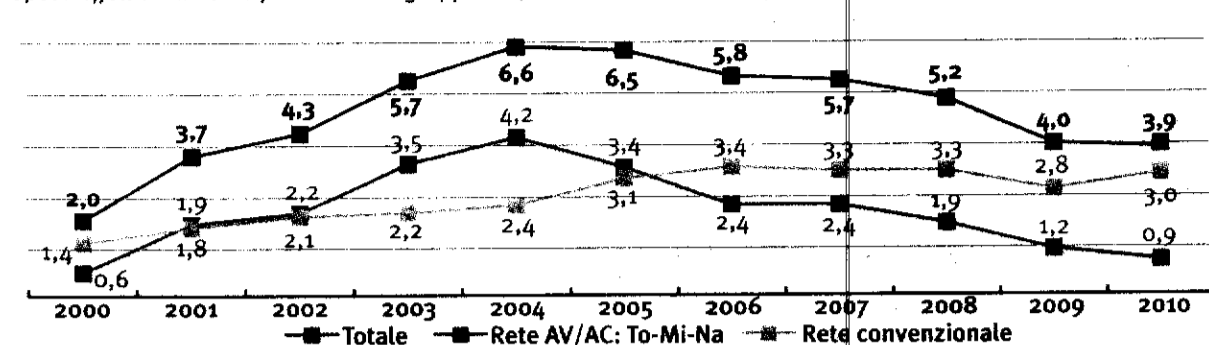


INFRASTRUTTURE Ferrovie

LA PARABOLA DEGLI INVESTIMENTI

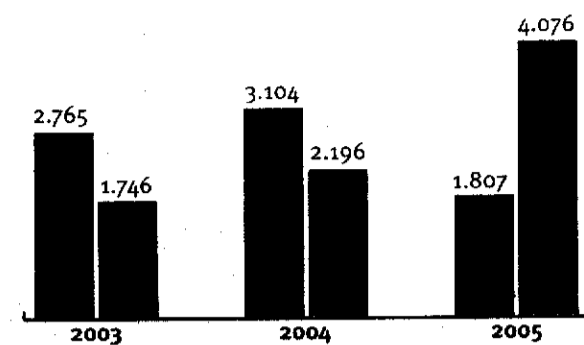
Spesa effettiva annuale per lavori nel gruppo Fs (valori in miliardi di euro)



Fonte: Fs

NELL'ULTIMO ANNO IN FRENATA ANCHE

Importo (in milioni di euro) degli avvisi pubblici del



Fonte: Cresme Europa Servizi

Risolto il nodo dei lotti costruttivi si sblocca l'aggiornamento 2009 del Contratto di programma

Rfi, nuove opere per 5,7 miliardi

Presenti anche molti mini interventi - Settecento milioni alla manutenzione

PAGINE DI ALESSANDRO ARONA

I commi 232-234 dell'articolo 2 della Finanziaria 2010 sbloccano l'aggiornamento 2009 del Contratto di programma Stato-Rfi, riavviando un iter che dovrebbe portare nel giro di un paio di mesi alla piena utilizzabilità di nuove risorse per 5,7 miliardi di euro.

Il documento, che dovrebbe aggiornare ogni inizio d'anno, in base alle risorse di cassa stanziare in Finanziaria, il contratto originario firmato nel 2007, si è bloccato nel 2009 prima per i tagli operati dal Dl 112/2008, poi per gli stanziamenti speciali arrivati in corso d'anno dai fondi europei e Fas, infine dal nodo dei «lotti costruttivi», risolto appunto solo con la Finanziaria (si veda «Edilizia e Territorio» numero 49-50/2009 e lo scorso numero di «Commenti e Norme», a pagina 6). Ora l'aggiornamento 2009 del Contratto è pronto per il parere del Cipe, a cui seguiranno i pareri delle commissioni di Camera e Senato, poi la firma tra Rfi e il ministero delle Infrastrutture, e infine la registrazione della Corte dei conti. «Il tutto non prima di febbraio-marzo» prevedono all'Ance.

LA «MANOVRA»

La profonda revisione del Contratto di programma (Cdp) Stato-Rfi, aggiornato dal governo Prodi nella primavera 2008 prima delle elezioni, è stata imposta prima di tutto dal pesante taglio operato dal governo Berlusconi ai fondi ordinari Rfi per investimenti ferroviari. In gran parte con il Dl 112/2008, per un importo di 3.561 milioni di euro, più altri tagli spot per 108 milioni: in tutto 3.669 milioni.

Poi, nel corso dell'anno appena concluso, si sono aggiunti fondi «speciali» per opere ferroviarie (Reti Ten, fondi europei, riprogrammazione Fas), per un totale di 3.711 milioni di euro.

Infine si sono aggiunti i nuovi stanziamenti ordinari della Finanziaria 2009, pari a 2.384 milioni di euro (a fronte di una previsione, nella legge di bilancio di un anno prima, di 3,5 miliardi di euro). Rfi tuttavia spiega che i finanziamenti resi effettivamente operativi con le risorse aggiuntive 2009 sono pari solo a 1.039 milioni. Il resto (per arrivare a 2,384 miliardi) era infatti già previsto e assegnato, per il 2009, nell'aggiornamento 2008 del Cdp.

I TAGLI PER 3,7 MILIARDI

La prima operazione che ha fatto Rfi, in seguito ai tagli dell'estate 2008, è stata di individuare una serie di interventi da definanziare: opere sulle quali, in base al Contratto versione 2008, erano state «prenotate» risorse a valere sugli stanziamenti previsti dal 2009.

L'opera più rilevante, sull'itinerario Messina-Siracusa, è il raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo (tagliati 1.711 milioni), seguita dal completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia, tratta Andora-Finale (576,7 milioni) e dal raddoppio della Spoleto-Terni (511,4). Tagliato anche il secondo lotto del raddoppio Milano-Mortara (175,7), il passante merci di Novara (45,4), la nuova linea Ferrandina-Matera-Venusio (39,5), una fase della Cagliari-Oristano (23,3), il nuovo terminal di Sesto San Giovanni (10,2), la riallocazione dello scalo di Casalmaggiore (11,3). Più altri interventi diffusi, come il programma lunghe gallerie, i

collegamenti ai porti (133 milioni) e anche le «disponibilità residue per interessi sul progetto Tav (346 mln).

GLI SPOSTAMENTI

Rfi ha poi tagliato altre assegnazioni per 979 milioni, spostando i fondi su altre opere per un pari valore. Tra i tagli spicca un altro lotto della Milano-Mortara (159 milioni) e il primo tratto della Napoli-Bari (Cancello-Napoli e Cancello-Frasso), -105 milioni, intervento però recuperato con fondi Fas (tabella a destra). E poi ancora: upgrading terminali (-195 mln), risanamento acustico e programma lunghe gallerie (-162), soppressione passaggi a livello (-100), telecomunicazioni (-106), Scelto e attrezzaggi tecnologici

(-75), flotta navale (-49). Tra le opere finanziate con questi 979 milioni spicca invece la manutenzione straordinaria e upgrading della rete (344 mln) e la Treviglio-Brescia Av/AC (316 milioni, a cui si aggiungono 634 milioni dal Fas). Poi interventi di ammodernamento infrastrutturale per 110 mln, interventi sulla rete in Abruzzo (90 mln), apparati centrali e Prg (80), Ertms (18), potenziamento tecnologico Pavia-Milano Rogoredo (20).

I NUOVI STANZIAMENTI

Da fondi speciali (Reti Ten, fondi europei Pon, fondi Fas, legge obiettivo, enti locali) sono emersi in tutto 3.711 milioni di euro nel corso del 2009 (secondo i calcoli dell'Ance sarebbero un

po' di più, 3.924, come si vede nel tabellone a destra). La maggior parte di questi, 3.761 milioni secondo l'Ance, sono vincolati a specifici interventi. Spiccano le nuove tratte ad alta capacità: Torino-Lione e tunnel del Brennero nell'ambito dei fondi europei Ten (rispettivamente 437 e 393 milioni); Treviglio-Brescia e Terzo Valico nell'ambito delle risorse Fas e legge obiettivo decise dal Cipe il 26 giugno scorso (rispettivamente 634 e 500 milioni).

Risorse per 163 milioni erano però destinate a interventi che avevano già copertura, e non essendo «vincolate» sono state spostate da Rfi («riutilizzate»), nella bozza di Cdp, a nuovi interventi (tabella a destra in

basso), tra cui spicca la Rho-Gallarate (accesso a Malpensa), che in tutto ottiene 351 milioni.

Complessivamente il nuovo Contratto di programma destina 5.730 milioni di euro per nuovi interventi, di cui 979 milioni derivano dalla rimodulazione descritta sopra e 4.752 da risorse aggiuntive 2009-2010. Le tabelle a destra indicano le destinazioni dai fondi speciali, per un totale di 3,9 miliardi (sono 3,7 secondo Rfi, che però non precisa il dettaglio degli interventi); delle riallocazioni per 979 milioni abbiamo già detto, mentre è difficile avere certezza sui rimanenti 827 milioni (un miliardo stando a Rfi).

Perché? Le ferrovie per ora, a Contratto ancora non

L'analisi: cosa esce con il taglio di 3,7 miliardi e cosa entra con i 4,7 aggiuntivi

Così partono le nuove tratte Av/AC

La manovra di tagli e aggiunte di fondi per gli investimenti ferroviari avvenuta nel 2008-2009 (si veda la tabella in alto a destra) è apparentemente a «saldo» positivo: i tagli di 3,7 miliardi del Dl 112/2008 sarebbero cioè più che compensati dai 3,7 miliardi aggiuntivi arrivati nel 2009 da fondi speciali (tabellone a

destra) e dai nuovi fondi della Finanziaria 2009 (1.039 milioni).

Un saldo positivo (apparente) per 1.081 milioni. I 1.077 milioni dall'Unione europea, infatti, erano già previsti. E in sostanza è così anche per gli enti locali, 282 milioni. In tutto 1.349 milioni da considerare aggiuntivi sì, ma che sarebbero arrivati comunque.

Scelta autonoma del Governo sono invece i 2.564 milioni messi con legge obiettivo e Fas, ma da questi ultimi sono arrivati solo 200 milioni, rispetto ai 577 che erano previsti nel Piano Fas nazionale fino al 2008.

Dunque l'apporto aggiuntivo Fas-legge obiettivo è solo 1.987 mln (2.564 - 577).

Il saldo «vero» è dunque: fondi in più

per 1.987 + 1.039 (finanz. 2009) e tagli per 3.669, risultato -643 milioni. Oltre al fatto che per definizione i fondi europei dovrebbero essere aggiuntivi rispetto a quelli ordinari.

Dopodiché vediamo cosa è successo «dentro» questi numeri. Tra gli interventi previsti nel nuovo addendum Rfi spiccano le nuove tratte Av/AC: Treviglio-Brescia, Terzo Valico, Torino-Lione e Brennero, che insieme al Ponte (167 mln) si prendono 2,9 miliardi su 5,7.

Circa 465 milioni di euro andranno poi a interventi già in corso, per coprire aumenti di costi (tra questi c'è ad esempio la Lunghetta-Guidonia, 48 mln); 44 milioni sono per «collegamenti con porti e interporti»; 16 milioni per studi e progettazioni. Circa 477 milioni andranno a tre opere: accesso al Brennero, ammodernamento To-Mi-Ve-Ts e Messina-Catania-Palermo. A manutenzioni e ammodernamenti vanno 700 milioni, ai colli di bottiglia 503. ■

LA BOZZA ALLA FIRMA

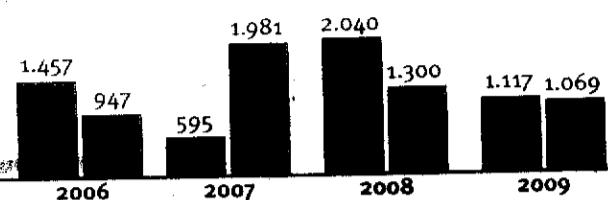
I macrocapitoli della bozza di Contratto 2009 Rfi (milioni)

Grandi opere (Treviglio-Brescia, Terzo valico, Torino-Lione, Brennero, Ponte)	2.894
Potenziamento grandi itinerari nazionali	811
Continuità interventi in corso	465
Manutenzione straordinaria, upgrading, ammodernamenti reti esistenti	713
Colli di bottiglia (Novara, Milano, Firenze, Roma)	503
Rete abruzzese e meridionale	284
Collegamenti con porti e interporti	44
Progettazioni	16
TOTALE	5.730

INFRASTRUTTURE Ferrovie

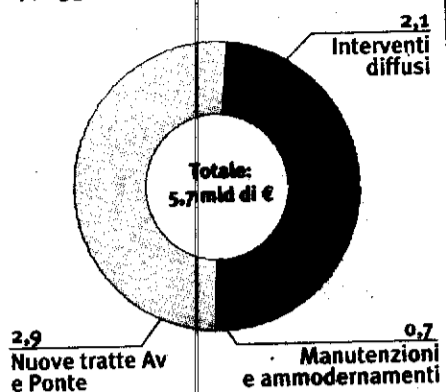
BANDI E AGGIUDICAZIONI

Gruppo Fs per lavori e delle aggiudicazioni (sempre per lavori)

■ Bandi
■ Aggiudicazioni

CATEGORIE DI INTERVENTI

Rfi, aggiornamento 2009 del Contratto



IL VIA-VAI DEI FINANZIAMENTI

Risorse tagliate e aggiunte nel 2008-2009 per investimenti Rfi

	Tagli	Finanz.
Taglio di fondi ordinari a Rfi (DI 112/2008)	-3.669	
Spostamento di opere tra i fondi esistenti (2008)	-979	+979
Risorse "speciali" aggiuntive 2009 (Fas, legge obiettivo, fonti Ue ed enti locali)		+3.711
Finanziamenti resi operativi con la Finanziaria 2009		+1.039
Saldo tagli/fondi	+1.081	
Totale nuovi fondi Contratto di progr. 2009	5.730	
di cui con risorse aggiuntive 2009-2010		4.752
di cui risorse rimodulate già nel Cdp 2008		979

LE TRATTE COBERTE CON FONDI SPECIALI

Cdp Rfi 2009, opere da fondi speciali (in milioni), solo risorse vincolate

Fonte di finanziamento	Importo
1 - FONDI EUROPEI	1.076,8
di cui reti Ten-T	999,5
Torino-Lione (Studi e indagini)	33,5(1)
Tunnel di base del Brennero (Progettazione)	33,3(1)
Ermts (Sviluppo e implementazione)	1,5(1)
Torino-Lione (Studi e lavori)	437,2
Tunnel di base del Brennero (Progettazione e lavori)	393,0
Linee di accesso sud al Brennero (Realizzazione)	16,9
Treviglio-Brescia (Studi)	6,0
Aeroporto di Fiumicino (Studi)	0,7
di cui Fes: Pon "Trasporti" - "Reti e Mobilità"	77,3
Fermata Rfi aeroporto Elmas (Lavori)	7,7(2)
Potenziamento infrastrutture nella Regione Sicilia	20,0
2 - RISORSE DI TERZI - CONVENZIONI CON ENTI LOCALI	282,4
Ammodernamento infrastrutturale	95,2
Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio-Pisa	70,0
Stazioni	30,1
Soppressione passaggi a livello	19,3
Manutenzione straordinaria e upgrading rete	17,1
Potenz. tecn. Bologna-Verona-Brennero	7,1
Raddoppio Decimomannu-S. Gavino	4,5
Metroferrovia Messina-Giampilieri	2,3
Itinerario Napoli-Bari: Cancellone-Benevento e bretella di Foggia (Progettazione)	0,3
SUB-TOTALE (1)+(2)	1.359,2
3 - RISORSE FAS E LEGGE OBIETTIVO	2.564,5
Treviglio-Brescia	633,9
Terzo Valico dei Giovi (Milano-Genova)	500,0
Rho-Gallarate	292,0
Pontremolese: 1ª sub-tratta Parma-Vicoforte	234,6
Adeguamento Rete ferroviaria meridionale: tratta Siracusa-Ragusa-Gela	120,0
Variante di Cannitello: Prog. e assist. alla realizzazione (Stretto Spa)	7,0
Adeguamento Rete meridionale (Manutenzione straordinaria e upgrading)	316,0
Partecipazione Ponte sullo stretto di Messina	351,0
Interventi di potenziamento nella Regione Sicilia	10,0
Itinerario Napoli-Bari	100,0
TOTALE (1)+(2)+(3)	3.924,0
di cui risorse non vincolate (da riutilizzare, vedi qui sotto)	163,0

Fonte: Elaborazione Ance su bozza Aggiornamento 2009 del Contratto di programma Rfi

(1) Fondi Ten 2000-2006; (2) Pon trasporti 2000-2006

IL RIUTILIZZO DEI 163 MILIONI

Opere finanziate con i fondi speciali non vincolati

Descrizione	Importo
Rho Gallarate	59,0
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	47,7
Lambrate-Treviglio	28,0
Raddoppio Decimomannu-S. Gavino	11,0
Interventi in Abruzzo	10,0
Apparati centrali e piani regolatori generali	4,4
Linea a monte del Vesuvio	2,5
TOTALE	163,0

Fonte: Elaborazione Ance su bozza Cdp Rfi 2009

Fine della Tav e lavori a rilento dietro il dato Ma la spesa vera scende del 25%

Nel corso del 2009 i pagamenti effettivi di Rfi alle imprese di costruzione per lavori in corso sono scesi di 1,2 miliardi di euro rispetto all'anno precedente, da 5,2 a 4,0 miliardi (-23%).

Un calo che ha evidentemente inciso non poco sulla frenata di quest'anno degli investimenti in opere pubbliche, calcolata nell'8,1% dall'Ufficio studi Ance e nel 6% dal Cresme.

Non andrà meglio nel 2010: Rfi prevede spese per 3,9 miliardi, il 25% in meno rispetto al 2008. Se poi confrontiamo questo numero con la media di sei miliardi di euro nel periodo 2003-2007, il calo è del 35% (sia il consuntivo 2009 che il budget 2010 non sono ancora dati "ufficiali", ma sono le previsioni aggiornate a oggi di Rfi).

Il dato nasce anzitutto dalla fine (o quasi) dei lavori per l'alta velocità Torino-Milano-Napoli, come si può vedere dal grafico in alto a sinistra: restano circa 2,7 miliardi da spendere per i nodi urbani e le stazioni, che saranno spalmati sui prossimi quattro/cinque anni. La spesa sulla rete convenzionale è tuttavia aumentata, dagli 1,4 miliardi di inizio decennio a oltre tre miliardi di euro. Anche se nell'anno appena finito è stata proprio una spesa per opere "ordinarie" inferiori al previsto a far sballare il budget. Rfi prevedeva infatti, un anno fa, un totale di 4,6 miliardi: ma i 3,3 miliardi sulla rete ordinaria sono stati in effetti solo 2,8 e gli 1,3 per la Tav solo 1,2.

«Il motivo di questi dati - spiegano a Rfi - è la difficoltà delle imprese a proseguire i lavori appaltati. Difficoltà economiche: vincono le gare con forti ribassi e poi dicono che i prezzi non sono remunerativi». «Sì, certo - proseguono - questo accadeva anche negli anni scorsi, ma la differenza è che ora le imprese hanno difficoltà ad avere finanziamenti dalle banche, dunque cominciano a non pagare fornitori e subappaltatori e la macchina si inceppa. Ad esempio, sulla Genova-Ventimiglia l'impresa spagnola che sta facendo una galleria (Ferrovial, ndr) è in difficoltà, si arriverà probabilmente alla rescissione. E molte altre rescissioni sono state

o saranno fatte».

Ma sui ritardi hanno pesato anche i tempi lunghi di aggiudicazione, condizionati secondo Rfi dai ricorsi delle imprese. Se guardiamo la lista diffusa da Rfi un anno fa (sul numero 8/2009 di «Edilizia e Territorio»), opere per 2,6 miliardi di euro che si prevedeva di affidare o mandare in gara, solo per una piccola minoranza di interventi si è arrivati effettivamente alla consegna dei lavori.

Tra gli interventi principali, il potenziamento della Voltri-Brignole (450 milioni) è andato in gara solo a fine 2009, e l'aggiudicazione provvisoria è stata bloccata da un ricorso, anche se l'assegnazione definitiva è prevista da Rfi per fine mese.

La Arcisate-Stabio (219 milioni di euro) è andata in gara e aggiudicata nel 2009, anche se ora è in corso la progettazione esecutiva. Sul Passante di Bologna Av/Ac (83 milioni) la gara è ancora in corso, mentre per la riqualificazione della tratta San Cristoforo-P.ta Romana a Milano (30 mln) «ci sono problemi con i quartieri» spiega Rfi, e la gara non è ancora partita.

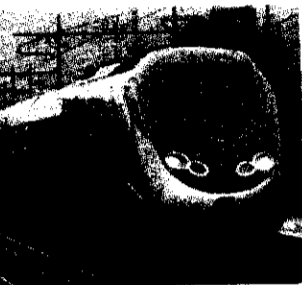
Il nodo di Falconara (182 milioni) è ancora fermo in attesa del via libera Cipe. Il raddoppio della Bari S. Andrea-Bitetto (180 mln) è stato aggiudicato provvisoriamente il 5 giugno scorso, ma è ancora ferma per i ricorsi (il via libera è atteso per fine mese).

Il raddoppio della Lunghezza-Guidonia (95 mln) è ancora in gara (aggiudicazione prevista a marzo) e così quello della Castelplano-Montecarotto (61 mln) sulla Orte-Falconara (aggiudicazione ad agosto).

Ancora da avviare le gare per la stazione di Ciampino (54 mln) e per la bretella di Casilino (47). In corso, ma non aggiudicate, quelle per la viabilità della stazione di Afragola (46 mln) e gli impianti a Pisa (12); e così anche gli interventi di ammodernamento tecnologico della Battipaglia-Reggio Calabria (90 milioni).

Sono stati invece affidati i lavori per le tecnologie di Palermo centrale (30 mln), la variante di Gozzano (20 mln) e le fermate Borgo Panigale e San Vitale a Bologna (18 mln). ■

Dai 5,2 mld del 2008 si è passati a 4 nel 2009 e 3,9 nel 2010



Un treno Trenitalia Frecciarossa

approvato, non vogliono fornire dettagli sulle singole opere. Tuttavia Rfi ci ha inviato una tabella per "macrocapitoli" su come si ripartiscono i 5.730 milioni di euro di «Opere da avviare con il nuovo Cdp», da cui si evincono alcune cose (si veda il servizio qui a sinistra).

I «LOTTI COSTRUTTIVI»

La questione riguarda tre opere: Treviglio-Brescia, Brennero, Terzo Valico (non la Pontremolese, precisa Rfi, il cui lotto è "funzionale"), per un costo complessivo di 11.024 milioni, di cui 2.328 disponibili e 8.647 da reperire. Secondo Rfi il nodo è risolto con la legittimazione per legge fatta dalla Finanziaria, mentre secondo l'Ance «dall'analisi dei documenti di programmazione economico-finanziaria (Dpef e Finanziaria 2010) non risulta possibile dare certezza sulla futura attribuzione di finanziamenti a queste opere nei tempi previsti» e questo secondo l'associazione costruttori potrebbe creare qualche perplessità alla Corte dei conti.

L'AGGIORNAMENTO 2010

I valzer degli aggiornamenti del Contratto di Rfi non sono finiti. Dal 1° gennaio si sono infatti aggiunte le risorse della Finanziaria 2010 per gli investimenti di Rfi, pari a 2.385 milioni. Ci dovrà dunque essere un nuovo aggiornamento, che dovrebbe essere separato e successivo rispetto a quello del 2009 (in teoria il Governo potrebbe decidere di accorpandolo a quello del 2009 e fare un unico nuovo documento, ma questo comporterebbe altri mesi di lavoro, mentre Rfi spinge per sbloccare quanto prima l'«addendum 2009»). ■