

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

I costi ufficiali e i costi previsti da stime indipendenti.

Il modello di finanziamento, gli oneri per l'Italia, le risorse disponibili.

Ipotesi teorica di costi finali delle opere eventualmente realizzate.

SOMMARIO

A.	Costi attuali e risorse disponibili per il BBT (tunnel di base del Brennero) e opere accessorie	2
A.1	Stime di costo totale	2
A.2	Modello di finanziamento ed onere economico per l'Italia	3
A.3	Risorse attualmente disponibili per l'Italia relativamente al BBT	5
A.4	Risorse ipotizzate per l'Italia relativamente al BBT	6
B.	Costi attuali e risorse disponibili per le tratte di accesso Sud al BBT	9
B.1	Stime di costo totale	9
B.2	Modello di finanziamento ed onere economico per l'Italia	9
B.3	Risorse attualmente disponibili per l'Italia relativamente alle tratte di accesso Sud	9
B.4	Risorse ipotizzate in futuro per l'Italia relativamente alle tratte di accesso Sud	11
C.	Ipotesi teorica di costi finali delle opere eventualmente realizzate	12

A. Costi attuali e risorse disponibili per il BBT (tunnel 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 ufficiale nel progetto definitivo
(metà aprile 2008) a prezzi 2007-2008
comprensivo di oneri finanziari

7,2 miliardi

Costo ufficiale nell'aggiornamento
del marzo 2009 comprensivo di
inflazione, costi delle prescrizioni e
allocazione dei rischi ¹

8 miliardi

Costo ufficiale nell'aggiornamento
dell'Allegato Infrastrutture di ottobre 2010,
senza oneri finanziari ²

8,2 miliardi

Stime indipendenti a prezzi 2006-2007
prevedono costi molto superiori, quasi
sempre limitandosi alle sole infrastrutture ³

mediamente intorno a
10 miliardi

Stime della Corte dei Conti dell'Austria
12 miliardi solo per i 32 km
della parte austriaca ⁴

intorno a **24 miliardi**

Varie valutazioni, 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 1,1 miliardi; 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 Circa lo stesso costo è confermato da www.tt.com il 13.4.2011 (8 miliardi senza oneri finanziari; 9,7 miliardi tenendo conto di un'inflazione al 2,5% in tutto il periodo di costruzione).

³ Secondo l'esperto austriaco Knoflacher il costo totale del BBT era da considerarsi di 20 miliardi nella primavera 2009.

⁴ 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 é 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.

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

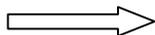
Il percorso in Italia dal confine di Stato a Fortezza è 23 km ma i costi sono ripartiti al 50% tra Austria e Italia (accordo interstatale del 30.4.2004).

L'onere economico effettivo dipende sempre dal **modello di ripartizione costi**.

Il modello di finanziamento

2007 prevedeva:

- 30% a carico UE (27% effettivo ⁵)
- 20% a carico dello Stato austriaco
- 20% a carico dello Stato italiano
- 10% dalle due società autostradali ⁶
- 20% da capitali privati di rischio



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)

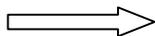
oneri Stato italiano: 2,00 miliardi

spesa pubblica italiana: 2,41 miliardi

Ma se il modello di finanziamento 2007

fosse irrealistico o errato

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



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

⁵ Si evita nei calcoli di redistribuire il residuo 3%.

⁶ 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 ultimo quadro, 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 ⁷)

15% a carico dello Stato austriaco ⁸

15% a carico dello Stato italiano

30% acquisito attraverso mutui BEI e forse Cassa Depositi e Prestiti ⁹

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

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 8,2 miliardi (All. Infr. 2010)

oneri Stato italiano: 1,23 miliardi

spesa pubblica italiana: 2,80 miliardi

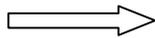
se costo totale 10 miliardi (indipendenti, prezzi 2007)

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



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

⁸ 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").

⁹ 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 (vedi nota 10) riportano di un finanziamento di 2,8 miliardi richiesto dall'Italia alla BEI partendo da un totale di 6,4 miliardi a costi revisionati del 2008; è da notare come questa cifra di 2,8 miliardi costituisca una conferma del modello di finanziamento ipotizzato e degli importi individuati nel terzo riquadro di pagina, ove diminuita dell'importo dell'accantonamento di Autostrada del Brennero SpA per 0,55 miliardi. Perplexità 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").

¹⁰ 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 di costo si tratterebbe di almeno 178 milioni di Euro a km per la porzione italiana di 23 km (4,1 miliardi totali) comprese tutte le opere accessorie.

In riferimento all'ultimo riquadro si ricorda che nella seduta del 31.7.2009 il CIPE, 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 miliardi. Identica stima (pari al 50% del "costo a vita intera del progetto definitivo", oggi quantificabile in circa 7,150 miliardi ma soggetto ad adeguamenti in fase di progettazione esecutiva) 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 ¹¹.

Informazioni di stampa dell'aprile 2011 ¹² - 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.

A.3 Risorse attualmente disponibili per l'Italia relativamente al BBT

I dati dei 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".

A.3.1 - Stanziamenti italiani per il periodo 2007-2013

45 milioni ex Delibera CIPE n. 89/2004 (Fondi di Legge Obiettivo) ¹³
215 milioni ex IV Addendum al Contratto di Programma MIT/RFI 2001-2005
26 milioni ex Contratto di Programma MIT/RFI 1994-2000.

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) ¹⁴.

N.B. Nelle Delibere CIPE del 6.3.2009 con la distribuzione di 9,71 miliardi sulle priorità 2009 per le grandi opere ¹⁵ la nuova linea ferroviaria sull'asse del Brennero non ha ricevuto finanziamenti.

A.3.2 - Contributi UE per il periodo 2001-2006 e per il periodo 2007-2013 ¹⁶

¹¹ 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>

¹² 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).

¹³ 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".

¹⁴ Questo impegno non è riportato nel piano di finanziamento uscito non ufficialmente da BBT-Se all'inizio di aprile 2010.

¹⁵ Le delibere del 2008 e quella del 6.3.2009 individuano 10,8 miliardi pubblici aggiuntivi di competenza sulle infrastrutture. La cifra di 17,8 miliardi 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*).

33,3 milioni di euro a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE concessi (Multiannual Indicative Programme – (MIP) 2001-2006);
96,7 milioni di euro a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/studies);
296,3 milioni di euro a valere su quota parte italiana di finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/works).

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 ¹⁷.

Nel Programma Infrastrutture Strategiche, Allegato VIII, settembre 2010, pag. 197, è indicata come disponibile la somma di Euro 728 milioni, non sostanzialmente dissimile dalla somma derivante dalle indicazioni precedenti.

A.3.3 - Accantonamento Autostrada del Brennero SpA fino al 2014

550 milioni

Tuttavia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 stima cautelativamente tale contributo in soli 400 milioni. L'importo sarebbe da prelevare nel 2012.

L'impiego e la consistenza effettivi di questo accantonamento restano dubbi perché lo Stato italiano pretenderebbe dal nuovo concessionario autostradale A22 (gara aperta o concessione diretta entro la metà del 2011 ¹⁸) la somma di 568 milioni con cui finanzierebbe infrastrutture varie senza specificare che si tratta proprio del BBT ¹⁹. Inoltre nella Delibera CIPE n. 82/2010 che approva il progetto preliminare del lotto funzionale 1 Fortezza - Ponte Gardena poco meno della metà dell'accantonamento di cui si tratta risulta invece destinato alla copertura delle relative spese (cfr. paragrafi B.3 e B.4).

A.4 Risorse ipotizzate per l'Italia relativamente al BBT

I dati di questo paragrafo A.4 si riferiscono alle ipotesi di costo ufficiale indicate dalla Delibera CIPE n. 71/2009.

Cunicolo esplorativo in corso: 260 milioni

Primo lotto del tunnel Mules nord-sud (dal 2011): 280 milioni

Secondo lotto gallerie principali (dal 2012): 2.387 milioni

Terzo lotto (attrezzaggio tecnologico nel 2018): 648 milioni

TOTALE COSTO 3.575 milioni

(quindi la stima ufficiale considerata di costo dell'intera opera è 7.150 milioni ²⁰)

RISORSE DA REPERIRE: 2.462,7 (3.575 - 712,3 - 400) ²¹

¹⁶ 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.

¹⁷ Cfr. Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, pag. 203.

¹⁸ Le ultime indicazioni fanno ritenere che la scelta sarà per la gara pubblica; cfr. "Trentino", 19.4.2011, "L'UE: autostrada, necessaria la gara".

¹⁹ Cfr. Decisione di finanza pubblica 29.9.2010, pag. 44.

²⁰ Si tenga conto del fatto che la stima BBT-SE di costo totale ufficiale dell'opera (7,15 miliardi) non corrisponde alle indicazioni ufficiali provenienti dall'Austria per le quali cfr. il paragrafo A.1.

A.4.1 - Finanziamento Banca Europea Investimenti in corso di acquisizione e possibile intervento collegato della Cassa Depositi e Prestiti

2,80 miliardi ²²

il finanziamento è da considerarsi potenzialmente disponibile per quote anche per il precedente periodo 2007-2013

NOTA BENE: nel piano di finanziamento uscito non ufficialmente da BBT-Se all'inizio di aprile 2010 questo finanziamento della BEI per 2,80 miliardi non è ripreso tal quale e presenta qualche sovrapposizione con i seguenti stanziamenti da parte dello Stato italiano ²³.

A.4.2 - Stanziamenti italiani per il periodo 2014-2020

1.329,7 milioni

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)

A.4.3 - Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020

600 milioni teorici circa (forse 500 milioni reali) per la porzione italiana su 1,2 miliardi di contributo complessivo atteso nel quadro dei finanziamenti UE per le reti TEN-T 2014-2020 (domanda da presentare nel 2012) ²⁴;

l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 stima cautelativamente tale contributo in soli 500 milioni.

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

A.4.4 - Accantonamento Autostrada del Brennero SpA a partire dal 2014

2,50 miliardi ²⁵, ma a condizione che la concessione attuale sia rinnovata per un lungo periodo (fino a 50 anni ²⁶).

²¹ Questa previsione del 2009 è da considerare superata e quindi non è stata riportata nel paragrafo A.1. Questa previsione inoltre cautelativamente non tiene conto dello stanziamento 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), per il quale cfr. il punto A.3.1.

²² 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*.

²³ Si riporta il contenuto della Nota 8 secondo cui 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").

²⁴ Dato tratto dal sito www.bbtinfo.eu il 13.2.2008.

²⁵ Non si tiene conto delle difficoltà insorte già alla fine del 2008 a proposito dell'impiego dell'accantonamento della Autostrada del Brennero SpA. Cfr. comunque il paragrafo B.4.

²⁶ Cfr. tra l'altro recentemente "Corriere Alto Adige", 19.4.2011, *Durnwalder e Pacher: daremo 2,5 miliardi con A22*.

A.4.5 - 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)

648 milioni circa per la parte italiana di importo del contratto (che sarebbe appaltato dal 2013 con lavori avviati nel 2017); tuttavia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 stima prudenzialmente tale importo in soli 400 milioni. Su tale ipotesi di finanziamento esistono molti dubbi di fattibilità e numerose perplessità anche a livelli istituzionali.

A.4.6 - 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 RFI (83%) e dalle Province di Bolzano e Trento (ciascuna con il 6%) e dalla Provincia di Verona (5%).

A.4.7 - Proventi da eventuale finanziamento trasversale da tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette" ²⁷.

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)

²⁷ Cfr. Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009, pag. 206.

B. Costi attuali e risorse disponibili per le tratte di accesso Sud al BBT

B.1 Stime di costo totale

Costi ufficiali italiani a prezzi 2007 presumibilmente onnicomprensivi

8,5 miliardi

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

Costi ufficiali italiani secondo Allegato Infrastrutture ottobre 2010 presumibilmente onnicomprensivi

8,21 miliardi

Stime indipendenti a prezzi 2007 per le sole infrastrutture

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 nel punto 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 ²⁸.

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 l'Italia relativamente alle tratte di accesso Sud

Stanziamanti italiani per il periodo 2007-2013

Le risorse italiane disponibili riguardano il solo lotto funzionale 1 Fortezza - Ponte Gardena e si trovano indicate nella Delibera CIPE n. 82/2010 ²⁹.

²⁸ Cfr. "l'Adige", 5.3.2009, *Scalo Filzi, la nuova stazione*.

²⁹ 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.

A fronte di un costo complessivo di questo lotto 1 stimato in 1.618,4 milioni di euro al netto di IVA risultano disponibili soltanto ³⁰:

50 milioni di Euro per il costo dei lavori del sub lotto funzionale del lotto 1 «Fortezza - Ponte Gardena» «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente» [di cui Euro 10.600.000 ai sensi del Decreto-legge n. 81/2007 articolo 8, c. 3 ³¹, Euro 36.510.000 ai sensi della Legge n. 449/1997, articolo 55, c. 13 (accantonamento di A22 per il finanziamento trasversale del tunnel di base del Brennero), Euro 2.890.000 previsti dalla Decisione UE C (2008) 7726];

17 milioni di Euro per la progettazione definitiva del lotto 1 ai sensi del Decreto-legge n. 81/2007 articolo 8, c. 3 ³².

Il valore residuo da finanziare per il completamento della copertura finanziaria del lotto 1 nel periodo 2007-2013 è di 1.113 milioni di euro (Delibera CIPE n. 82/2010) e sarebbe così coperto:

1.000 milioni di euro 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;

113 milioni di euro, ulteriori rispetto ai circa 37 milioni di euro già assegnati al sub lotto funzionale, a valere sui 550 milioni di euro accantonati entro il 2014 ai sensi dell'art. 55, comma 13, della legge n. 449/1997, come modificato dall'articolo 47 del decreto-legge n. 78/2010.

Va rilevato che se vengono attuate queste previsioni le somme di Euro 36.510.000 e di Euro 113 milioni devono essere detratte dall'accantonamento della Società della A22 destinato al tunnel di base del Brennero ai sensi della delibera CIPE n. 71/2009 per totali 400 milioni di Euro (cfr. paragrafo A.3.3).

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 di Euro, 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.

³⁰ 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.

³¹ 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.

³² 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.

Contributo UE per il periodo 2007-2013

58 milioni destinati all'Italia per le progettazioni relative alle tratte di accesso Sud Fortezza-Verona (parzialmente poi defianziati per i ritardi italiani ³³); tra questi 58 milioni vanno conteggiati 17 milioni di Euro previsti dalla Decisione UE C (2008) 7726 come contributo alla progettazione definitiva del lotto 1.

B.4 Risorse ipotizzate in futuro per l'Italia relativamente alle tratte di accesso Sud

Stanziamanti italiani a partire dal 2014

Sempre per integrare la copertura finanziaria per il lotto 1: 421 milioni di euro da accantonare a partire dal 2014, in applicazione dell'articolo 47 del decreto-legge n. 78/2010.

Va rilevato ancora una volta che - se viene attuata questa previsione - la somma di Euro 421 milioni non potrà essere accantonata dalla Società della A22 a favore del tunnel di base del Brennero e dovrà essere detratta dalla pur generica stima di accantonamento di 2,50 miliardi dal 2014 in poi (accantonamento peraltro condizionato a un lungo rinnovo della concessione in corso, cfr. paragrafo A.4.4).

Apparentemente le stesse risorse vengono destinate alla copertura di due spese diverse, con esito irragionevole.

Accantonamento Autostrada del Brennero SpA a partire dal 2014

I finanziamenti provenienti da accantonamenti ulteriori della Società Autobrennero si sovrappongono a quelli annunciati per il tunnel di base del Brennero. La questione è peraltro legata al rinnovo della concessione successivamente al 2014, alle modalità di questo rinnovo, ai relativi costi, agli accordi in corso sui modi per destinare gli accantonamenti.

Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020

circa 2 miliardi per le opere, indicazione incerta e priva di attualità.

³³ Cfr. l'Adige, 8.3.2011, "Tunnel, sbloccati 1,6 miliardi", di cui va rilevata l'imprecisione nel titolo.

C. 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) ³⁴.

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.

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 realiste comprendessero solo tutte le infrastrutture
(ipotesi coerente con le fonti consultate)

circa **185 miliardi** a opere finite

C.Campedelli, G.Poliandri, Bolzano, Trento, 6.8.2011

³⁴ 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