

PROGRAMMA DI OPERE PER L'ALTA VELOCITA' E CAPACITA' FERROVIARIA SULL'ASSE DEL BRENNERO.

Costi ufficiali.

Costi previsti da stime indipendenti.

Modelli di finanziamento, oneri per l'Italia, risorse disponibili.

Ipotesi teorica di costi finali delle opere eventualmente realizzate.

SOMMARIO

A.	COSTI ATTUALI E RISORSE DISPONIBILI PER LA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO E OPERE ACCESSORIE	2
A.1	<i>Stime di costo totale.....</i>	2
A.2	<i>Modelli di finanziamento e stime di onere economico reale per l'Italia.....</i>	3
A.3	<i>Risorse attualmente disponibili per Galleria di base del Brennero e opere accessorie</i>	8
A.3.1	Stanziamanti italiani per il periodo 2007-2013.....	9
A.3.2	Contributi UE per il periodo 2001-2006 e per il periodo 2007-2013.....	9
A.3.3	Accantonamento Autostrada del Brennero SpA fino al 2014.....	10
A.4	<i>Risorse ipotizzate in futuro per Galleria di base del Brennero e opere accessorie.....</i>	11
A.4.1	Stanziamanti italiani per il periodo 2014-2020.....	12
A.4.2	Accantonamento Autostrada del Brennero SpA a partire dal 2014.....	12
A.4.3	Ricorso al partenariato pubblico-privato (PPP) per realizzazione, finanziamento e manutenzione dell'attrezzatura del BBT (tecnologie, elettrificazione, rotaie, illuminazione, sistemi di controllo e allarme, sistemi informatici ed elettronici).....	12
A.4.4	Aumenti di capitale di TFB Holding.....	12
A.4.5	Proventi da eventuale finanziamento trasversale da tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette".....	13
A.4.6	Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020.....	14
A.4.7	Finanziamento Banca Europea Investimenti.....	14
B.	COSTI ATTUALI E RISORSE DISPONIBILI PER LE TRATTE FORTEZZA-VERONA DI ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	15
B.1	<i>Stime di costo totale.....</i>	15
B.2	<i>Modello di finanziamento ed onere economico per l'Italia.....</i>	16
B.3	<i>Risorse attualmente disponibili per le tratte di accesso Sud</i>	16
B.4	<i>Risorse ipotizzate in futuro per le tratte di accesso Sud</i>	19
C.	QUADRO RIASSUNTIVO. COSTI DELLE OPERE E RISORSE DISPONIBILI.....	21
D.	IPOTESI TEORICA DI COSTI FINALI DELLE OPERE EVENTUALMENTE REALIZZATE	22



23.10.2011
Claudio Campedelli, Gianfranco Poliandri

A. Costi attuali e risorse disponibili per la Galleria di base del Brennero e opere accessorie

A.1 Stime di costo totale

Costo ufficiale a prezzi 2007
(richiesta finanziamento UE 18.7.2007)
comprensivo di oneri finanziari

6 miliardi

Costo indicato in aggiornamenti
del marzo 2009 comprensivo di
inflazione, costi delle prescrizioni e
allocazione dei rischi ¹

8 miliardi

Costo ufficiale nel progetto definitivo del
luglio 2009 ², compresi oneri finanziari

7,15 miliardi

Costo ufficiale nell'aggiornamento
dell'8° Allegato Infrastrutture (settembre 2010),
senza oneri finanziari e in Del CIPE n. 83/2010 ^{3 4}

8,3 miliardi

Costo ufficiale Corte dei Conti dell'Austria
12 miliardi solo per i 32 km
della parte austriaca ⁵

24 miliardi

Stime indipendenti a prezzi 2006-2007
prevedono costi molto superiori, quasi
sempre limitandosi alle sole infrastrutture ⁶

mediamente intorno a
10 miliardi

Alcune dei documenti riportati, come per esempio quelle della Corte dei Conti dell'Austria, pongono dubbi sul fatto che gli oneri finanziari siano effettivamente in tutto o in parte inclusi nei costi ufficiali

¹ Cfr. "Alto Adige", 10.3.2009, *Entro maggio la firma al memorandum*, e "Corriere dell'Alto Adige", 25.3.2009, *Tunnel, via libera da Roma e Vienna*. Il fondo di riserva sarebbe di 1.100 milioni; ma nel costo totale non sembrano compresi gli oneri finanziari: cfr. "Tiroler Tageszeitung", 27.03.2009, *8 miliardi senza oneri finanziari*, pubblicato su www.tt.com.

² Presumibilmente a prezzi 2007-2008. Cfr. Delibere CIPE n. 71/2009 e n. 83/2010.

³ Il costo totale per l'Italia è indicato in 4.140 milioni, con un costo totale di 8.280 milioni, nell'8° Allegato Infrastrutture, settembre 2010, Tab. 1 "Aggiornamento luglio 2010"; ma nella successiva Tab. 5 "Stato attuativo dei progetti approvati al CIPE 2002-2010" il valore per l'Italia è indicato in 3.574,4 milioni. Sull'8° Allegato Infrastrutture il CIPE ha espresso parere favorevole con Delibera 18.11.2010, n. 81, "Legge n. 443/2001. Allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica (DFP) 2010-2013".

⁴ Circa lo stesso costo è confermato da www.tt.com il 13.4.2011 (8.000 miliardi senza oneri finanziari; 9,7 miliardi tenendo conto di un'inflazione al 2,5% in tutto il periodo di costruzione).

⁵ Cfr. Relazione della Corte dei Conti dell'Austria sul bilancio statale 2010 (pagg. 133-138); "Dolomiten", 20.04.2009; "Tiroler Tageszeitung", 25.4.2009, *Beim Brennertunnel auch die Risiken einkalkulieren (Per il BBT bisogna calcolare anche i rischi)*. Il costo totale del BBT sarebbe allora 24 miliardi. Esistono recenti conferme di questa stima: secondo un articolo comparso il 6.8.2011 su tt.com - che cita il quotidiano austriaco Di Presse del 5.8.2011 - i costi per il BBT sarebbero 24 miliardi di Euro, compresi i costi finanziari. L'informazione non è nuova, tt.com l'aveva già offerta appunto nel 2009 richiamando la posizione della Corte dei Conti austriaca. La novità sta nel fatto che di recente il portavoce del Ministro dei Trasporti dell'Austria ha dichiarato che queste cifre sono conosciute e che la galleria di base del Brennero va comunque costruita.

⁶ Secondo l'esperto austriaco Knoflacher il costo totale del BBT era di 20 miliardi nella primavera 2009.

A.2 Modelli di finanziamento e stime di onere economico reale per l'Italia

Il percorso in Italia dal confine di Stato a Fortezza è 23 km ma i costi sono ripartiti al 50% tra Austria e Italia (accordo interstatale del 30.4.2004).

Oltre al costo totale per l'Italia, può essere interessante valutare in modo particolare quale sarebbe la porzione di costo a sicuro carico dei bilanci pubblici

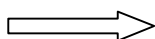
Gli oneri economici effettivi da valutare dipendono sempre dal **modello di ripartizione costi** cui si fa riferimento.

Il modello di finanziamento

2007 prevedeva:

- 30% a carico UE (27% effettivo ⁷)
- 20% a carico dello Stato austriaco
- 20% a carico dello Stato italiano
- 10% dalle due società autostradali ⁸
- 20% da capitali privati di rischio

conseguenza



se costo totale 6 miliardi (proponenti, prezzi 2007)

oneri Stato italiano: 1,20 miliardi

spesa pubblica italiana: 1,45 miliardi

se costo totale 7,2 miliardi (proponenti, prezzi 2007-8)

oneri Stato italiano: 1,40 miliardi

spesa pubblica italiana: 1,74 miliardi

se costo totale 8 miliardi (aggiornamento 2009)

oneri Stato italiano: 1,60 miliardi

spesa pubblica italiana: 1,93 miliardi

se costo totale 10 miliardi (indipendenti, prezzi 2007)

oneri Stato italiano: 2,00 miliardi

spesa pubblica italiana: 2,41 miliardi

se costo totale 20 miliardi

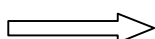
oneri Stato italiano: 4,00 miliardi

spesa pubblica italiana: 4,83 miliardi

Ma il modello di finanziamento 2007 è probabilmente irrealistico o errato

(praticamente nulla la possibilità di apporti di capitali privati, difficoltà di impiego dell'accantonamento di A22 SpA, oneri finanziari sottostimati, ecc.)

conseguenza



gli oneri totali per la spesa pubblica italiana potrebbero arrivare fino a quasi 7 miliardi, basandosi sulle varie stime di costo indipendenti

⁷ Si evita nei calcoli di ridistribuire il residuo 3%.

⁸ I prelievi da utili di soggetti monopolisti di proprietà pubblica (es., le società autostradali) sono da considerare spesa pubblica. Per circa l'82% la Autostrada del Brennero SpA appartiene ad enti pubblici (cfr. Allegato); perciò si calcola come spesa pubblica l'82% del 5% di finanziamento a suo carico, restando l'altro 5% a carico della società austriaca dell'autostrada di valico ASFINAG. Nei calcoli di questa nota non si tiene però conto delle difficoltà insorte alla fine del 2008 a proposito dell'impiego dell'accantonamento della Autostrada del Brennero SpA.

A conferma di tale ultima ipotesi, (inadeguatezza del modello) si delinea nelle informazioni di stampa di **inizio 2009** un **nuovo modello di finanziamento** secondo cui i costi per la galleria di base sarebbero così ripartiti:

30% a carico della UE (27% effettivo ⁹)

15% a carico dello Stato austriaco ¹⁰

15% a carico dello Stato italiano

30% acquisito attraverso mutui BEI e forse Cassa Depositi e Prestiti ¹¹

10% dalle due società autostradali (per quanto ancora di incerto impiego ¹²)

in tale configurazione gli **oneri per la spesa pubblica italiana sarebbero**: 15% a carico diretto del bilancio dello Stato, 15% per rimborso statale del prestito BEI e/o Cassa Depositi e Prestiti, 5% per contributo A22 (imputato sempre nella misura del 4,15%), cioè poco meno del **35% del totale**

se costo totale 6 miliardi (proponenti, prezzi 2007)

oneri Stato italiano: 900 milioni

spesa pubblica italiana: 2,05 miliardi

se costo totale 7,2 miliardi (proponenti, prezzi 2007-8)

oneri Stato italiano: 1,08 miliardi

spesa pubblica italiana: 2,46 miliardi

se costo totale 8 miliardi (aggiornamento 2009)

oneri Stato italiano: 1,2 miliardi

spesa pubblica italiana: 2,73 miliardi

se costo totale 8,3 miliardi (All. Infr. 2010)

oneri Stato italiano: 1,24 miliardi

spesa pubblica italiana: 2,83 miliardi

se costo totale 10 miliardi (indipendenti, prezzi 2007)

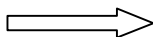
oneri Stato italiano: 1,50 miliardi

spesa pubblica italiana: 3,41 miliardi

se costo totale 20 miliardi (indipendenti, prezzi 2009)

oneri Stato italiano: 3,00 miliardi

spesa pubblica italiana: 6,83 miliardi



⁹ Si evita tuttavia nei calcoli di ridistribuire il residuo 3%. Va aggiunto un dato molto rilevante specie per quanto attiene alle disponibilità future: nella recentissima revisione delle priorità dei progetti TEN-T (cfr. "Corriere Alto Adige", 20.10.2011, *Il Brennero rimane prioritario*) è indicato che il sostegno UE nel periodo 2014-2020 sarà intorno al 20% dei costi per le opere e fino al 50% dei costi per gli studi.

¹⁰ Tuttavia in Austria si è avviata una controversia tra lo Stato che vorrebbe accollare l'onere alle ferrovie austriache e queste ultime che richiedono garanzie statali: si fa strada allora la soluzione di coprire il finanziamento con nuovo debito pubblico e nuove garanzie ai prestiti acquisiti da Öbb, non troppo diversamente da quanto è accaduto in Italia con il c.d. modello di finanziamento TAV (cfr. TT.COM, 31.3.2011, "Budget: Ausgelagerte Schulden erhöhen Defizit 4,6 Prozent").

¹¹ Non è chiaro quale soggetto acquisirebbe il prestito BEI e quale soggetto lo garantirebbe. Precedenti esperienze di assunzioni di finanziamenti dal mercato collegate alle realizzazioni TAV in Italia rendono praticamente certo che questo prestito andrebbe a gravare sul bilancio pubblico. E in effetti notizie di stampa del primo semestre 2009 riportano di un finanziamento di 2.800 milioni richiesto dall'Italia alla BEI partendo da un totale di 6.400 milioni a costi revisionati del 2008; è da notare come questa cifra di 2,8 miliardi costituisca una conferma del modello di finanziamento per ultimo ipotizzato, ove diminuita dell'importo dell'accantonamento di Autostrada del Brennero SpA per 550 milioni. Perplessità simili valgono per la provvista finanziaria dalla Cassa Depositi e Prestiti. Il prestito BEI si finanzierebbe attraverso Eurobond; ma il Presidente della BCE ha avanzato molte perplessità su questo tipo di interventi (cfr. REPUBBLICA.IT, 21.3.2011, "Trichet: BCE contraria a Eurobond - Crisi, avremmo dovuto imparare di più") e lo conferma tutta la discussione dell'estate 2011 a livello europeo sulle vie di uscita dalla crisi finanziaria.

¹² Si ricorda che i prelievi da utili di soggetti monopolisti di proprietà pubblica (es., le società autostradali) sono da considerare spesa pubblica. Per circa l'82% la Autostrada del Brennero SpA appartiene ad enti pubblici (cfr. Allegato); perciò si calcola come spesa pubblica l'82% del 5% di finanziamento a suo carico, restando l'altro 5% a carico della società austriaca dell'autostrada di valico ASFINAG. Nei calcoli di questa nota non si tiene però conto delle difficoltà insorte a proposito dell'impiego dell'accantonamento della Autostrada del Brennero SpA (cfr. A.3.3).

Partendo dalle ultime stime ufficiali italiane di costo si tratterebbe di almeno 178 milioni a km per la porzione italiana di 23 km (4.100 milioni totali) comprese tutte le opere accessorie.

In riferimento all'ultimo riquadro si ricorda tuttavia che nella seduta del 31.7.2009 il CIPE (Del. n. 71/2009), su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha approvato il progetto definitivo della Galleria di base del Brennero con un costo totale indifferenziato per la parte italiana pari a 3.575 milioni (pari al 50% del "costo a vita intera del progetto definitivo", quantificato in circa 7.150 milioni ma soggetto ad adeguamenti in fase di progettazione esecutiva). Identica stima si ritrova nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009, approvato dal Parlamento dopo il via libera del CIPE (15.7.2009) e del Consiglio dei Ministri ¹³.

Informazioni di stampa dell'aprile 2011 ¹⁴ - di cui si attendono altre conferme - indicherebbero la graduale formazione di un nuovo modello di finanziamento, secondo cui i costi sarebbero così ripartiti: a) 33,3% a carico della UE; b) 33,3% a carico dell'Austria (di cui la metà di oneri statali e la metà di finanziamento ASFINAG; c) 33,3% a carico dell'Italia.

Le componenti di costo indicate nella citata Del. CIPE n. 71/2009 - e la relativa ripartizione per lotti costruttivi comprensiva della quota di management e riserve per imprevisti - sono riportate nelle due figure seguenti:

(milioni di euro)

Componenti del costo	Costo complessivo adeguato all'inflazione*	Quota Italia adeguata all'inflazione*
Studi (fase II/IIA)		
Studi e opere geognostiche in corso e cunicolo esplorativo	520	260
Lavori (fase III)		
Opere civili principali	4.431	2.215
Opere tecnologiche e attrezzaggio ferroviario	1.070	535
Costi di management e riserve per imprevisti	1.129	565
Totale	7.150	3.575

* Inflazione applicata ai soli lavori (fase III).

¹³ Cfr. Comunicato del Ministero Infrastrutture e Trasporti 15.7.2009 su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=582>

¹⁴ Cfr. "Dolomiten", 19.4.2011, "Jetzt gibt es kein Zurück mehr" che a sua volta richiama fonti di BBT Se e APA (Austrian Press Agency).

(milioni di euro)

Lotto	Costo complessivo adeguato all'inflazione*	Quota Italia adeguato all'inflazione*
Studi (fase II/IIA)		
Opere in corso (studi e opere geognostiche in corso e cunicolo esplorativo)	520	260
Lavori (fase III)		
1° lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi)	560	280
2° lotto costruttivo (gallerie principali)	4.774	2.387
3° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico)	1.296	648
Totale	7.150	3.575

* Inflazione applicata ai soli lavori (fase III).

Le componenti di costo, maggiorate rispetto a quelle qui sopra riportate, indicate nella citata Del. CIPE n. 83/2010 – insieme alla ripartizione per lotti costruttivi della fase terza (gallerie principali, attrezzaggio ferroviario, management e imprevisti) – sono riportate nelle Tabelle 1 e 2 seguenti:

Tabella 1 (milioni di euro)

Componenti del costo	Costo complessivo adeguato all'inflazione (*)	Quota Italia Adeguata all'inflazione (*)
Studi (fase II/IIA)		
Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	520	260
Lavori (fase III)		
Opere civili (gallerie principali)	4.903	2.452
Attrezzaggio ferroviario	1.426	713
Management e imprevisti	1.431	715
Totale	8.280	4.140

Tabella 2 (milioni di euro)

Lavori (fase III)	Costo complessivo adeguato all'inflazione	Quota Italia adeguato all'inflazione
1° lotto costruttivo: opere civili connesse agli imbocchi	560	280
2° lotto costruttivo: opere civili gallerie principali	5.456	2.728
3° lotto costruttivo: attrezzaggio tecnologico	1.744	872
Totale	7.760	3.880

In riferimento a quanto sopra la Delibera CIPE n. 83/2010 ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi del tunnel di base ed in particolare ha autorizzato il primo lotto costruttivo del valore complessivo di 560 milioni, di cui 280 milioni a carico della parte italiana "con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera per la parte di competenza italiana, entro il limite di spesa indicato al punto precedente"¹⁵.

¹⁵ Seguiremo con curiosità nei prossimi decenni con quali acrobazie questo impegno sarebbe affrontato.

A chiarimento dei dati appena riportati va aggiunto, in linea generale, che il programma di opere per la galleria di base del Brennero e per la linea di accesso Sud è stato uno dei primi terreni di applicazione della nuova perversa metodologia dei lotti costruttivi (per il BBT se ne prevedono per ora tre).

La possibilità di realizzare le infrastrutture strategiche suddividendo le opere in lotti costruttivi anche non funzionali è stata introdotta dall'articolo 2, commi 232-234, della legge n. 191/2009, legge finanziaria 2010, in cui resta fissato comunque - insieme a molte altre condizioni (più o meno aggirabili) ¹⁶ - l'obbligo (aggirabile) di definire l'intera opera e di formulare un progetto finanziario di copertura nel tempo insieme all'approvazione del lotto funzionale.

La Corte dei Conti ha sottolineato con forza la criticità di questa "innovazione" nella Deliberazione n. 18 del 2.7.2010, Gestione dell'intervento infrastrutturale strategico "Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza lotti 1, 2, 3 e 4" nell'ambito del Corridoio europeo n. 1 Berlino- Palermo " Asse ferroviario Monaco- Verona", paragrafo 6. Se ne tratta tuttavia in questa sezione perché in realtà per le tratte di accesso Sud non sono ancora stati approvati veri lotti costruttivi.

Secondo la Corte il lotto costruttivo "in buona sostanza, significa parte dell'opera sprovvista dei requisiti di funzionalità" e "comporterebbe la possibilità di realizzare lotti di lavori senza che gli stessi siano utilizzabili prima della conclusione dell'intera fattispecie, di cui costituiscono parte"; ed aggiunge che "la introduzione del concetto di lotto costruttivo ... sembra derogare pericolosamente" al principio della "chiara e trasparente correlazione tra risorse erariali e infrastrutture realizzate", "avallando l'idea che la realizzazione degli investimenti possa essere articolata soltanto su base

¹⁶ I requisiti per l'autorizzazione di un lotto costruttivo sono - in riferimento al progetto complessivo o al singolo lotto costruttivo - in sintesi (dalla Delibera CIPE n. 83/2010):

- inclusione nei corridoi europei TEN-T e nel Programma delle infrastrutture strategiche;
- costo superiore a 2 miliardi di euro;
- tempo di realizzazione superiore a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo;
- impossibilità di suddivisione in lotti funzionali d'importo inferiore a 1 miliardo di euro;
- contenimento entro 10 miliardi di euro dell'importo complessivo residuo da finanziare relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati;
- l'integrale finanziamento del lotto costruttivo autorizzato;
- esistenza - alla data di autorizzazione primo lotto - di una copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o della UE, che costituisca almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera o almeno il 10 per cento del medesimo medesimo costo complessivo in casi di particolare interesse strategico e previa adozione, in tal caso, di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- esistenza di una relazione a corredo del progetto definitivo dell'intera opera che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi nonché il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali;
- aggiornamento - per i lotti costruttivi successivi al primo - di tutti gli elementi della stessa relazione;
- acquisizione, da parte del contraente generale o dell'affidatario dei lavori, dell'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria nonché a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi;
- assenza di nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;
- l'autorizzazione del primo lotto costruttivo si accompagna all'impegno programmatico del CIPE di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegnare, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili per il finanziamento dei successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma;
- il Documento di programmazione economico-finanziaria (ora divenuto Decisione di finanza pubblica) - Allegato Infrastrutture mette in evidenza gli interventi caratterizzati dalla presenza di lotti costruttivi.

finanziaria, prescindendo dalla funzionalità e dalla compiutezza delle singole tappe, attraverso le quali si completa l'opera".

Chiosa infine la Corte, a proposito della Del. CIPE n. 71/2009 e del I lotto costruttivo del tunnel di base, che: "Significativo è il fatto che detta delibera adottata nella seduta del 31 luglio del 2009, quando il concetto di lotto costruttivo non era stato ancora introdotto, sia stata pubblicata solo nel febbraio 2010 insieme alla espressa equivalenza concettuale lotto costruttivo = lotto non funzionale.

A.3 Risorse attualmente disponibili per Galleria di base del Brennero e opere accessorie

I dati dei seguenti paragrafi A.3.1 e A.3.2. provengono soprattutto dalla Delibera CIPE 31.7.2009, n. 71, "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero. Approvazione progetto definitivo" e dalle integrazioni successive di altre Delibere CIPE.

La disponibilità totale è indicata dalla Del. CIPE n. 71/2009 in 712,3 milioni, con la correlativa copertura finanziaria dei lotti costruttivi rappresentata come segue:

(milioni di euro)

Lotto	Costo	Disponibilità				Fabbisogno residuo
		Totale	Fonte legge obiettivo	Fonte Unione europea	Fonte CDP RFI	
Opere in corso	260,0	260,0	45,0	130,0	85,0	0,0
1° lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi)	280,0	280,0		140,0	140,0	0,0
2° lotto costruttivo (gallerie principali)	2.387,0	172,3		156,3	16,0	2.214,7
3° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico)	648,0	0,0				648,0
Totale	3.575,0	712,3	45,0	426,3	241,0	2.862,7

Questa disponibilità totale ¹⁷ risulterà aumentata a 728 milioni: a) sia nella tabella A1 dello schema 2009 di "Aggiornamento del contratto di programma 2007-2011, per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana S.p.A." su cui il CIPE ha espresso parere favorevole condizionato nella propria

¹⁷ Tale disponibilità era stata invece indicata in Euro 711,825 nella di poco precedente Delibera CIPE 6.3.2009, n. 10, "Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009 - Presa d'atto". Identica disponibilità è riportata nella Delibera CIPE 8.5.2009, n. 22, di natura sostanzialmente ricognitiva "Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) - Potenziamento dell'asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero".

Delibera n. 27/2010 18; b) sia nel Programma Infrastrutture Strategiche, Allegato VIII, settembre 2010, pagg. 48, 197; sia infine nella Delibera CIPE n. 83/2010. I 16 milioni aggiuntivi (indicati nella citata Tabella A1 come provenienti da "altra" fonte di finanziamento) sono quelli stanziati dalle Province autonome di Trento e Bolzano e dalla Provincia di Verona.

A.3.1 Stanziamenti italiani per il periodo 2007-2013

45 milioni ex Delibera CIPE n. 89/2004 (Fondi di Legge Obiettivo) ¹⁹
215 milioni ex IV Addendum al Contratto di Programma MIT/RFI 2001-2005
26 milioni ex Contratto di Programma MIT/RFI 1994-2000 ²⁰

Risulterebbe non confermata l'informazione della disponibilità di 180 milioni ex impegno di versamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (per gli anni 2010 e 2011 contributi rispettivamente di 70 milioni e 110 milioni) ²¹.

Nelle Delibere CIPE del 6.3.2009 con la distribuzione di 9.710 milioni sulle priorità 2009 per le grandi opere ²² la nuova linea ferroviaria sull'asse del Brennero non ha ricevuto nuovi finanziamenti aggiuntivi.

A.3.2 Contributi UE per il periodo 2001-2006 e per il periodo 2007-2013

33,3 milioni a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE concessi (Multiannual Indicative Programme – (MIP) 2001-2006);
96,675 milioni per studi a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/studies);
296,32 milioni per lavori a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/works) ^{23 24}.

Dalla quota italiana per il periodo 2007-2013 dovrebbero tuttavia essere detratti circa 105 milioni per i circa sei mesi di ritardi nell'approvazione del progetto e del piano di finanziamento, inizialmente previsti per il gennaio 2009 e poi - come scritto più sopra - deliberati dal CIPE il 31.7.2009 ²⁵.

¹⁸ Cfr. CIPE, Deliberazione 13 maggio 2010, Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana S.p.A. – Aggiornamento 2009, in G.U. n. 12 del 17.1.2011.

¹⁹ Cfr. conferma del dato in Delibera CIPE n. 10/2009, "Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto " e in Delibera CIPE n. 83/2010. La somma di 45 milioni era attribuita per le attività di fase II di cui all'accordo internazionale del 30 aprile 2004, relative in particolare alla progettazione definitiva, alla connessa attività di studi e indagini, al modello di finanziamento e di concessione e alle altre attività di supporto alla trasformazione giuridica del GEIE BBT in Società per azioni europea.

²⁰ Le tre somme indicate sono confermate anche nella Deliberazione n. 18/2010 della Corte dei Conti, par. 7.

²¹ Questo impegno non è riportato nel piano di finanziamento uscito non ufficialmente da BBT-Se all'inizio di aprile 2010 né nella Del. CIPE n. 71/2009.

²² Le delibere CIPE del 2008 e quella del 6.3.2009, n. 10, individuano 10.800 milioni pubblici aggiuntivi di competenza sulle infrastrutture. La cifra di 17.800 milioni annunciata dal Governo comprende invece il finanziamento privato di opere autostradali (cfr. "Il Sole 24 Ore", 7.3.2009, *Per il rilancio la cura infrastrutture*).

²³ Le tre somme indicate sono riassuntivamente confermate anche nella Deliberazione n. 18/2010 della Corte dei Conti, par. 7.

²⁴ Il fatto che l'importo degli stanziamenti non corrisponde in apparenza alla percentuale stabilita dal modello di finanziamento (27-30%) dipende dal fatto che il contributo UE è commisurato non al costo totale stimato dell'opera ma al costo proporzionato al periodo di riferimento.

²⁵ Cfr. Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, pag. 203.

Nel quadro riassuntivo dei fondi messi a disposizione dalla UE attraverso il FESR e le risorse TEN-T, l'allegato Tabelle e Note dell'8° Allegato Infrastrutture del settembre 2010 annota anche che nell'ambito del programma pluriennale 2007-2013 lo stanziamento dell'Italia per lavori è di 801,175 milioni e quello per studi di 96,675 milioni. I dati che risultano a chi scrive - compresi quelli di cui al paragrafo A.3.3 - non permettono di confermare questa disponibilità da parte italiana.

Informazioni recentissime e tendenzialmente plausibili ²⁶ riferiscono dell'aumento del contributo UE di 1.000 milioni nell'ambito delle decisioni sulla revisione delle priorità dei corridoi europei TEN-T.

A.3.3 Accantonamento Autostrada del Brennero SpA fino al 2014

L'accantonamento della A22 - previsto inizialmente dall'articolo 55 comma 13, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449 - ammonterebbe a circa 550 milioni al momento della fine della concessione attuale (aprile 2014) mentre attualmente sarebbe di 467,5 milioni ²⁷.

Tuttavia sia la Delibera CIPE n. 71/2009 sia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009, pag. 48, parte I (su cui è stato espresso dal CIPE parere favorevole con la Delibera n. 81/2010) indicano la quota per il BBT in soli 400 milioni, peraltro dubbiamente qualificati come "disponibilità private" ascritti a copertura del fabbisogno residuo.

L'importo sarebbe da prelevare a partire dal 2012 ma fino ad oggi non risulta svincolato neppure in minima parte anche perché mancano notizie sull'apposito piano di investimento che a norma di legge la società concessionaria dovrebbe presentare entro il 31 dicembre 2011.

Nella Delibera CIPE n. 82/2010 che approva il progetto preliminare del lotto funzionale 1 Fortezza - Ponte Gardena: a) una quota di 36,51 milioni è destinata alla copertura delle spese per lavori del sub lotto funzionale del lotto 1 «Fortezza - Ponte Gardena» «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente»; b) una seconda quota di 113 milioni è assegnata quale ulteriore copertura di costi per il lotto funzionale 1, sempre a valere sui 550 milioni accantonati dalla Società A22.

Ciò confermerebbe che l'accantonamento della A22 tende ad essere suddiviso tra BBT e linee di accesso Sud in ragione circa 4/5 e 1/5.

L'impiego e la consistenza effettivi di questo accantonamento non sembrano essere messi in dubbio dalla recente decisione governativa di selezionare con gara europea il nuovo concessionario autostradale A22 ²⁸ poiché norme vigenti e delibere CIPE confermerebbero la destinazione vincolata dell'accantonamento. Tuttavia, riprendendo l'ostilità delle Province autonome di Trento e di Bolzano verso la scelta governativa di non permettere il rinnovo della concessione senza gara alla Società Autobrennero SpA, l'assemblea degli azionisti contesta l'automaticità del finanziamento trasversale e

²⁶ Cfr. "l'Adige", 20.10.2011, *Il ponte regala un miliardo in più al tunnel*.

²⁷ Cfr. "l'Adige", 12.10.2011, *A22 braccio di ferro con l'ANAS*.

²⁸ Cfr. "l'Adige", 13.9.2011, *A22, via alla gara per la concessione* e "Trentino", 13.9.2011, *Concessione A22, via alla gara da 568 milioni*.

diffonde ipotesi su una eventuale ripartizione dell'accantonamento tra gli azionisti stessi ²⁹.

Anche la Corte dei Conti nella Deliberazione n. 18/2010 (par. 7) conferma la disponibilità di massima di questi 400 milioni ma aggiunge che in proposito la Delibera CIPE n. 71/2009 non affronta e non risolve "le problematiche inerenti al vincolo e alla utilizzazione degli accantonamenti" al punto che esistono "dubbi che circondano la effettiva disponibilità della somma". Secondo la Corte il quadro normativo che risulta dalla Legge n. 449/1997 e dal recente articolo 47, comma 2, del Decreto legge n. 78/2010 ³⁰ lascia aperti diversi problemi: "a) la subordinazione dello svincolo delle somme ad un non meglio precisato accordo con la Società autostrade del Brennero; b) la definizione dei tempi eventuali di corresponsione; c) la quantificazione della somma, allo stato sommariamente stimata in 400 milioni; d) i criteri di riparto della stessa tra opere della galleria di base e della linea Fortezza-Verona (nell'ambito del decreto legge in corso di conversione appare chiara la volontà del legislatore di estendere a quest'ultima parte dell'infrastruttura le modalità di finanziamento incrociato)". Chiude la Corte, "La problematicità del quadro è ulteriormente accentuata dalla posizione dei soci proprietari: in particolare né la Regione Trentino Alto Adige, né la Provincia Autonoma di Bolzano, che da sole raccolgono il 39,91% hanno fatto pervenire memorie circa la disponibilità a corrispondere le quote accantonate. Corresponsione - è bene ricordarlo - che andrebbe a detrimento dei dividendi degli stessi enti proprietari quali soci dell'autostrada"; in effetti, secondo la Corte "emerge un potenziale conflitto di interessi tra ente pubblico percettore di redditi di impresa ed ente pubblico promotore di infrastrutture. Conflitto che, pur formalmente negato, è alla base della perdurante indisponibilità della somma".

A.4 Risorse ipotizzate in futuro per Galleria di base del Brennero e opere accessorie

Nella lettura di questa sezione va ricordato che l'ammontare delle risorse mancanti si riferisce comunque a stime di costo complessivo da considerare già largamente superate.

Secondo la Delibera CIPE n. 71/2009 il fabbisogno residuo per la parte italiana è pari a circa 2.863 milioni.

Ma secondo la successiva Delibera CIPE n. 83/2010, che tiene conto anche dell'aumento di costo, la quota residua di finanziamento da garantire a carico dell'Italia ammonta a circa 3.412 milioni.

Nell'8° Allegato Infrastrutture (settembre 2010) - in funzione dell'aumentata stima del costo per l'Italia - il fabbisogno restante è invece valutato in 3.001 milioni.

Secondo le varie fonti di informazione disponibili la copertura del fabbisogno sarebbe teoricamente quella indicata nei seguenti paragrafi.

Se l'accantonamento di A22 fosse certo le risorse da reperire sarebbero in entrambi i casi da diminuire di 400 milioni (3.575 - 712,3 - 400) (4.140 - 728,3 - 400); cfr. però su questo ultimo aspetto il paragrafo A.3.3.

²⁹ Cfr. "l'Adige", 2.10.2011, *L'A22 darà battaglia per il tesoretto e Avanti col piano di investimento*.

³⁰ Il decreto legge n. 78/2010 è stato convertito con la Legge n. 122/2010 (Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica).

A.4.1 Stanziamenti italiani per il periodo 2014-2020

La somma è di 1.329,7 milioni, con impegni di risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o comunque di bilancio statale (attraverso mutuo Bei o finanziamento diretto da inserire nel bilancio statale dal 2012 con 55 milioni l'anno per 30 anni).

Si noti in proposito la genericità della frase inserita della Del. CIPE n. 71/2009: "Il contributo a carico dello Stato, quantificato in 1.329,7 milioni, verrà disposto secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica".

A.4.2 Accantonamento Autostrada del Brennero SpA a partire dal 2014

Si continua da tempo a sentire di un possibile contributo della società di gestione della A22 fino a 2.500 milioni ³¹. Ma la condizione di questo eventuale e improbabile finanziamento era che la concessione attuale fosse rinnovata per un lungo periodo (fino a 50 anni ³²). Ora che la previsione di accantonamento obbligatorio del nuovo concessionario vincitore di gara è pari a 34,4 milioni/anno sembra che al massimo fino al 2050 potrebbero arrivare (se, come invece appare possibile, non saranno cambiate le condizioni attuali) contributi per altri 1.300 milioni circa.

A.4.3 Ricorso al partenariato pubblico-privato (PPP) per realizzazione, finanziamento e manutenzione dell'attrezzatura del BBT (tecnologie, elettrificazione, rotaie, illuminazione, sistemi di controllo e allarme, sistemi informatici ed elettronici)

Si parlava inizialmente di importi fino a 800 milioni circa per la parte italiana di importo del contratto di PPP (che sarebbe appaltato dal 2013 con lavori avviati nel 2017) ³³; tuttavia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 e la Del. CIPE n. 71/2009 stimano prudenzialmente tale importo in soli 400 milioni.

Su tale ipotesi di finanziamento esistono molti dubbi di fattibilità e molte perplessità anche ai livelli istituzionali; tanto è vero che nella stessa Del. CIPE n. 71/2009 si osserva: "lo schema di piano economico-finanziario evidenzia l'assenza di un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione a motivo della scarsa significatività dei ricavi".

A.4.4 Aumenti di capitale di TFB Holding

La TFB Holding, Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione detiene per la parte italiana il 50% del controllo della BBT-Se, la società incaricata per ora della progettazione e dei lavori preparatori della galleria di base del Brennero (e forse in futuro anche della costruzione e gestione). La TFB Holding è poi controllata da

³¹ Cfr. ad es. *Non sarà una cattedrale nel deserto*, "l'Adige", 1.7.2006. Non si tiene conto delle difficoltà insorte già alla fine del 2008 a proposito dell'impiego dell'accantonamento della Autostrada del Brennero SpA.

³² Cfr. tra l'altro recentemente "Corriere Alto Adige", 19.4.2011, *Durnwalder e Pacher: daremo 2,5 miliardi con A22*.

³³ Cfr. "Alto Adige", 9.10.2008, *Eurotunnel. Nuove garanzie da Roma alla CIG il Governo «sostiene» il progetto del Brennero*; "l'Adige", 29.4.2008, *Verso un patto RFI-Autobrennero. Privati partner per 800 milioni*.

RFI (83%) e dalle Province di Bolzano e Trento (ciascuna con il 6%) e dalla Provincia di Verona (5%).

Va ricordato però che le Province in questione non abbondano di risorse.

E' interessante in proposito richiamare che nelle osservazioni presentate alla Corte dei Conti in sede di assunzione della Deliberazione n. 18/2010: "La rappresentante della Provincia Autonoma di Bolzano sottolinea come le condizioni economiche della P.A.B. non consentono finanziamenti integrativi delle opere, che sono indubbiamente di interesse provinciale. Auspica, pertanto, che i fondi vengano reperiti attraverso appropriate manovre". Nella stessa udienza: "La regione Veneto fa presente di non avere stanziato alcun fondo sul proprio bilancio per il finanziamento dell'opera ed auspica che possa essere assicurata da parte statale la copertura delle somme necessarie per l'avvio della progettazione definitiva e per il finanziamento del primo lotto"; mentre "il bilancio della Provincia di Verona è più povero di quello delle Province autonome e non ha consentito lo stanziamento di propri fondi per la realizzazione dell'opera, che pure è percepita come iniziativa di prioritario interesse per le comunità territoriali di riferimento".

A.4.5 Proventi da eventuale finanziamento trasversale da tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette".³⁴

Sarebbero previsti 233,6 milioni circa tra il 2015 e il 2022, con stime di tassazione del 15% sulla tratta Ala-Bolzano Sud e del 25% sulla tratta Bolzano Sud – Brennero (importo da definire nel 2012 con applicazione dal 2015).

Secondo la Direttiva europea n. 2006/38/CE ai veicoli pesanti sarà applicabile una maggiorazione di pedaggio nella misura massima del 25%, destinabile al finanziamento dei progetti prioritari della rete TEN-T. Una stima del Ministero Infrastrutture e Trasporti³⁵ valuta che "dall'applicazione della direttiva sulla base degli attuali regimi di traffico si possano realizzare ricavi annui (al netto dell'IVA) stimabili nella forbice 23 - 80 milioni all'anno (forbice ad oggi non riducibile anche a causa della "permeabilità" dei flussi di traffico sull'intero arco alpino)"; questa entrata, insieme all'accantonamento obbligatorio senza limite temporale a carico delle concessionarie autostradali della A22, garantirebbe secondo il Ministero "una sorta di rendita almeno trentennale a disposizione delle reali possibilità di finanziare le infrastrutture del Corridoio".

Risponde la Corte dei Conti – sempre nella Deliberazione n. 18/2010 – che tali ipotesi risultano "ancora avveniristiche, soprattutto nella parte in cui prevedono ulteriori aumenti delle tariffe che l'Amministrazione stessa dichiara allo stato insostenibili per gli operatori economici interessati"; e aggiunge: "Le risultanze complessive del contraddittorio hanno chiarito che almeno per la linea Fortezza – Verona non è possibile al momento l'applicazione di alcuna tranche di finanziamento incrociato. Per questo motivo le risorse necessarie ad avviare la progettazione definitiva e del primo lotto devono essere reperite o su capitolo contenente le risorse della legge-obiettivo oppure sugli appositi capitoli del MEF, riguardanti le opere infrastrutturali contemplate nel contratto di programma RFI".

³⁴ Cfr. Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009, pag. 206.

³⁵ Riportata nella Deliberazione della Corte dei Conti n. 18/2010, par.8.3

A.4.6 Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020

600 milioni teorici circa per la porzione italiana su 1.200 milioni di contributo complessivo atteso nel quadro dei finanziamenti UE per le reti TEN-T 2014-2020 (con domanda da presentare nel 2012) ³⁶; ma l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 e la Del. CIPE n. 71/2009 stimano cautelativamente tale contributo in soli 500 milioni.

Va osservato tuttavia che questi dati sono in contrasto con i modelli di finanziamento indicati nella sezione A.2.

A.4.7 Finanziamento Banca Europea Investimenti

2.800 milioni ³⁷, con finanziamento da considerarsi potenzialmente disponibile per quote anche per il precedente periodo 2007-2013 ³⁸.

L'eventualità di questa copertura sembra molto scarsa viste la natura e le dimensioni della crisi finanziaria in corso dal 2007.

E comunque nel piano di finanziamento uscito non ufficialmente dagli ambienti di BBT-Se all'inizio di aprile 2010 questo ipotetico finanziamento totale della BEI per 2.800 milioni non è ripreso tal quale e presenta qualche sovrapposizione con gli stanziamenti da parte dello Stato italiano ³⁹.

A questi dati va aggiunta l'informazione recentissima ⁴⁰ secondo cui - nell'ambito del nuovo disegno dei corridoi europei TEN-T, che passano da 30 a 10 e in cui l'asse del Brennero resta inquadrato nel nuovo corridoio 5 Helsinki La Valletta - la BEI, in collaborazione con la Commissione UE, al fine di assicurare nuove risorse emetterebbe project bond con capacità di leva finanziaria fino a 20 volte. Non si conosce però né il volume di risorse destinato all'asse del Brennero né se questo intervento si sommi o meno a quello UE di cui al precedente paragrafo.

³⁶ Dato tratto dal sito www.bbtinfo.eu il 13.2.2008.

³⁷ Cfr. "l'Adige", 5.3.2008, *Il CIPE valuta il tunnel del Brennero*; "Corriere del Trentino", 7.3.2008, *CIPE, pratica in esame*; "Corriere del Trentino", 8.3.2008, *Tunnel, memorandum internazionale*; "l'Adige", 12.5.2009, *Tunnel: i 2,8 miliardi saranno scongelati*; "Corriere dell'Alto Adige", 22.7.2009, *Brennero Pronta la delibera su progetto esecutivo e finanziamento. Seduta la prossima settimana. Tunnel, il Cipe decide a giorni*.

³⁸ Forse per questo motivo da una scheda informativa scaricata dal sito della BEI il 12.10.2011 - vedi la pagina in francese <http://www.eib.org/projects/pipeline/2009/20090170.htm?lang=fr> - è indicato un finanziamento previsto di 1.800 milioni.

³⁹ Si riporta il contenuto della Nota 8 secondo cui il prestito BEI sarebbe finanziato attraverso Eurobond; ma il Presidente della BCE ha avanzato molte perplessità su questo tipo di interventi (cfr. REPUBBLICA.IT, 21.3.2011, *Trichet: BCE contraria a Eurobond - Crisi, avremmo dovuto imparare di più*).

⁴⁰ Cfr. "Corriere Alto Adige", 20.10.2011, *Il Brennero rimane prioritario*; "l'Adige", 20.10.2011, *Il ponte regala un miliardo in più al tunnel*.

B. Costi attuali e risorse disponibili per le tratte Fortezza-Verona di accesso Sud alla Galleria di base del Brennero

B.1 Stime di costo totale

Costi ufficiali totali secondo 8° Allegato Infrastrutture settembre 2010 ⁴¹ presumibilmente non onnicomprensivi (comunque al netto dell'IVA)

4,019 miliardi

per circa 195 km di tratte a Sud di Fortezza, di cui circa 171 km in galleria

Costo ufficiale (secondo 8° Allegato Infrastrutture settembre 2010) lotto 1 Fortezza – Ponte Gardena ⁴²

1,618 miliardi

Costo ufficiale (secondo 8° Allegato Infrastrutture settembre 2010) lotto 2 Circonvallazione di Bolzano ⁴³

0,852 miliardi

Costo ufficiale (secondo 8° Allegato Infrastrutture settembre 2010) lotto 3 Circonvallazione di Trento

1,3 miliardi

Costo ufficiale (secondo 8° Allegato Infrastrutture settembre 2010) lotto 4 Ingresso a Verona

0,249 miliardi

Mancano stime ufficiali di costo: a) per il lotto 5 o tratto di completamento da Bronzolo al confine provinciale in Provincia di Bolzano; b) per il tratto di completamento Nord in Provincia di Trento; c) per il tratto di completamento Sud in Provincia di Trento; d) per il tratto di completamento Nord in Provincia di Verona.

Sono tuttavia disponibili stime provenienti dall'ambiente dei promotori del progetto, secondo cui:

l'insieme delle opere di accesso costerebbe a prezzi inizio 2007 ⁴⁴

6 miliardi

⁴¹ Cfr. Tabella 1.

⁴² La Tabella 2 dell'8° Allegato Infrastrutture settembre 2010 comprende questo lotto, come pure il lotto 2, nel quadro programmatico prioritario 2010-2013. Il costo sarebbe peraltro in aumento a 1,7 miliardi (cfr. "l'Adige", 20.10.2011, *Il ponte regala un miliardo in più al tunnel*).

⁴³ E' bene ricordare che nella riunione del 13 maggio 2010 presso il CIPE la Ragioneria Generale dello Stato si è espressa negativamente sull'approvazione del valore complessivo dei lotti 1 e 2 della Fortezza Verona" (da Deliberazione Corte Conti n. 18/2010).

⁴⁴ "Corriere dell'Alto Adige", 24.4.2007, *A22 e pedaggi, Di Pietro gela Durnwalder* e "Corriere dell'Alto Adige", 12.6.2007, *Previsti 2,6 miliardi per la tratta ferroviaria. Facchin (BBT): un segnale positivo per l'UE. Verona-Fortezza tra le priorità*.

l'insieme delle opere di accesso costerebbe a prezzi metà 2007 ⁴⁵

8 miliardi

Stime indipendenti a prezzi 2007 per le sole infrastrutture ⁴⁶

18,7 miliardi

B.2 Modello di finanziamento ed onere economico per l'Italia

La UE contribuirebbe in piccola parte ai costi di progettazione.

La UE darebbe un modesto contributo alle opere nel periodo 2014-2020.

Non sono chiaramente previsti contributi da società autostradali e comunque in caso sarebbero stornati dai contributi indicati nella sezione A.3.

Secondo le informazioni attuali non sono previsti interventi di capitali privati di rischio. Tuttavia la realizzazione della stazione internazionale di Trento all'ex Scalo Filzi potrebbe vedere un cofinanziamento di privati e una loro partecipazione alla gestione dei servizi in essa previsti ⁴⁷.

Comunque in questo momento il costo totale stimato delle tratte di accesso Sud può essere considerato praticamente tutto a carico della spesa pubblica italiana.

B.3 Risorse attualmente disponibili per le tratte di accesso Sud

Pare utile iniziare questa analisi sottolineando come - in maniera più evidente più che nel caso del BBT - le procedure di approvazione dei progetti avanzano in quadro di copertura finanziaria clamorosamente assente e di conseguenza comportano un probabile inutile spreco di risorse pubbliche.

Si riporta per esempio, anche se da un punto di vista critico diverso da quello di queste pagine, quanto scritto dalla Corte dei Conti - Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato - nella Deliberazione n. 18 del 2.7.2010, Gestione dell'intervento infrastrutturale strategico "Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza lotti 1, 2, 3 e 4" nell'ambito del Corridoio europeo n. 1 Berlino- Palermo " Asse ferroviario Monaco- Verona", Sintesi: nel contraddittorio "E' risultato assente - benché convocato - il Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria Generale dello Stato, il quale avrebbe potuto fornire indicazioni concrete circa i motivi che tuttora impediscono la copertura finanziaria, sia pure parziale, presupposto per conservare il contributo comunitario e per dare certezza ad una delle opere prioritarie della cosiddetta legge-obiettivo" ⁴⁸; sempre nella Sintesi in esame si

⁴⁵ Cfr. dichiarazione dell'amministratore delegato della BBT SE per la parte italiana nel dibattito presso Associazione "La strada - Der Weg", Bolzano, 8.5.2007. Per stime identiche cfr. anche "Trentino", 31.8.2007, *Verona-Fortezza, il Cipe approva l'ampliamento*.

⁴⁶ Cfr. presentazione power point di CICCONI I., *Un tunnel senza fine*, Bolzano, 31.5.2007.

⁴⁷ Cfr. "l'Adige", 5.3.2009, *Scalo Filzi, la nuova stazione*.

⁴⁸ L'intervento della Corte dei Conti non era in realtà diretto a mettere radicalmente in discussione il programma di opere per l'accesso Sud ma ad invitare il Governo a finanziare almeno un lotto costruttivo di lavori pari al 10 o al 20% del valore totale; come si vedrà, la raccomandazione è stata in parte accolta con l'invenzione di un "sub lotto funzionale", finanziato per circa il 5% del suo costo stimato, forse perché un lotto costruttivo vero e proprio non poteva essere individuato e integralmente finanziato con piena

legge che "il finanziamento a pioggia che continua ad essere la modalità preferita dalla nostra legislazione e dalla sua prassi applicativa, se soddisfa formalmente il maggior numero di velleità localistiche, penalizza tuttavia la capacità di selezione, la tempistica e le certezze realizzative".

Stanziamanti italiani per il periodo 2007-2013

Secondo l'8° Allegato Infrastrutture (settembre 2010), Tabella 1, le risorse disponibili e quelle da reperire per i 4 lotti di cui è stimato ufficialmente il costo sono le seguenti (ultime due colonne di destra):

Asse ferroviario Fortezza - Verona	RFI	4.019,40	60,20	3.959,20
<i>Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1</i>	<i>RFI</i>	<i>1.618,40</i>	<i>36,12</i>	<i>1.582,28</i>
<i>Quadruplicamento Fortezza - Verona: circonvallazione di Bolzano lotto 2</i>	<i>RFI</i>	<i>852,00</i>	<i>18,06</i>	<i>833,94</i>
<i>Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 3 Circonvallazione di Trento</i>	<i>RFI</i>	<i>1.300,00</i>	<i>-</i>	<i>1.300,00</i>
<i>Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 4 ingresso a Verona</i>	<i>RFI</i>	<i>249,00</i>	<i>6,02</i>	<i>242,98</i>

Stanziamanti italiani per il lotto funzionale 1

Le risorse italiane disponibili per il solo lotto funzionale 1 Fortezza - Ponte Gardena si trovano indicate nella Delibera CIPE n. 82/2010 ⁴⁹.

A fronte di un costo complessivo di questo lotto 1 stimato in 1.618,4 milioni al netto di IVA (cfr. la sezione B.1) risultano disponibili ⁵⁰:

47,11 milioni per il costo dei lavori 2010-2020 del sub lotto funzionale del lotto 1 «Fortezza - Ponte Gardena» «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente» [di cui 10,6 milioni ai sensi del Decreto-legge n. 81/2007 articolo 8, c. 3 ⁵¹ e 36,51 milioni ai sensi della Legge n. 449/1997, articolo 55, c. 13

copertura finanziaria secondo le prescrizioni dell'articolo 2, commi 232-234, della legge n. 191/2009 (legge finanziaria 2010).

⁴⁹ Cfr. DELIBERAZIONE 18 novembre 2010, Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Asse ferroviario Monaco - Verona. Accesso sud alla galleria di Base del Brennero. Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona. Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena: approvazione progetto preliminare", in GU n. 62 del 16.3.2011.

⁵⁰ Nella Delibera CIPE n. 82/2010 manca il riferimento ai 53 milioni per la progettazione dei lotti funzionali 1 e 2 già deliberati a suo tempo dal CIPE con le Delibere n. 89 del 30.8.2007, e n. 32 del 27.3.2008, non ammesse a registrazione da parte della Corte dei Conti per carenza di copertura finanziaria complessiva, cfr. da ultima Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, adunanza 13.11.2008, Delibera n. 19.2008.P. Tuttavia lo stanziamento parziale di 53 milioni risultava coperto nella legge finanziaria 2007; lo stesso importo era indicato anche nella Delibera CIPE n. 10/2009, "Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto".

Nella Delibera CIPE n. 82/2010 manca inoltre il riferimento a: 1) 27,6 milioni indicati come "altre risorse pubbliche" dalla Delibera CIPE n. 10/2009, "Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto", pag. 68; 2) 27,6 milioni indicati come "risorse private" dalla Delibera CIPE n. 10/2009, "Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto", pag. 68.

⁵¹ L'importo è tratto dalla somma complessiva per la realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per cui è autorizzato un contributo di 700 milioni di Euro per l'anno 2007.

(accantonamento di A22 per il finanziamento trasversale del tunnel di base del Brennero)];

17 milioni per la progettazione definitiva del lotto 1 ai sensi del Decreto-legge n. 81/2007 articolo 8, c. 3⁵².

Consideriamo poi come attinente al periodo 2007-2013 la somma di 113 milioni assegnata dalla Delibera CIPE n. 82/2010 – in aggiunta alla somma 36,51 milioni indicata immediatamente qui sopra – quale ulteriore copertura di costi per il lotto funzionale 1, a valere sui 550 milioni accantonati dalla Società A22.

Stanziamenti italiani per l'insieme dei lotti funzionali

Nella Delibera CIPE 6.3.2009, n. 10, "Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009 - Presa d'atto" è annotata una assegnazione di 53 milioni al Quadruplicamento linea Verona-Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero, che si riferiscono alla progettazione definitiva dei lotti 1 e 2 (dal che, considerato lo stanziamento appena indicato per la progettazione del lotto 1, si può valutare che alla progettazione del lotto 2 sono assegnati 36 milioni⁵³).

Secondo il consueto documento di sintesi delle sedute del CIPE, in data 31.1.2008, risulterebbe una "Approvazione del progetto preliminare dell'opera "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" con assegnazione di un finanziamento di 16 milioni, a valere sulle risorse destinate alle infrastrutture strategiche, per la progettazione definitiva dell'opera. Tuttavia la relativa Delibera non è reperibile sul sito del CIPE; potrebbe non essere stata ammessa a registrazione dalla Corte dei Conti.

Secondo una relazione istruttoria del 16.3.2010 del Ministero Infrastrutture e Trasporti e secondo RFI⁵⁴ esisterebbe una disponibilità di 104 milioni a carico del Contratto di programma RFI per avviare le progettazioni definitive dei lotti 1, 2, 3 e 4 nonché la progettazione preliminare del lotto 5.

Ma secondo la citata Delibera n. 18/2010 della Corte dei Conti (pagg. 16-17) questa indicazione risultava priva di fondamento e comunque attendeva di essere formalizzata dal CIPE⁵⁵.

E appunto la Delibera CIPE n. 82/2010 sopra citata riporta nelle premesse che il Contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A) include le attività di progettazione dei lotti 1, 2, 3, 4 e 5 con un costo di 104 milioni, di cui 87 già

⁵² Anche questo importo è tratto dalla somma complessiva per la realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per cui è autorizzato un contributo di 700 milioni di Euro per l'anno 2007.

⁵³ Questa assegnazione di 53 milioni di Euro a valere sul contributo di cui all'articolo 1, comma 977, della legge n. 296/2006 è ricordato anche nella Deliberazione della Corte dei Conti n. 18/2010.

⁵⁴ Cfr. documento "Stato di attuazione degli investimenti del corridoio (Berlino)-Brennero-Palermo" del 27.11.2009.

⁵⁵ La Corte dei Conti, riproducendo un passaggio della nota RFI prot. n. RFI-AD\A0011\P\2010\0000716 del 28/06/2010, scrive: "i fabbisogni riportati nel contratto di programma non costituiscono impegni da parte dello Stato alla iscrizione in bilancio, bensì rivestono carattere informativo per il Ministero azionista e sono destinati ad essere eventualmente recepiti nella redazione di documenti di programmazione finanziaria quali il DPEF o la legge finanziaria".

disponibili al 2008 e 17 quali risorse aggiuntive 2009 a carico dei fondi TEN-T (cfr. punto seguente).

Stanziamanti italiani per il lotto funzionale 3

La Provincia di Trento ha stanziato 1,5 milioni per studi, perizie geologiche e altre necessità progettuali relativamente al progetto preliminare per il lotto funzionale 3 e gli studi di fattibilità per le tratte di completamento Nord e Sud nel territorio provinciale.

Contributo UE per il periodo 2007-2013

Si tratta di 58,81 milioni concessi all'Italia dalla Commissione della Comunità Europea con decisione C(2008)7726 del 5 dicembre 2008 come contributo finanziario per il progetto di interesse comune "Linea di accesso meridionale al Brennero" - 2007-IT-O1030-M - nel campo delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) ⁵⁶, così ripartiti:

2,89 milioni per i lavori 2010-2020 del sub lotto funzionale del lotto 1 «Fortezza - Ponte Gardena» «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente»;

17 milioni come contributo alla progettazione definitiva del lotto 1;

38 milioni per le progettazioni relative alle altre tratte di accesso Sud Fortezza-Verona.

Nel quadro riassuntivo dei fondi messi a disposizione dalla UE attraverso il FESR e le risorse TEN-T, l'allegato Tabelle e Note dell'8° Allegato Infrastrutture del settembre 2010 annota invece che nell'ambito del programma pluriennale 2007-2013 lo stanziamento dell'Italia per l'insieme delle tratte di accesso Sud è di 363,470 milioni e quello per studi di 96,675 milioni. I dati che risultano dalle Delibere CIPE non permettono di confermare questa disponibilità da parte italiana.

B.4 Risorse ipotizzate in futuro per le tratte di accesso Sud

Stanziamanti italiani a partire dal 2014

Lotto funzionale 1

Il valore residuo da finanziare per il completamento della copertura finanziaria del lotto 1 nel periodo 2007-2013 è di 1.421 milioni (Delibera CIPE n. 82/2010) e sarebbe così coperto:

1.000 milioni a valere sul fondo speciale di conto capitale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (legge 23 dicembre 2009, n. 191, tabella B) da rendere disponibile a partire dal 2012;

⁵⁶ Tuttavia davanti alla Corte dei Conti RFI SpA ha fatto presente "che allo stato le conseguenze finanziarie dei ritardi sulla realizzazione dell'iniziativa possono essere stimate, in base alla rendicontazione dei costi all'Agenzia TEN-T, in 13,7 milioni di Euro che ridurrebbero il contributo comunitario da 58,8 a 45,1 milioni di Euro. I dati derivano dalla Deliberazione della Corte Conti n. 18/2010. Cfr. anche l'Adige, 8.3.2011, *Tunnel, sbloccati 1,6 miliardi*.

421 milioni da accantonare a partire dal 2014, in applicazione dell'articolo 47 del decreto-legge n. 78/2010.

Va rilevato ancora una volta che - se fosse attuata questa previsione - la somma di 421 milioni non potrebbe essere allora accantonata dalla Società della A22 a favore del tunnel di base del Brennero e dovrebbe essere detratta dalle generiche stime di accantonamento totale possibile fino a circa il 2050 (per il quale accantonamento si parla di 2.500 milioni dal 2014 in poi, mentre altri conteggi indicano un massimo possibile di 1.300 milioni circa).

Altre forme di possibile finanziamento (di cui si noti la genericità e in qualche caso la grande difficoltà di realizzazione) sarebbero teoricamente:
ricorso a Eurovignette;
ricorso a forme di partenariato pubblico privato (PPP);
continuità degli investimenti UE.

Altri lotti funzionali e tratte

Non esistono indicazioni disponibili, se si esclude il già citato possibile ricorso a quote parte degli accantonamenti della Società affidataria della gestione della A22.

Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020

Si parla di circa 2.000 milioni per le opere, con indicazione incerta e priva di attualità.

Intervento BEI

A proposito di un ipotetico intervento di project bond della BEI anche a favore delle tratte di accesso Sud si veda il paragrafo A.4.7.

C. Quadro riassuntivo. Costi delle opere e risorse disponibili.

Questa sintesi è stata compilata utilizzando per ciascun lotto o tratta del progetto:

- i dati ufficiali di costo più aggiornati per l'Italia;
- una media (quando possibile) delle previsioni di costo da stime indipendenti citate nelle sezioni A e B, calcolata senza considerare che le stime indipendenti meno recenti sono ormai largamente superate;
- le indicazioni ufficiali sui finanziamenti disponibili a tutto il 2013 e nel periodo successivo a partire dal 2014 (normalmente fino al 2020) sia per lavori che per studi, progettazioni e altre poste precedentemente indicate nelle sezioni A e B. (sempre che non siano considerate non credibili dalle stesse valutazioni ufficiali di organi pubblici italiani). Poiché tuttavia molte di tali fonti di finanziamento risultano meramente ipotetiche e non costituiscono altro che semplici dichiarazioni o desideri nelle colonne 4 e 5 si propongono tra parentesi le somme delle sole indicazioni ufficiali più affidabili sui finanziamenti disponibili.

Nel caso in cui siano stati indicati (nelle sezioni A e B) stanziamenti cumulativi per più lotti e tratte, questi vengono convenzionalmente ripartiti tra esse in parti uguali.

Tutte le cifre sono espresse in milioni di Euro e arrotondate senza decimali.

Nonostante questi accorgimenti cautelari risulta clamorosa la differenza tra costi e finanziamenti effettivamente esistenti, fatta parziale esclusione per la galleria di base del Brennero e per il lotto 1.

Lotto/tratta	Costo ufficiale	Media stime di costo indipend	Finanziamenti a tutto il 2013	Finanziamenti dal 2014
Galleria di base	4.140	18.000	2.112 [2.007]	3.363 [1.800]
Lotto 1	1.618	18.000	217	1.421 [500]
Lotto 2	852		80	250 [0]
Lotto 3	1.300		27	250 [0]
Lotto 4	249		32	250 [0]
Tratta 1	3.980		5	250 [0]
Lotto 5			26	250 [0]
Tratte di completamento 2-3			10	250 [0]
Tratta 4			5	250 [0]

Lotto 1: Fortezza – Ponte Gardena (BZ)

Lotto 2: Circonvallazione di Bolzano (BZ)

Lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto (TN)

Lotto 4: Ingresso a Verona Nord, Quadrante Europa (VR)

Tratta 1: Ponte Gardena – Prato Isarco (BZ)

Lotto 5: Ex tratta 2, da Bronzolo al confine Sud della Provincia di Bolzano

Tratte di completamento 2-3: tratte a Nord e Sud del lotto 3 in Provincia di Trento

Tratta 4: Dal confine Nord del Veneto a Pescantina (VR)

D. Ipotesi teorica di costi finali delle opere eventualmente realizzate

Il termine di conclusione dei lavori è non prima del 2025 per la galleria di base, nel 2040 per tutte le tratte di accesso Sud.

Il seguente schema non ha pretese di scientificità, è solo un'ipotesi di avvicinamento ad un'eventuale realtà finale.

Utilizziamo metodi indipendenti di valutazione dei veri costi complessivi (che devono considerare anche oneri finanziari, allocazione dei rischi anche non altamente probabili, materiale rotabile, opere indotte e compensative, costi e spese delle SpA ferroviarie) ⁵⁷.

Applichiamo tali metodi sia ai costi ufficiali dei proponenti sia alle stime indipendenti dei costi del progetto AV-AC sull'asse del Brennero.

In Italia l'**incremento costi** programmi TAV **dal 1991 al 2007** è di **6,9 volte (590%)**, mentre il costo della vita 1991-2006 è +0,65 volte (54%).
Molti segnali farebbero temere un incremento equivalente anche per il progetto sull'asse del Brennero, con variazione non fortemente significativa nel caso si passi al modello di gestione dei lavori tramite appalto integrato.

CONCLUSIONI DERIVANTI DALL'IPOTESI TEORICA

se le stime minimali dei proponenti fossero onnicomprensive

circa **65 miliardi** a opere finite

se le stime dei proponenti comprendessero solo tutte le infrastrutture

circa **87 miliardi** a opere finite

se le stime indipendenti più cautelari fossero onnicomprensive
(ipotesi non coerente con le fonti consultate)

circa **138 miliardi** a opere finite

se le stime indipendenti più realistiche comprendessero solo tutte le infrastrutture
(ipotesi coerente con le fonti consultate)

circa **185 miliardi** a opere finite

23.10.2011
Claudio Campedelli, Gianfranco Poliandri

⁵⁷ Cfr. CICCONI I., *Le grandi opere del cavaliere*, ed. KOINè, 2004; CICCONI I., *Architettura contrattuale e finanziaria dell'alta velocità*, in A.V., *Travolti dall'Alta Velocità*, ed. ODRADEK, 2006; CICCONI I., presentazione power point, *Un tunnel senza fine*, Bolzano, 31.5.2007; CICCONI I., *Perché le infrastrutture per l'alta velocità in Italia costano mediamente il 500% in più di quelle francesi, spagnole e giapponesi*, aprile 2008, scaricato dal sito www.notav-valsangone.eu il 23.5.2008.

ALLEGATO

Composizione societaria e quote di Autostrada del Brennero SPA al 30.6.2010



Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

home page > società > assetto societario > soci

SOCI

SOCI	%
1. Regione Autonoma Trentino Alto Adige	32,2893
2. Provincia Autonoma di Bolzano	7,6265
3. Provincia Autonoma di Trento	5,3359
4. Provincia di Verona	5,5128
5. Provincia di Mantova	4,2029
6. Provincia di Modena	2,2545
7. Provincia di Reggio Emilia	2,5010
8. Comune di Bolzano	4,2268
9. Comune di Trento	4,2319
10. Comune di Verona	5,5087
11. Comune di Mantova	2,1159
12. Camera di Commercio di Bolzano	0,8414
13. Camera di Commercio di Trento	0,3370
14. Camera di Commercio di Verona	1,6972
15. Camera di Commercio di Mantova	2,4970
TOT. PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI	81,1788
16. Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova SpA	4,2327
17. Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA - Roma	0,1000
18. Banca Popolare di Verona, San Geminiano e San Prospero SpA	1,9973
19. Tecnofin Trentina SpA	2,5967
20. Infrastrutture CIS Srl	7,8275
21. Provincia di Modena valorizzazioni immobiliari Srl	1,9865
TOT. PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI	18,7407
Autostrada del Brennero SpA (azioni proprie)	0,0805
TOTALE	100,0000

Aggiornato al 30 giugno 2010

Quadro scaricato da <http://www.autostradadelbrennero.it/> il 23.4.2011