velocità negli anni Novanta si è prospettato un Piano simile all'attuale, che però si è dimostrato una falsa partenza: come segnalato in un dossier della rivista Kineo (n. 4, luglio 1994), in meno di dieci anni si sarebbe dovuta realizzare la nuova linea Torino-Milano-Napoli, per un costo di circa 26 mila miliardi di lire (circa 13,5 miliardi di euro), compresi i sei nodi ferroviari principali, e ad essa si sarebbero rapidamente affiancate la Milano-Genova e il resto della grande "T", da Milano a Venezia (la Venezia-Trieste era lontana, anche all'ora).

Oggi, quell'esperienza ha il suo simbolo nella Roma-Napoli, dove è stato aperto il primo cantiere dell'Alta velocità italiana, il 4 aprile 1994, a Sgurgola Anticolana.

Già la scelta di iniziare dal fondo a costruire la rete AV, invece che dai valichi (pensando che sarebbe stato più facile), si è dimostrato un passo falso concettuale, di cui scontiamo oggi le conseguenze.

Ma nonostante questo la linea non esiste ancora: se ne prevedeva la realizzazione in cinque anni per un costo di 5.300 miliardi di lire (circa 2,7 miliardi di euro), mentre ad oggi (luglio 2003) i lavori non sono ancora terminati, manca la tratta Caivano-Napoli, la stazione-

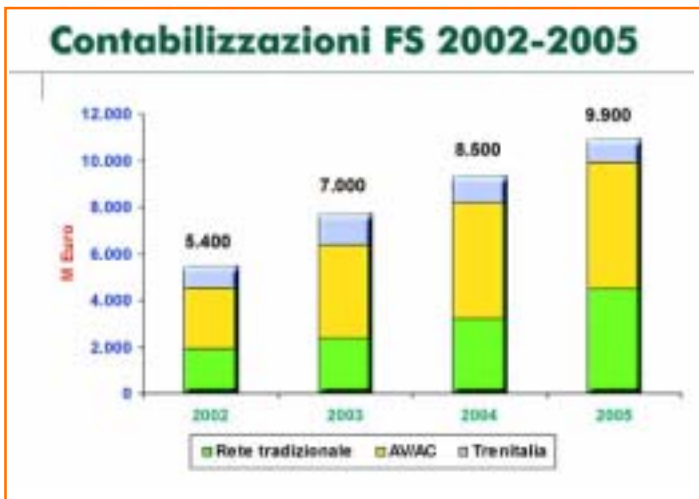


Inizio dello scavo per l'attraversamento AV del nodo di Bologna



Principali opere ferroviarie previste in Italia

porta di Afragola e la penetrazione della linea a Roma, e i costi – secondo la stessa Tav Spa – sono lievitati fino a quasi 10 mila miliardi di lire (5,1 miliardi di euro) “escluso il tratto terminale”, con la fine dei lavori prevista per il 2004 per una parte della linea e per la prima fase del nodo di Roma (cioè quanto serve per l'AV), e l'anno successivo per la prima fase del nodo di Napoli. L'altra tratta di quegli anni, la Bologna-Firenze, è iniziata nel 1996 e si prevede la fine dei lavori nel 2007, contro una durata di contratto prevista inizialmente in 78 mesi (quindi con fine lavori nel 2002 e operatività nel 2003). Quali le cause?



Principali opere ferroviarie del gruppo FS dal 2002 al 2008

Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Investimento analitico	 Rete FS	Piano di investimento analitico di 2.820 miliardi di lire finanziato su un totale di 18.500 miliardi, in 15 anni		In fase di studio	2003		4.300.000.000,00
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Linea AV TO-NA	AV Torino-Milano	Tratta Torino-Novara (Investimento 8 per l'intera tratta Torino-Milano e adeguamento della infrastruttura esistente del corridoio Torino-Novara)	Legge obiettivo	In corso di costruzione	2002	2006/ 2006	6.878.000.000,00
Linea AV TO-NA	AV Milano-Napoli	Tratta Milano-Bologna		In corso di costruzione	2001	2007	9.133.000.000,00
Linea AV TO-NA	AV Milano-Napoli	Tratta Bologna-Firenze		In corso di costruzione	1995	2007	4.706.000.000,00
Linea AV TO-NA	AV Milano-Napoli	Tratta Firenze-Roma (Investimento Tav di inserie all'interno di un più complessivo intervento di adeguamento/assetto condotto da RFI)					351.000.000,00
Linea AV TO-NA	AV Milano-Napoli	Tratta Roma-Napoli, esclusa la tratta Teramo		In corso di costruzione	1994	2004	3.233.000.000,00
Linea AV TO-NA	AV Milano-Napoli	Adeguamento della infrastruttura esistente lungo la tratta Roma-Napoli		Finalizzata dai servizi in corso dal 2003			
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Linea AV MI-VI	AV Milano-Venezia	Tratta Milano-Venezia	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003			4.420.000.000,00
Linea AV MI-VI	AV Milano-Venezia	Tratta Verona-Padova	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003	2003		2.630.000.000,00
Linea AV MI-VI	AV Milano-Venezia	Tratta Padova-Venezia	Legge obiettivo	In fase di sviluppo	2003		440.000.000,00
Linea AV MI-VI	AV Venezia-Trieste	Tratta Venezia-Ravenna del legnamo	Legge obiettivo				
Linea AV MI-VI	AV Venezia-Trieste	Tratta Ravenna sud-Trieste	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003		2012	
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Nodo di Bologna	Nodo di Bologna	Linea AV (solo lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci)		In corso di costruzione	2003	2007	1.020.000.000,00
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Linea di servizio		Conferenza dei servizi prevista nel 2002			
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Linea AV (solo lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci)		Conferenza dei servizi prevista nel 2003		2007	1.211.000.000,00
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Tratta stazione sotterranea AV		Conferenza dei servizi prevista nel 2003			240.000.000,00
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Quadruplicamento in variante Sesto Muricchio della linea Firenze-Fregene				2004	
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Acq. di Sesto				2005	
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Collegamento Riva Omaglio-Demanzio della Firenze-Firenze				2005	
Nodo di Firenze	Nodo di Firenze	Tratta tra Firenze-Castello e Firenze-Rivoli del quadruplicamento Firenze-Firenze			2003/ 2004		
Nodo di Genova	Nodo di Genova	Quadruplicamento Genova-Vulfo-Genova-Breilata					
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Linea AV (Investimento Tav di inserie all'interno di un più complessivo intervento di adeguamento/assetto condotto da RFI)					73.000.000,00
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Passanti: nuove stazioni (Linate e Villafranca) e nuova tratta da Porta Genova a Dappo		Finalizzate nel 2002		2002	2.388.000,00
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Passanti: tratta Galles-Porta Vittoria				2006	
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Passanti: tratta Porta Vittoria-Riva Lombi				2006	
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Tratta Roncole-Locate (tra Milano-Rogoradio)				2004	
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Collegamento a doppio binario linea Torino-Milano-Centrale				2005	
Nodo di Milano	Nodo di Milano	Tr. e Acq. di Milano-Centrale				2004	
Nodo di Napoli	Nodo di Napoli	Linea AV (solo i lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci)				2005	374.000.000,00
Nodo di Napoli	Nodo di Napoli	Passanti: collegamento Riva Marina-Castello				2005	
Nodo di Napoli	Nodo di Napoli	Passanti: nuova linea doppio binario Riva Marina-Castello				2005	
Nodo di Roma	Nodo di Roma	Linea AV (solo i lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci)				2004	568.000.000,00
Nodo di Roma	Nodo di Roma	Acq. di Lido di Ostia, Castellina prima L'ingegneria				2003	
Nodo di Roma	Nodo di Roma	Raddoppio Pratica-Lido-Lunghezza				2004	
Nodo di Roma	Nodo di Roma	Quarta Stazione San Pietro-Frascati				2004	
Nodo di Torino	Nodo di Torino	Linea AV (Investimento Tav di inserie all'interno di un più complessivo intervento di adeguamento/assetto condotto da RFI)					128.000.000,00
Nodo di Torino	Nodo di Torino	Raddoppio Porta Sesto-Dora				2003/ 2004	
Nodo di Torino	Nodo di Torino	Quadruplicamento Torino-Susa-Torino-Porta Sesto				2004	
Nodo di Verona	Nodo di Verona	Collegamento a doppio binario Fin. San Massimo-Quadrante-Escuse				2004	
Nodo di Verona	Nodo di Verona	Tr. nodo di Verona				2007	
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Corridoio pedana	Torino-Bassano	Granda ferroviaria linee Nord Torino (nessuna disponibilità effettiva messa a bilancio dal Cipe nel biennio 2002-2005)	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003			1.295.142.000,00
Corridoio pedana	Milano-Venezia	Quadruplicamento Milano-Treviso, tratta Padova-Milano			2003/ 2004	2005	
Corridoio pedana	Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Rovigo			2003/ 2004	2005	
Corridoio pedana	Milano-Bologna	Adeguamento della stazione di Modena					900.000,00
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Potenziamento rete valle d'Aosta	Aosta-Martigny	Potenziamento linea Aosta - Aosta - Martigny	Legge obiettivo	Progetto in legge obiettivo presentato al Cipe nel 2003			
Accessibilità Valleina	Lacco-Chivasso-Tirano	Ammodernamento linee Lacco-Chivasso e Lacco-Tirano per i cantonati mandrali (a disponibilità effettiva di 64,04 milioni di euro messi a bilancio nel biennio 2002-2005)	Legge obiettivo				95.380.000,00
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Accessibilità Malpensa	Accessibilità Malpensa	Interventi complessivi per l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa (disponibilità effettiva di 391,991 milioni di euro messi a bilancio nel biennio 2002-2005)	Legge obiettivo				1.123.136.000,00
Accessibilità Malpensa	Malpensa-Novara	Linea Malpensa-Novara	Legge obiettivo				
Accessibilità Malpensa	Malpensa-Sempione	Linea Malpensa - Ferrovie del Sempione	Legge obiettivo				
Accessibilità Malpensa	Milano-Mortara	Raddoppio della linea Milano-Mortara (in Legge obiettivo solo per le procedure)	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003			
Accessibilità Malpensa	Granda est-ovest di Milano	Accessibilità Malpensa: itinerario Nord-Sud (Saronno, Sempione, Novara)	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003			
Accessibilità Malpensa	Milano-Lesna	Linea Centrale Arona	Legge obiettivo				
Accessibilità Malpensa	Varese-Porto Ceresio	Tratta Arona-Stabio (Gotardo)	Legge obiettivo				
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Sistema del Gotardo	Gotardo	Potenziamento del Sistema del Gotardo (disponibilità effettiva di 129,443 milioni di euro messi a bilancio dal Cipe nel biennio 2002-2004)	Legge obiettivo				1.243.112.000,00
Sistema del Gotardo	Granda est-ovest di Milano	Potenziamento Granda ferroviaria nord-est: Saronno-Bergamo (in Legge obiettivo solo per le procedure)	Legge obiettivo				
Sistema del Gotardo	Milano-Chiasso	Potenziamento tratta Chiasso-Pavia	Legge obiettivo				
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Corridoio Tirreno-Nord Europa	Sempione	Corridoio Tirreno-nord Europa: Ventimiglia-Sarona-Novara-Milano-Sempione (disponibilità effettiva di 705,004 milioni di euro messi a bilancio dal Cipe nel biennio 2002-2005)	Legge obiettivo				4.378.555.000,00
Corridoio Tirreno-Nord Europa	Milano-Genova	Tratta Valico dei Giovi	Legge obiettivo	Conferenza dei servizi in corso nel 2003			4.400.000.000,00
Corridoio Tirreno-Nord Europa	Genova-Ventimiglia	Potenziamento in linea Genova-Ventimiglia	Legge obiettivo				
Corridoio Tirreno-Nord Europa	Genova-Ventimiglia	variante di Pegli				2004	
Corridoio Tirreno-Nord Europa	Novara-Breilata	Collegamento Novara-Sempione	Legge obiettivo				
Sistema del Sempione	Milano-Domodossola	Potenziamento tratta Gallarate-Fino	Legge obiettivo				
Corridoio Tirreno-Nord Europa	Milano-Domodossola	Adeguamento segna per trasporto merci Prato-Bellinzona-Arona-Breilata di Sesto Feltrino	Legge obiettivo			2003	
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura realizzata	Consegna prevista	costo in euro
Potenziamento rete del sud	Calabria-Padova	Stazione Calabria-Pernice				2003	
Deviazione Bologna-Padova	Bologna-Padova	Raddoppio Occhiele-Pontelagugliare-Forte Sul Po				2005	
Deviazione Bologna-Padova	Bologna-Padova	Quadruplicamento tratta Bologna-Cortisella-Cadolmaggio			2003/ 2004		
Potenziamento rete del sud	Treviso-Belluno-Catania	Galleria di Nove Zucco		Conclusione scoti nel 2002			24.000.000,00
Potenziamento rete del sud	Bassano Veneto	Sistema di comando e controllo della circolazione (SIC) ferroviaria del BASSO VENETO		Operativo dal 2002			136.000,00
Potenziamento rete del sud	Treviso-Portogruaro	Nuova fermata di Annone Veneto per il trasporto regionale		Aperta nel 2002			52.000,00
Potenziamento rete del sud	Udine-Torvisola	Tratta Udine-Venezia - Udine - Venezia (nessuna disponibilità effettiva messa a bilancio dal Cipe nel biennio 2002-2004)	Legge obiettivo				671.384.000,00

Principali opere ferroviarie del gruppo FS dal 2002 al 2008

Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Terreno Brennero	Brennero-La Spezia	Corridoio Torino - Brennero (T1 - B1) Brennero-Mercina-Parma-La Spezia (disponibilità effettiva di 348,008 milioni di euro messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				1.500.000.000,00
Terreno Brennero	Parma-La Spezia	Raddoppio Ferrara-Parma					
Terreno Brennero	Parma-La Spezia	Raddoppio della tratta Bologna-Modena (Parma)		Conferenza dei servizi in corso nel 2002			
Terreno Brennero	Parma-La Spezia	Nuovo raddio di Modena			2003/ 2004	2005	
Terreno Brennero	Parma-La Spezia	Raddoppio in variante tratta Santa Stefano-Aule Crastelle			2003/ 2004	2005	
Terreno Brennero	Parma-La Spezia	Tratta Anzola Im. Piacenza e Voghera				2004	
Terreno Brennero	Parma-La Spezia	Raddoppio tratta La Spezia-Mercina-La Spezia-Mercina				2005	
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Dirigente Terreno	Pisa	Nuovo Sistema di comando e controllo (Sc) del traffico ferroviario della Direzione Toscana		Operativa dal 2002		2002	168.000.000,00
Dirigente Terreno	Livorno-Pisa	Tratta Livorno-Pisa (con Pisa Centrale)				2004	
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Corridoio Bologna-Brennero (disponibilità effettiva di 38.734 milioni di euro messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				1.446.079.000,00
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Raddoppio tra Livorno e San Giovanni in Persiceto		Aperto alla circolazione nel 2002		2002	33.500.000,00
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Raddoppio tratta Tavernola d'Emilia e San Giovanni in Persiceto			2003/ 2004	2005	
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Raddoppio della tratta San Giovanni in Persiceto-Cresolara			2003/ 2004	2005	
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Raddoppio tratta Crevalore-Venice (cartieri per San Giovanni)	Legge obiettivo		2003/ 2004		
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Potenziamento tratta Verona-Portofino	Legge obiettivo	Progetto presentato al Cipe nel 2003			
Dirigente Brennero	Bologna-Brennero	Potenziamento tratta Portofino-Brennero e Valico	Legge obiettivo				
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Dirigente Adriatica	Bologna-Lecce/Taranto	Corridoio Adriatico Bologna-San Luce-Taranto (disponibilità effettiva di 862,243 milioni di euro messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				742.249.000,00
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	Raddoppio ingresso Stazione di Ortona			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	Raddoppio della variante Ortona-Casalbordino			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	varianta a semplice binario Porto di Tronto - tratto (con circolazione a due sensi)			2003/ 2004		
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	Raddoppio tra Vasto San Salvo e Porto di Tronto, con la galleria di Vasto (costo 157 milioni di euro) e il viadotto ad Auro, Tronto		Tratto aperto nel 2002		2002	228.500.000,00
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	Raddoppio della tratta Teramo-Chieti			2003/ 2004		
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	Raddoppio in variante Lancia-Agnone			2003/ 2004		
Dirigente Adriatica	Pescara-Bari	Raddoppio Aprinza-San Severo			2003/ 2004		
Dirigente Adriatica	Nodo di Bari	Primo raddio (giurvo-Pescara, 122 km con 19 stazioni) del nuovo Sistema di comando e controllo (Sc) con Posto centrale a Bari Lamastrada		Operativa dal 2002		2002	218.000.000,00
Dirigente Adriatica	Nodo di Bari	varianta a doppio binario Bari Centrale-Bari Sant'Andrea			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Nodo di Bari	Nuova linea doppio binario Sant'Andrea-Bari Porto Nord			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Nodo di Bari	Raddoppio Bari Porto Sud-Torre del Mare			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Bari-Lecce 1	Raddoppio Pola-Fasano			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Bari-Lecce 2	Raddoppio Tugliano-Surbo			2003/ 2004	2005	
Dirigente Adriatica	Bari-Taranto 1	Raddoppio tratta Bari Sant'Andrea-Bitonto			2004		
Dirigente Adriatica	Bari-Taranto 2	Raddoppio tratta Acquafredda delle Pardi-Gioia del Colle			2004		
Dirigente Adriatica	Bari-Taranto 3	Raddoppio tratta Polignano-Mottola			2004		
Dirigente Adriatica	Bari-Taranto 4	Raddoppio tratta Caronara-Palagiano		Conferenza dei servizi in corso nel 2003	2004		
Dirigente Adriatica	Bari-Taranto 5	Raddoppio tratta Mottola-Belluno-Taranto				2004	
Dirigente Adriatica	Bari-Taranto 6	Strettoia di collegamento sulla tratta Taranto-Metaponto della linea Bari-Taranto		Conferenza dei servizi prevista nel 2002			
Dirigente Adriatica	Percorrendo-Matera	Nuova linea Percorrendo-Matera				2005	
Dirigente Adriatica	Percorrendo-Matera	Nuova linea Matera-LM Vignola				2005	
Dirigente Adriatica	Taranto-Reggio Calabria	Corridoio linea Taranto-Silero-Reggio Calabria (disponibilità effettiva di 42,808 milioni di euro messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				182.308.000,00
Dirigente Adriatica	Taranto-Reggio Calabria	Tratta Reggio Calabria-Motto Porto Salvo della linea Reggio Calabria-Taranto		Progetto approvato dalla Conferenza dei servizi nel 2003			
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Corridoio trasversali	Orte-Falconara	Potenziamento della linea (disponibilità effettiva di 273,732 milioni di euro messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				1.426.304.000,00
Corridoio trasversali	Orte-Falconara	Raddoppio tratta Campello-Spello			2003/ 2004		
Corridoio trasversali	Orte-Falconara	Raddoppio tratta Fabriano-PMJ20 in località Albacina		Progetto approvato dalla Conferenza dei servizi nel 2002			
Corridoio trasversali	Orte-Falconara	Nuovi valichi Terni-Spello e Falcoara-Falerno					
Corridoio trasversali	Orte-Falconara	Raddoppio Castelgaleone-Marcotriggiano			2003/ 2004	2005	
Corridoio trasversali	Caserta-Foggia	Raddoppio della tratta Drosia di Foggia-Cervaro della linea Caserta-Foggia (in Legge obiettivo solo per le procedure)	Legge obiettivo	Conferenza dei servizi in corso nel 2003			
Corridoio trasversali	Roma-Rieti	Potenziamento tratta Roma-Corchi-Rieti (disponibilità effettiva messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				325.697.000,00
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Potenziamento rete della Campania	Napoli-Napoli	Nuovo ACS (Apparato Centrale Sistemico) per il controllo delle locomotive del treno nella stazione di Aviano		Operativa dal 2002		2002	4.330.000,00
Potenziamento rete della Campania	Caserta-Salerno	Nuova stazione nell'interporto di Ajello		Aperta nel 2002		2002	28.000.000,00
Potenziamento rete della Campania	Linea a Monte del Vesuvio	Nuova Linea a Monte del Vesuvio (Bivio Salerno-Bivio Caserta)			2003/ 2004		
Potenziamento rete della Campania	Catanzaro-Lamezia	Raddoppio della linea ferroviaria Catanzaro-Lamezia Terme, tratto Catanzaro-Catanzaro Lido		Progetto approvato dalla Conferenza dei servizi nel 2002			
Potenziamento rete della Campania	Silero-Corchi	svoristi di raddoppio sulla Silero-Corchi				2005	
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Corridoio Torino-Nord Europa	Salerno-Sicilia	Asse ferroviario Salerno-Foggia Calabria Palermo-Catania (disponibilità effettiva di 201,418 milioni di euro messa a bilancio del Cipe nel bilancio 2002-2004)	Legge obiettivo				12.291.874.000,00
Corridoio Torino-Nord Europa	NY Napoli-Reggio Calabria	Nuova linea Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria	Legge obiettivo				
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Messina	Raddoppio della tratta Fiumefreddo-Catolifreddo		Conferenza dei servizi in corso nel 2003	2003/ 2004		
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Messina	Strettoia di collegamento con il raddoppio (Rovato) dell'attuale linea			2003/ 2004	2005	
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Messina	Raddoppio in variante Tramo Vigliandro-Pizzo con ACS prima fase			2003/ 2004	2005	
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Messina	Raddoppio in variante Villafranca-Pace del Mare			2003/ 2004	2005	
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Messina	Raddoppio Pace del Mare-San Filippo del Mare				2005	
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Messina	Raddoppio tratta Messina-Villalba				2005	
Potenziamento rete della Sicilia	Messina-Siracusa	Potenziamento linea Messina-Catania-Siracusa	Legge obiettivo				
Potenziamento rete della Sicilia	Palermo-Agrigento	Potenziamento linea Palermo-Agrigento	Legge obiettivo				
Potenziamento rete della Sicilia	Nodo di Palermo	Raddoppio della linea Palermo-Centro-Aeroporto di Punta Raisi (Passante Succoveto-S. Felice e Percorso Palermo-Succoveto)		Approvato dalla Conferenza dei servizi a livello Operativo	2002		218.000.000,00
Potenziamento rete della Sicilia	Nodo di Palermo	Raddoppio del tratto di linea San Lorenzo-Audrea			2003/ 2004		
Potenziamento rete della Sicilia	Nodo di Palermo	Raddoppio P.M. Belgio-Francia-San Lorenzo				2005	
Potenziamento rete della Sicilia	Nodo di Palermo	Raddoppio Palermo-Carini ex-stato e tratto di linea Belgio-Ortona			2003/ 2004		
Programma	Linea	Opere/Impianti - Note	Procedure	Situazione	Apertura cartieri	Consegna opere	costo in euro
Potenziamento rete della Sardegna	Cagliari-Orleri-Oristano	Raddoppio della tratta Decimomannu-San Gavino		Progetto approvato dalla Conferenza dei servizi nel 2002			288.000.000,00

Fonte: elaborazione su dati ufficiali Cipe e su dati e comunicazioni FI, RR, TIR e Staffieri.
L'indicazione sull'apertura dei cartieri prevede tra il 2003 e il 2004 il periodo da RS.
L'efficienza delle consegne delle opere sono stati provvisoriamente dati sul sito www.staffieri.it e www.fir.it

Molteplici. Per l'Alta velocità sono sia progettuali, per soluzioni poco attente al territorio attraversato, sia normative/procedurali, con un non sempre giustificato potere d'interdizione da parte dei diversi soggetti interessati, sia di finanziamento delle opere, con un meccanismo mascherato da project financing dove in realtà nessuno, eccetto lo Stato, contribuisce con capitali di rischio nell'operazione (non a caso quello schema è stato abbandonato dopo alcuni anni).

Infine, per la rete esistente, brillava la già ricordata incapacità delle Ferrovie dello Stato di spendere i fondi ad essa destinati.

Fatti recenti

Oggi cosa cambia? Sicuramente molto dal punto di vista della capacità di spesa delle FS e anche di quello normativo, con le nuove procedure introdotte dalla Legge obiettivo (ma solo per una serie di opere); il vero nodo è e rimane quello del finanziamento, considerate le somme enormi di cui si parla.

Quindi, ancora una volta, si è davanti a una vera scommessa su cui si gioca la credibilità del Piano FS, almeno per quanto riguarda la rete AV e i suoi 60 miliardi di euro di costo (o 28,7, per restare alla sola Torino-Milano-Napoli). Comunque, come già ricordato, i fatti dicono che le Ferrovie dello Stato stanno progressivamente aumentando la propria capacità di spesa passando, per le infrastrutture, 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). Questa migliorata capacità di spesa è visibile in numerosi i cantieri aperti, sia sulla rete convenzionale che sulla nuova rete AV. Sulla rete convenzionale sono stati realizzati o sono in corso molti interventi di potenziamento delle linee di valico e della rete nazionale, come segnalato anche nel numero di giugno 2003 della rivista, e recentemente 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 spiccano la Milano-Bologna, iniziata nel 2001, e soprattutto la Torino-Novara, dove si sta procedendo a tempi di record, con un avanzamento di oltre il 30 per cento dopo poco più di un anno dall'apertura dei cantieri, e un ritmo di fatturazione dei lavori di circa 140 milioni di euro al mese (oltre 270 miliardi di lire), ed è realistico prevedere il rispetto dei tempi di consegna delle opere, entro l'ottobre 2005.

Previsioni nell'immediato

Alla fine del 2005 il Piano del Gruppo prevede la realizzazione, sulla nuova linea AV Torino-Milano-Napoli, di 540 chilometri di linea di cui 300 attivati (il resto seguirà, entro il 2008), il completamento di 115 chilometri di gallerie e 132 tra ponti e viadotti. Sulla rete convenzionale FS dichiara 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 investiranno a partire dal 2003 circa 700 milioni di euro (circa 1.355 miliardi di lire) sulle 13 più importanti stazioni italiane, grazie anche alla recente approvazione da parte dal Cipe, che nell'ambito della Legge obiettivo ha sbloccato il progetto stanziando 260,8 milioni di euro di contributo statale (poco più di 500 miliardi di lire). 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 luglio scorso 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 Cimoli, vengono superati i limiti fissati dalla legge quadro sull'inquinamento acustico, la 447/95 (che tra l'altro 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).

Per le situazioni più critiche, ad esempio quelle dove transitano più di 60 mila treni l'anno (come la Milano-Napoli) l'intervento dovrebbe essere effettuato entro il 2006, e comunque dispone già di un finanziamento da parte dello Stato di 1.214 milioni di euro per il primo quinquennio, di cui 310 già finanziati (103 dalla finanziaria 2002 e 207 nel 2003), mentre gli altri verranno inseriti nelle finanziarie 2004, 2005 e 2006). In conclusione, secondo FS già oggi in Italia sono in piena attività 550 cantieri legati alla ferrovia, e alla fine del 2005 si stima che saranno 800, considerando un programma d'investimenti per infrastrutture che prevede 7.300 milioni di euro nel 2004 e 8.700 nel 2005.

La fresa della galleria di Monte Zucco



Il nuovo meccanismo di finanziamento

La progressione degli investimenti FS non è comunque sufficiente a coprire l'intero Piano infrastrutturale da 123 miliardi di euro.

Da qui la necessità di individuare un meccanismo di finanziamento almeno per i progetti dell'Alta velocità, prima fra tutte la Torino-Milano-Napoli.

Secondo dati Tav, la previsione di investimento per la sua realizzazione è di 28.790 milioni di euro, comprensivi di costi di struttura e fondo di riserva; di questi, al marzo 2003 l'avanzamento economico segnalato da Tav, cioè l'investimento già realizzato, è di circa 9.733 milioni di euro, quasi 19 mila miliardi di lire (recentemente ha ottenuto un prestito di 300 milioni di euro dalla Bei per il completamento della Bologna-Firenze), quindi poco più del 30 per cento del totale, in quasi dieci anni.

Per il resto del progetto AV, la Milano-Venezia e il Terzo Valico di Genova, l'avanzamento economico riguarda soprattutto la progettazione, per circa 182 milioni di euro.

Nella sostanza, fino a oggi il gruppo FS, quindi lo Stato, hanno finanziato l'AV con oltre 9 miliardi di euro, ma ne mancano ancora 19 per completarle (circa 37 mila miliardi di lire), da reperire entro il 2008, quando dovrebbe essere operativo l'ultimo tratto dell'asse principale, cioè la Novara-Milano.

Quindi il nodo da risolvere, perchè il progetto sia credibile, è quello di chi e come paga i costi.

La scommessa Ispa

La Finanziaria 2003 ha indicato il soggetto finanziatore dell'AV nella neonata Infrastrutture Spa (Ispa), una società controllata al cento per cento dalla Cassa depositi e prestiti, istituita nel dicembre del 2002 con un capitale sociale minimo simbolico di un milione di euro, che però potrà aumentare – come defini-

Il programma AV/AC in Italia



to in un recente decreto – fino a un tetto massimo di 3,2 miliardi di euro, cioè circa 6 mila miliardi di lire (niente altro – ha precisato in una audizione al Senato il Presidente di Ispa, Andrea Monorchio – nessun immobile, o Colosseo, o raccolta di quadri), utilizzando la raccolta generata dalle cartolarizzazioni dei crediti della Cassa depositi e prestiti.

La sua missione è quella di finanziare e concedere garanzie per la realizzazione di infrastrutture e investimenti al fine di

Il cantiere del viadotto La Piovana 2 della linea AV Milano-Bologna



promuovere lo sviluppo economico, importando di fatto un modello prevalente in Europa, sull'esempio cioè di società come la francese Cdc, la tedesca KfW, la spagnola Ico e l'austriaca Okb.

Dal punto di vista formale Tav chiarisce che fino al 31 dicembre 2002 la convenzione tra Rfi e Tav prevedeva, per la Torino-Milano-Napoli, uno schema finanziario sostenuto al 40 per cento dallo Stato (attraverso Rfi) e al 60 per cento dai privati; lo Stato, sempre attraverso Rfi, doveva far fronte anche al fabbisogno necessario per il pagamento degli

interessi cosiddetti "intercalari", maturati cioè sul debito contratto con il mercato nel periodo che va fino alla fine della costruzione e all'avviamento.

Il rimborso del debito generato dopo questo periodo veniva rimborsato mediante i canoni d'affitto che Rfi avrebbe pagato a Tav per l'utilizzo delle linee.

La svolta della Finanziaria 2003

Tutto cambia dall'1 gennaio 2003, per il nuovo schema introdotto dalla Legge

finanziaria, che obbliga Infrastrutture Spa a finanziare prioritariamente e integralmente il progetto Alta velocità; da quella data la ripartizione 60-40 per cento non ha più motivo di esistere.

Il nuovo modello finanziario – ricorda Tav – prevede sia la copertura dei costi futuri sia il trasferimento a Ispa dell'indebitamento contratto sul mercato da Tav ("ex" quota 60 per cento) e la trasformazione in capitale sociale del debito maturato da Tav nei confronti di Rfi ("ex" quota 40 per cento), oltre all'allungamento al 2061 della concessione a Tav e la necessaria revisione del Contratto di Programma con lo Stato.

Per quanto riguarda l'accensione dei finanziamenti sul mercato, lo Stato continuerà a coprire la quota relativa agli interessi, fino alla conclusione dei lavori AV (interessi intercalari); nel periodo successivo saranno coperti dall'affitto delle linee a Rfi, sia per la quota interessi che per quella relativa al capitale.

Tempi e costi linea AV Torino-Milano-Napoli

Linea	Note	Apertura cantiere	Fine lavori	costo in euro
Torino-Milano	L'investimento comprende circa 1.550 miliardi di euro per le opere di riqualificazione delle rete esistente Torino-Novara Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire	2002	2005/ 2008	6.678.000.000 1.387.000.000 5.671.000.000 82,45
Milano-Bologna	In corso di costruzione Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire	2001	2007	6.194.000.000 1.495.000.000 4.664.000.000 75,77
Bologna-Firenze	In corso di costruzione Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire	1996	2007	4.700.000.000 2.619.000.000 2.081.000.000 44,28
Roma-Napoli	In corso di costruzione (escluso tratto terminale) Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire	1994	2004	5.153.000.000 3.804.000.000 1.349.000.000 75,18
Nodo di Bologna	Linea AV (solo i lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci) Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire	2003	2007	1.105.000.000 185.000.000 920.000.000 83,23
Nodo di Firenze	Linea AV (solo lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci. Conferenze dei servizi previste nel 2003) Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire		2007	1.211.000.000 87.000.000 1.124.000.000 92,82
Nodo di Roma	Linea AV (solo i lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci) Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire		2004	568.000.000 172.000.000 396.000.000 68,12
Nodo di Napoli	Linea AV (solo i lavori di prima fase, che riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci) Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire		2005	376.000.000 87.000.000 287.000.000 76,74
Firenze-Roma	L'investimento Tav si inquadra all'interno di un più complessivo intervento di adeguamento/riassetto condotto da Rfi			351.000.000
Nodo di Torino				129.000.000
Nodo di Milano				73.000.000
	TOTALE			553.000.000
	Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003			77.000.000
	Investimenti necessari al completamento			476.000.000
	differenza % ancora da investire			86,18
TOTALE Torino-Milano-Napoli	La previsione di investimento per la realizzazione dell'intera Torino-Milano-Napoli è di 28.790 miliardi di Euro comprensivi di costi di strutture e fondo di riserva. Investimenti già effettuati al 31 marzo 2003 Investimenti necessari al completamento differenza % ancora da investire	1994	2008	28.790.000.000 9.733.000.000 19.057.000.000 66,15

Fonte: elaborazione su dati Tav Spa

Come saranno reperiti i fondi

Siamo quindi davanti a nuovi meccanismi di finanziamento o alla riedizione di quelli vecchi sotto false spoglie?

E' un problema di finanza – sintetizza Ugo Martinat, Viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti – perchè per fare un'opera pubblica si deve disporre della somma necessaria, ma lo Stato non può contrarre mutui, al massimo predisporre Piani triennali, e deve stare all'interno del tetto di spesa fissato dagli accordi internazionali. Viceversa, Ispa può rivolgersi al mercato e chiedere fondi emettendo titoli pluridecennali, con un certo tasso d'interesse; Ispa da poi i fondi a chi realizza le infrastrutture, che li restituisce a Ispa con i ratei versati dallo Stato; quindi, nel bilancio dello Stato non ci sarà l'intero costo dell'opera, ma una percentuale (un trentesimo o un ventesimo) più gli interessi.

Considerando che Ispa diverrà operativa dal gennaio 2004, nella Finanziaria di quest'anno si troveranno ancora finanziamenti ordinari, mentre e i primi ratei interesseranno la Finanziaria del 2005.



L'impianto di prefabbricazione delle travi quadricassone di Agognate, per la linea AV Torino-Novara

Tecnicamente – come previsto dall'articolo 75 della Finanziaria 2003 – l'operazione condotta da Ispa segue il cosiddetto "sistema del patrimonio segregato", che non incide cioè sul patrimonio aziendale, e consiste nell'emissione di titoli con garanzia speciale, derivata sia dai ricavi futuri della gestione delle linee sia, soprattutto, dall'eventuale integrazione a carico dello Stato. In sostanza, lo Stato si addossa da subito gli interessi intercalari, quelli cioè che decorrono dal momento in cui viene erogato il prestito, sino a quando le linee cominciano a produrre reddito, e interverrà in seguito – fra oltre dieci anni – se gli introiti non saranno sufficienti quando si dovrà pagare la rata di ammortamento del prestito.

Il fattore credibilità

Il meccanismo di finanziamento dell'AV si basa di fatto su tre credibilità: quella di Ispa, necessaria a convincere gli investitori, quella di Tav/Rfi, sulla reale capacità di prevedere e produrre ricavi, e quella dello Stato italiano, di essere in grado di coprire il debito e gli eventuali mancati introiti.

Per quanto riguarda Infrastrutture Spa, il suo Presidente ha dichiarato – nella già citata audizione al Senato – che il suo rating, cioè il merito di credito, po-

trebbe essere addirittura superiore a quello della Repubblica italiana, che ha la doppia A.

In particolare Andrea Monorchio ritiene che Ispa possa ottenere la tripla A, cioè il massimo del merito di credito ottenibile; il vantaggio sono numerosi punti base di interesse in meno rispetto ad una società con rating inferiore.

Un contributo a questa credibilità elevata deriva sicuramente dal fatto che il capita-

le sociale è fornito inizialmente dalla Cassa depositi e prestiti in forma liquida e in quantità molto consistente, superiore a qualsiasi altra società italiana.

Credibilità delle previsioni e della gestione FS

La redditività della rete è stata messa a fuoco attraverso alcuni modelli matematici elaborati da FS.

Il modello matematico – secondo quanto dichiarato da Monorchio al Senato – prevede che su alcune tratte l'affitto della linea possa garantire un ritorno del capitale investito: in una esercitazione effettuata su questo modello nel 2002 (prima che la Finanziaria 2003 decidesse di accollarle l'intero finanziamento del progetto AV), Ispa ha stimato che entro il 2061 non soltanto poteva avvenire l'ammortamento del 40 per cento di capitale investito dalle FS, ma anche il 60 per cento del capitale investito dallo Stato. Per Andrea Monorchio le ipotesi impiegate dal modello sono parse prudenziali in relazione al traffico ed alla tariffa applicabile, di conseguenza il Parlamento, approvando la Finanziaria per il 2003,

La galleria artificiale Rondissone della Torino-Novara





Costruzione di un rilevato della Torino-Milano

ha ritenuto più adeguato passare a un sistema di finanziamento nel quale Ispa si occupa di minimizzare il costo di raccolta delle risorse, che troveranno rimborso attraverso i flussi di reddito effettivi derivanti dall'affitto della linea. In ogni caso – ha ribadito Monorchio – è un debito che viene ripagato, salvo gli interessi intercalari che sono stati versati. Diverso è quanto afferma Tav (nel luglio 2003): a suo parere “lo Stato si farà carico di integrare quella parte del debito che i proventi non riusciranno a coprire, stimabile nell'ordine del 50%”.

Per questo sarà interessante verificare con esattezza il Piano finanziario di Tav, per comprendere quali siano effettivamente gli investimenti tratta per tratta, i livelli di redditività, quando invece presumibilmente scatterà la garanzia dello Stato, nonché il prezzo a cui Tav affitterà l'infrastruttura a Rfi, in quanto – come ha sostenuto la senatrice Anna Donati durante l'audizione di Monorchio – se si prevede un prezzo elevato, per recuperare il massimo (dovendo pagare gli investimenti), il rischio sarà di indebitare Rfi, su cui poi dovrà intervenire lo Stato.

Il ruolo dello Stato

Avendo come premessa il dubbio sull'effettiva redditività delle linee, è evidente che risulta essenziale la garanzia dello Stato verso gli investitori: un vero e proprio paracadute deciso dalla Finanziaria 2003 per rendere credibile questa operazione.

Però – come sostiene il Presidente Monorchio – fino a quando la garanzia non scatta non viene iscritta nel bilancio, quindi è di fatto una garanzia fideiussoria, non un credito di cassa, e si sposta in là nel tempo. Ma è evidente – come hanno sottolineato alcuni membri della commissione Lavori pubblici del Senato – che se gli introiti delle linee non basteranno, da oggi al 2061 si rischia di preparare un cospicuo debito pubblico, e si parla di decine di miliardi di euro.

Avvio delle opere con Atti ponte

Nell'immediato però il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sta dimostrando di sapere spendere i (pochi) fondi messi a disposizione dalla Finanziaria 2002.

Come già segnalato nel numero di aprile della rivista, con parte di quei fondi sono state sbloccate una serie di opere importanti, dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria al Passante di Mestre, al progetto di Grandi stazioni Spa per la ristrutturazione delle 13 maggiori stazioni ferroviarie italiane.

Con le risorse rimanenti si stanno oggi finanziando gli Atti ponte.

Per le linee dell'alta velocità, ad esempio, anche se fosse possibile, si ritiene inutile finanziare interamente i milioni di euro del costo complessivo di un'opera che aprirà i cantieri fra tre/quattro anni, perchè prima deve essere realizzato il progetto definitivo, la cantierizzazione, gli espropri ecc.

Non ha senso immobilizzare tutti questi fondi oggi – sottolineano al Ministero – specie con le attuali ristrettezze di bilancio; con gli Atti ponte, come è stato fatto per l'Alta velocità Torino-Novara, si finanziano invece i cosiddetti “lavori propedeutici”, cioè progettazione definitiva ed esecutiva, indagini sul suolo e il sottosuolo (geognostiche, archeologiche, idrogeologiche ecc.), la cantierizzazione (che in genere richiede da uno a due anni), l'acquisto delle macchine (a volte servono macchine importanti, come le frese per il terzo valico di Genova o la galleria di Lonato sulla Milano-Verona, che tra progettazione e costruzione richiedono quasi due anni). Così, ad esempio, destinando 200 milioni di euro alla Milano-Verona si consente la realizzazione di tutte le opere accessorie necessarie per fare partire il cantiere; poi, quando tutto sarà pronto, si approverà il progetto definitivo e si concederà il finanziamento per stipulare l'atto integrativo. Di fatto, con contributi minimi si permette lo svolgimento di una serie di attività che hanno un costo relativamente basso, perchè fatte di piccoli interventi sul territorio, molto distribuiti, non legati direttamente ai cantieri dell'opera, ma essenziali perchè possa essere realizzata; quando sono terminati l'opera può partire, e – sostengono al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – la si realizza molto velocemente, evitando anche i residui passivi e le situazioni finanziarie critiche che creano problemi al bilancio dello Stato, perchè immobilizzano grandi quantità di denaro non speso.