



Il Progetto Prioritario TEN-T N. 6 Lyon-Turin, tra lotte popolari e crisi economica

Mercoledì 16 Novembre 2011, 15.00 - 17.00

Parlamento Europeo, Strasburgo
Sala F01101

Il Libro nero dell'alta velocità ferroviaria

di Ivan Cicconi Ingegnere, esperto in opere pubbliche, autore del libro "Il libro nero dell'Alta velocità"
i.cicconi@alice.it

PUNTI OSCURI, FALSI E TRUFFE

Tutta la gestione del progetto è stata accompagnata da atti, comunicazioni, contratti, pareri che si sono caratterizzati per la loro opacità quando non esplicitamente falsi.

Il falso più clamoroso, che ha consentito di costruire una architettura contrattuale con procedure e accordi fuori da ogni evidenza pubblica, è quello del finanziamento privato del 60% dei costi. Un falso che ha già prodotto i suoi gravi effetti nei conti pubblici.

Con il comma 966 dell'unico articolo della legge n. 296/2006, la Finanziaria per l'anno 2007, si sanciva la seguente previsione economica: <<gli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da Infrastrutture Spa fino alla data del 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria ad alta velocità "Linea Torino-Milano-Napoli", nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura, sono assunti direttamente a carico del bilancio dello Stato>>. Con ciò si prendeva atto che il "finanziamento privato" per la realizzazione delle infrastrutture per il treno ad Alta velocità, era in realtà, appunto, una pura e semplice bugia. L'importo di questo onere: **12.950 milioni di euro**.

Questa clamorosa bugia è emersa solo grazie all'Unione Europea che, nell'ambito della procedura di infrazione per deficit eccessivo, avviata nel 2005 e chiusa nel 2007, ci ha chiesto esplicitamente di rimuovere la "truffa TAV", consistente nel tenere il cosiddetto finanziamento privato dell'Alta velocità fuori dai conti pubblici.

I COSTI VERI DELL'AV IN ITALIA

La realizzazione del progetto per l'Alta Velocità Ferroviaria ha avuto il suo formale avvio il 7 AGOSTO 1991. Prevedeva la realizzazione delle linee Milano-Napoli, Torino-Venezia e Genova-Milano. Il costo complessivo previsto era di 26.180 miliardi di vecchie lire (pari 14.156 milioni di euro).

VOCI DI COSTO 7 AGOSTO 1991	MILIARDI DI LIRE	OGGETTO DEI CONTRATTI
TRATTE	18.100	Progettazione esecutiva e costruzione: MI-BO; BO-FI; FI-RM; RO-NA; TO-MI; MI-VR; VR-VE; GE-MI.
NODI	2.080	Progettazione esecutiva e costruzione dei nodi di: Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano, Torino, Verona, Venezia,

		Genova.
MATERIALE ROTABILE	4.800	Fornitura di 100 ETR 500, treni a composizione fissa con 2 motrici e 12 carrozze.
INFRASTRUTTURE AEREE	1.200	Realizzazione delle linee elettriche e del sistema di controllo e segnalamento per tutte le tratte ed i nodi.
INTERESSI INTERCALARI	1.500	Interessi durante la esecuzione dell'opera fino all'entrata in esercizio.
TOTALE	27.680	

(COSTI DELLE SINGOLE VOCI DEL PROGETTO TAV PRESENTATO IL 7 AGOSTO 1991)

AD OLTRE 20 ANNI DALL'AVVIO, IL COSTO DEL PROGETTO E' LIEVITATO AD OLTRE 90.000 MILIONI DI EURO. ALL'AUMENTO ABNORME DEL COSTO DEL PROGETTO, PIÙ CHE QUINTUPLICATO, OCCORRE AGGIUNGERE LA BEFFA DELLA ASSENZA TOTALE DI INVESTIMENTI PRIVATI.

LE TRATTE FERROVIARIE

La realizzazione delle infrastrutture a terra fu affidata a TAV spa con un contratto avente come oggetto la "Concessione della progettazione, costruzione e SFRUTTAMENTO ECONOMICO delle infrastrutture per il treno ad Alta Velocità". La stessa TAV SpA, senza alcuna procedura ad evidenza pubblica, ha affidato sette contratti, ad altrettante imprese o consorzi di imprese, aventi ad oggetto la progettazione esecutiva e la sola costruzione con la totale esclusione della gestione. I sette contratti sono stati affidati da TAV spa a trattativa privata e senza la minima verifica di mercato, né il minimo controllo di un qualsiasi organo pubblico competente.

Nessun contratto al momento è stato chiuso, nemmeno quelli relativi alle tratte in esercizio (To-Mi, Mi-Bo, Bo-Fi, Ro-Na), mentre gli altri contratti non sono ancora aggiornati in via definitiva. Le stime per la conclusione dei lavori delle sette tratte segnalano un costo di 47.750 milioni di euro, pari ad un valore unitario di 519 rispetto al valore 100 del 1991, con un aumento dei costi di oltre il 400%.

TRATTE	CONTRATTO 1991 (milioni di €)	DATI UFFICIALI 2006 (milioni di €)	STIME INDIPENDENTI 2010 (milioni di €)
Torino-Milano	1.074	7.788	8.300
Milano-Bologna	1.482	7.150	7.950
Bologna-Firenze	1.074	5.954	6.700
Roma-Napoli	1.994	6.235	7.200
Milano-Verona	1.125	5.735	6.400
Verona-Venezia	869	5.455	5.900
Terzo valico (ex Ge-Mi)	1.585	4.979	5.500
Totale costi	9.203	43.296	47.950
Variazione unitaria	100	470	521

(Dati ufficiali e stime indipendenti dei costi delle tratte AV contrattualizzate nel 1991)

Tutti i finanziamenti per il progetto sono stati forniti o garantiti dallo Stato, mentre ad oggi non si registra UN SOLO EURO del millantato investimento privato.

I NODI

La realizzazione dei nodi, e cioè delle tratte ferroviarie di penetrazione nelle stazioni ferroviarie delle città interessate, era inizialmente prevista a carico di TAV spa. L'inerzia e la mancanza di competenze hanno successivamente indotto FS spa a scorporare questo compito dal contratto e di affidarlo ad RFI. In questo caso le variazioni dei costi rispetto a quanto comunicato nel 1991 sono altrettanto clamorosi e tutt'altro che definitive.

Milioni di euro	Valori ufficiali 1991	Dati ufficiali 2006	Stime indipendenti 2010
Costo dei "Nodi"	1.064	5.752	8.400
Variazione unitaria	100	540	789

(Costi delle tratte di penetrazione nei nodi delle stazioni delle città interessate)

Nessun nodo delle stazioni delle città interessate (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Genova, Verona, Venezia) è al momento risolto in via definitiva e proprio il ritardo con il quale si è avviata questa parte del progetto è la causa principale dei disservizi indotti nel cosiddetto servizio ferroviario universale. Con l'entrata in esercizio delle nuove linee e senza la soluzione dei nodi (ancora per qualche anno) l'effetto imbuto nelle stazioni è diventato e resterà ancora per qualche anno particolarmente critico.

LE INFRASTRUTTURE AEREE

Per la realizzazione delle infrastrutture aeree (linee elettriche e segnaletica) di tutte le linee, tratte e nodi, l'attività è stata affidata ad un unico consorzio di imprese, il Consorzio SATURNO scrl. Anche in questo caso l'affidamento del contratto non ha seguito alcuna procedura ad evidenza pubblica e nessuna verifica di mercato. La stessa composizione societaria ha subito, come nel caso dei consorzi affidatari delle tratte, significative modificazioni nel corso del tempo ed in questo caso addirittura a favore di imprese multinazionali straniere senza alcun controllo dei modi e tempi con i quali questo ingresso si è prodotto.

Milioni di euro	Dati ufficiali 1991	Stime indipendenti 2009
Costo "Infrastrutture aeree"	614	3.200
Variazione unitaria	100	520

(Costi delle linee elettriche e delle infrastrutture connesse)

Mentre il costo annunciato nel 1991 era pari a 614 milioni di euro (in questo caso va sottolineata la totale assenza di dati e comunicazione ufficiali sui costi sostenuti per la realizzazione di questa parte essenziale del progetto), fonti indipendenti forniscono un stima di 3.200 milioni di euro.

GLI INTERESSI INTERCALARI

All'aumento straordinario dei costi (che TAV Spa copre interamente, con finanziamenti dello Stato e prestiti garantiti dallo stesso, a favore dei 7 consorzi di imprese cosiddetti general-contractor) debbono essere sommati gli oneri finanziari, direttamente a carico dello Stato, per i prestiti attivati da o per TAV Spa (Infrastrutture Spa, RFI spa). Nel progetto presentato il 7 agosto 1991, tali oneri, cosiddetti interessi

intercalari, erano stati quantificati in 1.500 miliardi di lire (770mila euro), mentre oggi sono stimati da fonti tecniche indipendenti in 8.700 milioni di euro.

Milioni di euro	Valori ufficiali 1991	Stime indipendenti 2010
Interessi intercalari	770	8.700
Variazione unitaria	100	1.130

(Costo degli interessi sui prestiti prima dell'avvio del servizio)

GLI ONERI FINANZIARI DUNQUE FINO ALLA CHIUSURA DEI CANTIERI PASSEREBBERO DAL UN VALORE UNITARIO 100 STIMATO DA FS NEL 1991 AD UN VALORE OGGI STIMATO PARI A 1130, CON UN AUMENTO DI OLTRE IL MILLE PER CENTO.

I COSTI COMPLESSIVI DEL PROGETTO AV DEL 1991

Il costo del progetto presentato il 7 agosto 1991, stimato con una cifra complessiva pari a 14.156 milioni di euro, è oggi (considerando anche i costi delle società pubbliche coinvolte a diverso titolo nella gestione del progetto e le opere compensative o indotte per la specifica realizzazione delle linee di AV e non contabilizzati dalle fonti ufficiali) lievitato a 96.850 milioni di euro.

VOCE DI COSTO PROGETTO AV 1991 (MILIONI DI EURO)	COSTI UFFICIALI 1991	STIME INDIPENDENTI 2010
TRATTE	9.254	48.700
NODI	1.064	8.400
MATERIALE ROTABILE (ETR 500)	2.454	8.200
INFRASTRUTTURE AEREE	614	3.200
INTERESSI INTERCALARI	770	8.700
TOTALE PROGETTO TAV 1991	14.156	77.400
Variazione unitaria progetto Tav 1991	100	547
Studi, progettazione e realizzazione delle nuove stazioni per l'Alta Velocità con finanziamenti pubblici	non quantificato	6.350
Costi diretti e spese di FS, RFI, TAV, SISTAV-Italferr, Italferr	non quantificato	3.900
Opere indotte e/o compensative connesse	non quantificato	9.200
TOTALE COSTI PROGETTO TAV 1991	14.156	96.850
Variazione unitaria progetto TAV 1991	100	684

(Variazione dei costi del progetto AV presentato e contrattualizzato nel 1991)

FATTO 100 IL COSTO STIMATO E CONTRATTUALIZZATO NEL 1991 OGGI SIAMO AD UN COSTO STIMATO PARI A 684 E, COMUNQUE, ANCHE NON INCLUDENDO LE TRE VOCI DI COSTO NON CONSIDERATE NEL PROGETTO PRESENTATO NEL 1991 SI È PASSATI DA UN VALORE UNITARIO 100 DEL 1991 AD UN VALORE UNITARIO DI 547 CON UN AUMENTO PERCENTUALE DEL 447%.

IL CONFRONTO CON ALTRI PAESI

L'amministratore delegato di FS Spa, in una audizione alla commissione VIII del Senato nel marzo del 2007, ha consegnando ai Senatori dati sui costi delle infrastrutture per l'AV nel nostro paese confrontati con quelli di altri Paesi. I dati forniti da FS Spa ai Senatori Italiani indicano un costo medio per le tratte italiane in esercizio di 32 milioni di euro a km (564 km per le tratte Torino-Novara, Roma-Firenze, Napoli-Roma), rispetto ai 10 della Francia (1.548 km di linee) ed ai 9 per la Spagna (1.030 km di linee). Nel caso di Francia e Spagna il costo medio a km includeva tutte le infrastrutture (*comprese quelle aeree, quelle delle interconnessioni e quelle per la mitigazione degli impatti*).

Nel caso italiano invece veniva considerato solo il costo delle infrastrutture a terra delle sole tratte. Non solo, nel calcolo del costo medio delle *linee realizzate*, veniva inclusa anche la tratta di 241 km Firenze-Roma (*realizzata molti anni prima con una architettura contrattuale completamente diversa*), mentre nei costi delle tratte Roma-Napoli e Torino-Novara ed in tutte le altre (*in progettazione o in realizzazione*) non viene considerato l'onere finanziario degli *interessi intercalari* pagati o da pagare per tutta la durata dei cantieri e fino all'avvio del servizio.

I dati effettivi del costo medio a km in Italia, confrontabili con quelli degli altri Paesi, sono invece quelli elaborati da fonte indipendente e indicati nella seguente tabella.

TRENO AV (Paese)	KM	FORMA DI REALIZZAZIONE	Linea Tratta	COSTO A KM (MILIONI DI EURO)
TGV (Francia)	417	Appalti della Società ferroviaria nazionale	Linea Parigi-Lione	10,2
AVE (Spagna)	470	Appalti della Società ferroviaria nazionale	Linea Madrid-Siviglia	9,8
TAV (Italia)	589	Affidamenti a contraente generale a trattativa privata	Linea Torino-Napoli (esclusa Firenze Roma)	60,7

(Confronto omogeneo dei costi per la infrastrutture per il treno AV con linee dedicate)

I COSTI E GLI ONERI FINANZIARI FUTURI

I costi per la realizzazione delle infrastrutture descritti non tengono conto degli oneri futuri che i prestiti attivati proietteranno nelle casse dello Stato e nelle tasche dei cittadini. I costi infatti sostenuti e da sostenere fino alla chiusura dei cantieri sono in gran parte coperti da "prestiti" e dunque da restituire alle banche con relativi ulteriori interessi.

Mentre, infatti, gli "interessi intercalari" (già considerati come voce di costo) sono coperti annualmente dal bilancio dello Stato, la copertura della quota di capitale, e relativi interessi, da restituire sarà da valutare dal momento della attivazione a regime del "servizio AV/AC" e cioè dal 2009 in avanti. Anche in questo caso dati ufficiali e attendibili non sono stati mai forniti. Le stime indicano in un importo di circa 1.700 milioni di euro, la quota media annua, per circa 30 anni, necessaria per la estinzione dei debiti contratti con gli istituti bancari, non coperta dagli utili prodotti dalla gestione del servizio AV.

DEBITI PUBBLICI OCCULTATI CON IL MODELLO TAV

Nonostante quanto fin qui evidenziato, proprio il cosiddetto "modello TAV" è stato assunto come riferimento per la realizzazione delle grandi opere della "legge obiettivo" (Legge 21dicembre 2001, n. 443). Proprio con tale legge si sono avviate in questi anni altre opere che stanno creando ulteriori voragini nel bilancio dello Stato. In questo modo l'Italia continua a nascondere nella contabilità di società di diritto privato (ad esempio Stretto di Messina spa o Quadrilatero spa) presunti investimenti privati che a tutti gli effetti sono debiti pubblici.

Già solo questi dati motiverebbero ampiamente un radicale ripensamento sia sulle parti del progetto di fatto ancora sulla carta (le tratte **Milano-Venezia** e **Genova-Milano** contrattualizzate nel 1991) e ancor più sulle nuove linee con progetti solo preliminari (**Torino-Lione** e **Venezia-Trieste**) ed altre ancor meno definite.

L'effetto devastante sui conti pubblici futuri del modello TAV però non riguarda solo le grandi opere.

Il “project-financing” senza rischi per i privati e la “società di diritto privato” con proprietà pubblica sono ormai in Italia replicati in modo diffuso, grazie a norme sui contratti pubblici (in contrasto o derogatorie rispetto a quelle contenute nelle direttive europee) e alle politiche di privatizzazione dei servizi pubblici (senza liberalizzazioni e con Spa pubbliche). Si tratta ormai di un fenomeno straordinario e scarsamente analizzato dagli economisti e letteralmente sconosciuto nel confronto fra le forze politiche.

I project-financing modello TAV sono oggi in Italia pratica diffusa anche per opere promosse dagli Enti Locali: la stima degli investimenti realizzati con questo modello sono ad oggi stimati in circa 200 miliardi di euro.

La diffusione delle Spa controllate direttamente o indirettamente da soggetti pubblici sono cresciute con progressione geometrica: La stima è di circa 20.000 spa o srl direttamente o indirettamente controllate dallo Stato, Regioni ed Enti Locali.

APPELLO AL PARLAMENTO EUROPEO

Segnaliamo al Parlamento Europeo che nel debito pubblico dell'Italia, pari al 120% del PIL, non sono considerati i debiti delle “società di diritto” privato (con capitale pubblico) e quelli delle società di diritto privato (con capitale privato) per i “project-financing” totalmente garantiti da soggetti pubblici. In entrambi i casi si tratta di debiti pubblici a tutti gli effetti nascosti nella contabilità privatistica o di società con capitale pubblico o di società con capitale privato, esattamente come avviene con il Modello TAV.

La cifra esatta di tale debito, essendo nascosto nella contabilità di società di diritto privato, non è calcolato da alcun organo dello Stato, ma può essere stimato in una cifra contenuta fra il 15 ed il 20% del PIL e la sua emersione porterebbe il debito effettivo del Paese fra il 135 ed il 140% del PIL.

Segnaliamo al Parlamento Europeo che fra gli impegni che l'Italia sta assumendo in queste ore per fronteggiare la grave crisi dei conti pubblici, non figura alcun provvedimento né per rimuovere questa clamorosa omissione né, soprattutto, per rimuovere le cause che consentono di costruire questo debito occulto e che dunque è destinato ad aumentare.

Non solo, dalle bozze dei provvedimenti “per lo sviluppo” che il Governo si appresta a presentare al Parlamento, proprio queste modalità di investimento sono quelle che vengono rafforzate ed incentivate.

Facciamo dunque appello al Parlamento Europeo affinché si chieda conto al nostro Paese di questa clamorosa omissione e soprattutto si impedisca che il modello TAV trascini l'Italia e l'Europa verso una catastrofe dei conti pubblici.

%%%