

## **IL TERZO VALICO MILANO-GENOVA E' PRIORITARIO?**

### **Premessa**

In molte parti dello Studio d'Impatto Ambientale presentato dal Co.Civ. sul terzo valico tra Milano-Genova, viene ribadito che quest'opera è ritenuta prioritaria in numerosi documenti, con riferimenti alle conclusioni tecniche e politiche della verifica Parlamentare sull'Alta Velocità, al Piano Generale dei Trasporti e alla nuova normativa sulle infrastrutture strategiche e alla Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001.

In proposito va precisato quanto segue:

- la conclusione tecnica della verifica sull'Alta Velocità ha stabilito che tra Milano e Genova non serve una nuova linea veloce, ma è sufficiente potenziare il valico tra Milano e Genova, per aumentare la capacità e la velocità per merci e passeggeri;
- i riferimenti alla legge n. 443/2001 e alla Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 sono del tutto inopportuni e fuorvianti: infatti, in particolare la Delibera CIPE n. 121 a pagina 7 dichiara che le previsioni di spesa riportate dal documento (in cui viene ricompreso all'Allegato 1 l'Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano e all'Allegato 2 per la Liguria e il Piemonte la Tratta Genova-Milano- Terzo valico dei Giovi), hanno carattere esclusivamente programmatico e sono subordinate alle reali disponibilità che saranno individuate, anno per anno, nella Legge Finanziaria.

Anche il richiamo al Piano Generale dei Trasporti (marzo 2001) non può essere utilizzato per dimostrare tout court che il Terzo Valico è una priorità tra le infrastrutture ferroviarie da realizzare in Italia.

A questo proposito bisogna ricordare che il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è stato allegato come documento tecnico al Decreto del Presidente della Repubblica, datato 14 marzo 2001. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che *“Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale*

*strategica*”<sup>1</sup>.

Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi viene riportato che “occorre, inoltre, rimuovere gli ostacoli che troppo spesso ritardano o vanificano la realizzazione delle opere, introducendo procedure decisionali certe. In tal senso occorre: (...) condurre la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al livello pertinente del piano di volta in volta valutato in conformità con la normativa europea in corso di emanazione, eventualmente avviando anche una fase di sperimentazione. I risultati di tale VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi”<sup>2</sup>;

Dato che il progetto del Terzo Valico Milano-Genova (inserito nell’Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano) è, comunque, incluso nella programmazione delle opere strategiche della Delibera Cipe del 21 dicembre 2001 precedentemente richiamata<sup>3</sup> e tra gli interventi indicati dal PGT, deve essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica da parte del Ministero per l’Ambiente.

Da quanto previsto dalla normativa del PGTL ed opere connesse quindi, il progetto del cosiddetto Terzo Valico sulla direttrice Milano-Genova dovrebbe comunque superare positivamente la VAS condotta su un piano o programma di livello superiore alla singola infrastruttura (Dir 2001/42/CE), applicato sull’intero sistema, capace di selezionare le priorità in un quadro coerente di tutela ambientale.

Una VAS che il Ministro per l’Ambiente non ha mai effettuato, violando in questo modo la normativa italiana ed europea.

### **Costi elevati senza gara d’appalto europea**

Rispetto alla valutazione delle risorse economiche necessarie per la realizzazione della linea, al contrario di quanto avvenne in occasione della presentazione del progetto nel 1998 per il giudizio di compatibilità ambientale, nella documentazione presentata da Co.Civ. il 10 marzo 2003 non esiste traccia dei costi della linea. Di conseguenza, ed è un fatto gravissimo che non consente una

---

<sup>1</sup> Premessa del DPR, cfr. anche PGTL, pag. 29

<sup>2</sup> cfr. PGTL, pag. 16

<sup>3</sup> (tale elenco costituisce automatica integrazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, così come previsto dalla Legge Obiettivo)

valutazione comparativa dell'utilità e dei costi/benefici della stessa da comparare con le alternative, sino all'*opzione zero* allo scopo di avere un raffronto tra le varie ipotesi in termini di costi-benefici.

Nell'assenza di dati forniti da Co.Civ., se assumiamo l'unica stima "ufficiale" dei costi del cosiddetto Terzo Valico Milano-Genova, cioè di una linea della lunghezza di 54 km circa (di cui 46 circa in galleria a doppio foro), apprendiamo che, oggi, il costo a vita intera dell'infrastruttura è stimato in 4.339.000.000 euro (Contratto di programma 2001-2005 – RFI, pag. 87), pari a più di 8 mila miliardi delle vecchie lire. Questo quando il contratto definito "a prezzo chiuso" il 7 agosto 1991, vincolato e garantito dal general contractor Co.Civ., stimava per la realizzazione dell'intera linea ad Alta Velocità Genova-Milano ( della lunghezza di 138 km, secondo il progetto presentato nel 1992 alla procedura di V.I.A) un costo complessivo di 3.100 miliardi delle vecchie lire.

Se si vuole un dato di riferimento attuale del costo a km della sola galleria si può compiere un raffronto con l'Alta Velocità tra Bologna-Firenze in corso di realizzazione, per una linea di 78 km praticamente tutta in galleria (e quindi paragonabile al terzo valico Milano-Genova), che produce un costo medio dell'opera di 50 milioni di euro circa a km.

Si potrebbe obiettare che questi costi, così elevati per la tratta Bologna-Firenze e per il cosiddetto Terzo Valico Milano-Genova, sono il risultato di un affidamento avvenuto nel 1992 a trattativa privata senza una adeguata gara europea d'appalto, oggi decisamente obbligatoria. Infatti, se si prendono in considerazione i risultati emersi dalla gara d'appalto europea per l'attraversamento della rete veloce a Bologna, i 7,3 km di galleria sotterranea sono stati aggiudicati da una Associazione Temporanea di Imprese con capofila la spagnola Necso<sup>4</sup>, per un costo complessivo di 282,2 miliardi di vecchie lire, che ha vinto la gara con un ribasso del prezzo a base d'asta del 46,9%. Con questa aggiudicazione il costo medio della galleria sarà a Bologna di 40 miliardi di vecchie lire a km, meno della metà dei 50 milioni di euro a km valutabili per la realizzazione del cosiddetto Terzo Valico tra Milano e Genova.

Questo dimostra che non mettere a gara d'appalto europea il potenziamento del valico (vedi allegato "Il ruolo di Co.Civ") non aiuta ad utilizzare al meglio le limitate risorse pubbliche; e dovrebbe indurre a confermare la revoca della Convenzione con il General Contractor Co.Civ, come per altro previsto dalla Legge Finanziaria 2001, per conseguire un miglior rapporto costi-benefici dell'opera.

---

<sup>4</sup> Il sole 24 ore, Edilizia e Territorio n.4/2000. Articolo "FS, Entrecalles conquista Bologna.", di Al.Le, pg. 19

## **Piano Finanziario dell'Alta Capacità ancora incerto**

Come è noto il progetto di Alta Velocità ha subito in questi anni numerose modifiche, che in buona parte sono ancora in corso. Tra queste vi sono gli aspetti finanziari che costituiscono ancora oggi una pesante incognita per una parte significativa dell'investimento, tra cui il terzo valico tra Milano e Genova.

Per chiarezza è bene ripercorre alcune tappe per supportare questa affermazione:

- Nel 1991 il progetto di Alta Velocità viene presentato ed approvato con la costituzione della Società TAV, partecipata al 40% da FS e per la restante parte da investitori privati (praticamente tutte banche). L'obiettivo, secondo quanto veniva dichiarato all'epoca dal Governo e dell'Azienda era che l'Alta Velocità, dai costi ridotti e da una elevata redditività, sarebbe stata pagata per il 60% da investitori privati, che in cambio si sarebbero ripagati l'investimento con la commercializzazione della rete. Da questi presupposti nacque la società 40/60 gestita da privati.
- Nel 1993, con la prima adozione del Programma di Investimenti ferroviari 1993-1998<sup>5</sup>, per un totale di 38.750 miliardi, vengono destinate risorse anche alle tratte AV Torino-Milano-Napoli mentre vengono escluse dai finanziamenti le tratte Milano-Genova e Milano-Venezia, cui vengono assegnati rispettivamente solo 50 e 30 miliardi per gli studi progettuali.
- Il Contratto di Programma degli investimenti ferroviari 1994-2000 approvato dal CIPE nel giugno 1995 riconferma gli investimenti del precedente Programma di investimenti per un ammontare complessivo, inclusivo dell'Alta Velocità, di 55.000 miliardi<sup>6</sup>. Viene confermata la realizzazione dell'Alta Velocità tra Torino-Milano-Napoli, mentre per le tratte Milano-Genova e Milano-Venezia restano confermate le spese esclusivamente per la progettazione, che saranno decise dopo un'accurata analisi di redditività. Anche il primo Addendum del 1998 al Contratto di programma ha confermato questa impostazione.

---

<sup>5</sup> WWF Italia, Legambiente. Pendolini e Pendolari. Il futuro delle ferrovie in Italia: Alta velocità, servizi ferroviari regionali, trasporto merci. A cura di Anna Donati ed Alberto Santel, introduzione MariaRosa Vittadini. Marzo 1993 Tabelle a Pag. 34.

<sup>6</sup> WWF Italia. Il treno dei desideri. Osservazioni sul contratto di programma 1994-2000 per gli investimenti ferroviari. A cura di Anna Donati. Luglio 1995.

- A seguito del cambio traumatico ai vertici di FS alla fine del 1996, delle trasformazioni del progetto AV in atto, della priorità assegnata ai nodi ferroviari metropolitani, del fallimento del coinvolgimento dei privati nel progetto, della crescita consistente dei costi delle tratte approvate ed in corso di realizzazione viene deciso un cambio sostanziale del progetto. Nel novembre 1997 il Consiglio di Amministrazione di FS decide di acquisire la quota di capitale privato di TAV, trasformandola in società al 100% di FS, riconoscendo in questo modo il fallimento del coinvolgimento del capitale privato ed eliminando ovviamente, anche il diritto di sfruttamento economico della rete AV. Viene quindi deciso che lo sfruttamento della rete sarà unico e sarà in mano ad una società unitaria con la rete esistente e pubblica.
- Si apre quindi in modo ufficiale il problema del finanziamento del progetto Alta Capacità, mentre il Ministero del Tesoro conferma che lo Stato può rendere disponibile il 40% di risorse finanziarie ma la restante parte dovrà essere reperita dal mercato, con una garanzia di ultima istanza del Tesoro sui prestiti.
- Alla fine del 1999, in occasione della predisposizione del secondo Addendum al Contratto di Programma, che deve ripartire le risorse rese disponibili dalla legge Finanziaria 1998 pari ad 8.200 miliardi di lire per gli investimenti ferroviari, emergono tutti i limiti ed i problemi irrisolti del finanziamento del progetto. L'Alta Capacità Torino-Milano-Napoli (incluso il potenziamento dei nodi) veniva stimata in 40.000 miliardi di lire, sono disponibili risorse dello Stato per 11.500 miliardi (mentre la quota a carico dello Stato dovrebbe essere di 20.500 miliardi) e devono essere reperiti 19.500 miliardi dal mercato.<sup>7</sup>
- Il Contratto di programma 2001-2005: Piano di priorità degli investimenti di RFI conferma l'impegno realizzativo di FS per l'AV/AC per il periodo considerato esclusivamente sull'asse Torino-Milano-Napoli per un costo complessivo del progetto che è stato rideterminato in 28.790 milioni di euro (circa 55.750 miliardi di lire), con un incremento di circa 6.685 milioni di euro (circa 12.750 miliardi di lire) rispetto ai circa 22.205 milioni di euro (43.000 miliardi di lire) previsti. Per il cosiddetto "Resto del sistema", costituito dalla linea Milano-Verona-Padova e dal Terzo Valico dei Giovi, il CDP 2001-2005 prevede solo la copertura parziale del costo delle progettazioni, per un importo complessivo di 482 milioni di euro;

---

<sup>7</sup> Il Sole 24 ore. "Per la Tav "buco" da 24.000 mld" Articolo di Giorgio Santilli. 28/11/1999.

- Il 22 gennaio 2003 è sempre Il Sole 24 Ore che annuncia l'esame da parte del C.I.P.E. del nuovo piano dell'Alta Velocità/Alta Capacità che prevede la "copertura integrale" di Infrastrutture S.p.A. (ISPA). ISPA, secondo questo piano coprirà con un patrimonio separato 24.703 dei 28.790 di costo delle linee Torino-Milano-Napoli, facendosi carico dell'intero finanziamento del progetto (quota statale più quota di mercato) a partire dal primo gennaio 2003 ed erogando già quest'anno un mutuo di 3.104 milioni a RFI/TAV. In questa occasione il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Lunardi ha ribadito che non sono previsti finanziamenti per "il resto del sistema" (Milano-Genova e Milano-Verona-Padova)

Da questa breve cronistoria, emerge chiaramente come ad oggi il Terzo Valico Milano-Genova non è tra le priorità e né tra gli investimenti finanziati dell'Alta Capacità.

Anzi, debbono ancora essere reperite buona parte delle risorse pubbliche e private per la realizzazione della dorsale, che risultano essere, in tutti i piani di investimento, prioritarie rispetto alla rete veloce Milano-Genova.