



**Ferrovie italiane:
più sicurezza sulla rete, meno tratte inutili ad alta velocità**

Per il governo Berlusconi solo grandi opere e tagli alle risorse per la rete esistente

*Se si cancella il Ponte sullo Stretto, si liberano i finanziamenti per la
sicurezza dell'intera rete ferroviaria italiana*

a cura di

sen. Anna Donati
*Gruppo Verdi – L'Ulivo,
Senato della Repubblica*

13 gennaio 2005

"In passato i governi di sinistra hanno rallentato il potenziamento delle reti i cui fondi sono stati sbloccati grazie all'intervento della legge Obiettivo." Con questa testuale dichiarazione resa all'ANSA il ministro delle Infrastrutture l'ing. Lunardi, recatosi sul luogo del disastro ferroviario il 7 gennaio scorso, ha detto una autentica falsità.

Infatti l'inserimento nella lunga lista delle opere strategiche di investimenti ferroviari sulla rete esistente non ha portato né finanziamenti aggiuntivi né procedure accelerate e tanto meno cantieri aperti.

Quello che in realtà il ministro Lunardi ha fatto è stato allungare a dismisura la lista di nuovi investimenti ad Alta Velocità e nuovi valichi alpini, mentre in ogni Legge Finanziaria il governo ha tagliato le risorse da destinare al potenziamento della rete esistente.

A questo si deve aggiungere la politica di rilancio del settore autostradale adottata dal Governo Berlusconi, che aumenterà lo squilibrio nel sistema dei trasporti nazionale verso la gomma e che assorbirà risorse ed energie che dovrebbero viceversa essere utilizzate per il rilancio del trasporto ferroviario italiano.

Quello che il ministro non ha detto è che cosa intenda fare immediatamente per aumentare la sicurezza delle ferrovie e per migliorare il servizio offerto ai cittadini, a partire dalla tratta Bologna-Verona, su cui è accaduto il gravissimo incidente ferroviario in cui hanno perso la vita 17 persone.

Il caso della tratta Bologna-Verona: raddoppio ripartito nel 1999, ma ritardi nei lavori

Il ministro Lunardi ha anche rivendicato come grazie alla legge obiettivo il progetto di raddoppio della linea Bologna-Verona sia stato approvato e finanziato. Ma questa è una colossale bugia, perché il raddoppio della tratta è ripartito dal 1999 e nonostante sia stato inserito fra le opere strategiche in quanto facente parte del Corridoio 1 Berlino- Palermo delle reti TEN Europee non ha beneficiato né di finanziamenti straordinari né di procedure accelerate. Ed infatti i lavori procedono purtroppo troppo lentamente ed in ritardo anche rispetto ai tempi previsti dal piano di investimenti di RFI.

E' opportuno rammentare che il raddoppio di questa tratta ferroviaria era previsto nel Contratto di Programma 1994-2000 e che, dopo anni di mancati investimenti e progetti faraonici, l'opera è stata finanziata in modo significativo a partire dal 1999. Conseguentemente è ripartito l'iter di progettazione, approvazione ed appalto dei lavori.

Nel Contratto di Programma 2001-2005 di RFI (aggiornamento ottobre 2003) si spiega che il raddoppio della linea attualmente a semplice binario per 72 km sui 114 km complessivi, è articolato in 8 opere funzionali, che il costo a vita intera dell'investimento era stimato in 760 milioni di euro, ma che a seguito del completamento della progettazione esecutiva di alcuni tratti e per la previsione di nuove opere di mitigazione ambientali, il costo si è incrementato di 50 milioni di euro, passando complessivamente ad 810 milioni di euro. Incremento di costi che sembra essere stato inserito nel III addendum al Contratto di Programma, adottato sulla base delle risorse della legge finanziaria 2004.

Va anche censurato il fatto che i 40 km di binari già raddoppiati non sono interamente utilizzabili per la mancanza di poche centinaia di metri a Isola della Scala.

RFI ammette anche un ritardo nei lavori dovuto a difficoltà finanziarie dell'impresa aggiudicataria dei lavori della tratta Tavernelle-S.Giovanni in Persiceto e lo stesso problema per i lavori inerenti le opere di fondazione del Ponte sul Po. Come conseguenza dichiara RFI "si ha che l'attivazione delle opere è slittata da dicembre 2006 a luglio 2007".

Ma questa data sembra già essere ulteriormente slittata almeno al 2008, come purtroppo abbiamo appreso dalla stampa e dalle polemiche successive al gravissimo incidente ferroviario del 7 gennaio, ed i costi dell'opera dichiarati di recente da RFI si attestano su 846 miliardi di euro.

Per quanto riguarda l'ammmodernamento ed il potenziamento tecnologico è prevista l'istallazione al 2006 del Sistema di Comando e Controllo sulla linea Bologna-Verona-Brennero del costo di 250 milioni di euro, mentre per l'attivazione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) bisognerà aspettare la terza fase di attivazione della tecnologia, che secondo le previsioni di RFI si concluderà nel 2006. E' evidente il ritardo dei cantieri e l'arretratezza tecnologica del rete, che sopporta il traffico nazionale, il trasporto pendolari ed il traffico internazionale in particolare delle merci.

Per queste ragioni bisogna predisporre azioni concrete per anticipare sia gli investimenti tecnologici e di sicurezza che la conclusione del raddoppio delle tratte a binario unico.

Il piano di investimenti delle Ferrovie 2001-2005: si allunga la lista delle grandi opere, ma si tagliano le risorse

Il Piano di investimenti delle Ferrovie dello Stato è contenuto nel Contratto di programma 2001-2005, il cui piano di priorità degli investimenti è stato aggiornato nell'ottobre 2003 da RFI, sulla base delle richieste del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e successivamente approvato dal Cipe il 13 novembre 2003.

La revisione si è resa necessaria sia per adeguare il costo reale degli investimenti in corso di realizzazione, approvazione e progettazione, sia per adeguare il piano degli investimenti ai nuovi elenchi di opere strategiche previsti dalla Legge Obiettivo ed inclusi nella delibera Cipe del 21 dicembre 2001, decisi dal Governo Berlusconi.

Si fa presente che gli investimenti previsti dal precedente Contratto di Programma 1994-2000 sono in corso di esecuzione ed interamente coperti da finanziamenti già deliberati per un totale di costi a vita intera pari a circa 17,5 mld di euro.

Il risultato della revisione effettuata da RFI, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture, ha aumentato notevolmente i costi complessivi degli investimenti ferroviari che passano da 105,5 mld di euro a 147,5 mld di euro.

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005
IL PIANO DI PRIORITA' DEGLI INVESTIMENTI
aggiornamento 2003-2005 di RFI

	Costo Vita Intero (sett. 2002) "equivalente" *	Costo Vita Intero aggiornato (ott. 2003) *
Rete convenzionale	19.387	35.654
<i>di cui nuovi Legge Obiettivo</i>	<i>4.030</i>	<i>9.002</i>
Rete di integrazione europea	42.420	63.901
<i>di cui nuovi Legge Obiettivo</i>	<i>33.756</i>	<i>45.455</i>
Sistema AV/AC (TO-MI-NA e resto del Sistema)	40.783	42.931
Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	2.918	5.018
Totale Generale Italia	105.508	147.504
fonte RFI	* miliardi di euro	* miliardi di euro

Da questa tabella si deduce che il costo complessivo degli investimenti aumenta in misura considerevole e soprattutto a causa delle nuove e grandi opere previste dalla legge obiettivo che da sole fanno lievitare di 54 miliardi il costo del Piano. Sono in concreto le nuove tratte ad Alta velocità Torino-Lione, il nuovo traforo del Brennero, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria connessa e funzionale alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, solo per citare le più rilevanti sul piano economico. Basta calcolare la somma di questi nuovi investimenti per tratte ferroviarie ad Alta velocità previste dalla Legge Obiettivo, che richiedono in totale investimenti per 42,6 miliardi di euro.

L'Alta velocità/Alta capacità cosiddetta "tradizionale" e cioè la Torino-Padova, la Milano-Napoli e la Milano-Genova, inclusi i nodi, costa complessivamente 42,9 mld di euro (la stima precedente si era attestata su 40,7) ed è utile ricordare che diverse tratte (Roma-Napoli, Bologna-Firenze, Bologna-Milano e Milano-Torino) sono in avanzata fase di realizzazione.

Gli interventi sulla rete convenzionale vengono stimati in 35,6 mld di costo, aumentando di ben 16 miliardi di euro, di cui 9 dovuti a nuovi investimenti richiesti dalla Legge Obiettivo e per la restante parte l'aumento dei costi è dovuto, spiega la relazione tecnica, alla effettiva progettazione ed in alcuni casi alla realizzazione in corso.

Per la manutenzione ordinaria e per l'upgrading della rete si stimano 5 mld di euro (la stima precedente si attestava su 2,9 mld di euro), per un investimento di tipo tecnologico per migliorare e mantenere la sicurezza generale della rete e l'accessibilità delle stazioni, pari al 3,4% del piano complessivo.

Quello che emerge con chiarezza è che il nuovo piano di investimenti per il rilancio delle ferrovie adottato dal Governo Berlusconi, punta con decisione su nuove e grandi opere (tunnel di base alpini del Frejus e del Brennero, Alta velocità Salerno-Reggio Calabria connessa al Ponte sullo Stretto, Alta Velocità Milano-Genova) senza incrementare ed accelerare in misura significativa gli investimenti sui nodi metropolitani, sull'adeguamento della rete esistente, sugli investimenti tecnologici e sul materiale rotabile.

Se si sommano gli investimenti già previsti per l'Alta Velocità (42, 9 miliardi di euro) alle nuove tratte AV previste dalla Legge Obiettivo (42, 6 miliardi di euro) si ottiene una somma totale di 85,5 miliardi di euro da destinare alla grandi opere.

Quindi ben il 57,6 % degli investimenti previsti dal nuovo Contratto di Programma è dedicato all'Alta velocità ferroviaria.

Del resto sono le stesse Ferrovie dello Stato a sottolineare nel Documento di aggiornamento del Piano di Investimenti 2003 che rispetto ad un trend storico, che si è sempre attestato al di sotto dei 4 miliardi euro/anno di investimenti, per realizzare questo nuovo piano servirebbero almeno 12 mld euro/anno nel 2004 ed a 23,7 mld euro/anno nel 2005. Somme davvero colossali e che non fanno i conti con le scarse risorse pubbliche effettivamente disponibili.

Infatti come dimostreremo successivamente mentre il Governo Berlusconi allunga la lista delle grandi e costose opere in realtà in ogni Legge Finanziaria taglia le risorse da destinare agli investimenti delle Ferrovie dello Stato per la rete esistente.

Le ultime leggi Finanziarie tagliano le risorse destinate alla rete esistente

Se valutiamo le risorse assegnate dalle diverse Leggi Finanziarie approvate dal Centrosinistra, emerge chiaramente come le polemiche irresponsabili del Ministro Lunardi contro i Governi precedenti che avrebbero fermato tutti gli investimenti sono completamente false.

Il flusso di finanziamenti è stato sostanzialmente costante (4,2 mld di euro per il 1998, 3,8 mld di euro per 1999, 3,1 mld di euro per il 2000 e 3,7 mld di euro per il 2001), con modeste rimodulazioni e rifinanziamenti effettivi. Sono state avviate opere ingenti come l'alta velocità Bologna-Firenze, Bologna-Milano e Torino-Milano, è stato avviato nel 1998 un piano straordinario di manutenzione e sicurezza ed ammodernamento tecnologico della rete, ed opere fondamentali come il completamento del raddoppio del binario tra Bologna-Verona sono state finanziate e sono finalmente ripartite.

Ovviamente questo non ha colmato il deficit infrastrutturale causato da 30 anni di mancati investimenti nelle ferrovie italiane, ma si è operato concretamente e responsabilmente nella giusta direzione.

La tabella seguente riporta gli stanziamenti recati dalle varie leggi finanziarie del governo Berlusconi distinguendo, per ciascun anno, lo stanziamento iniziale indicato nella tabella F dell'anno precedente, i rifinanziamenti, i definanziamenti e le rimodulazioni apportate rispettivamente con le tabelle D E ed F dalla Finanziaria di riferimento e lo stanziamento finale risultante esposto nella tabella F dell'anno in corso, che corrisponde in pratica alle risorse davvero spendibili per gli investimenti ferroviari.

FINANZIAMENTI FERROVIE DELLO STATO SpA

L662/1996 Apporto Capitale sociale delle FS SpA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Finanziaria 2002							
stanziamento iniziale tab.F	3.718	5.784	5.306				
rifinanziamento tab D	640	1.523	2.453				
rimodulazioni tab.F		-2.220	-2.672	4.892			
stanziamento finale	4.358	5.087	5.087	4.892			
risorse spendibili 2002	4.358						
Finanziaria 2003							
stanziamento iniziale tab.F		5.087	5.087	4.892			
rifinanziamento tab D		500	1.000	2.442			
rimodulazioni tab. F		-1.783	-2.336	-3.252	7.371		
stanziamento finale		3.804	3.751	4.082	7.371		
risorse spendibili 2003		3.804					
Finanziaria 2004							
stanziamento iniziale tab.F			3.751	4.082	7.371		
rifinanziamento tab D					6.700		
definanziamento tab.E					-5.314		
rimodulazioni tab. F			-1.000	-1.500	-4.500	7.000	
stanziamento finale			2.751	2.582	4.257	7.000	
risorse spendibili 2004			2.751				
Finanziaria 2005							
stanziamento iniziale tab.F				2.582	4.257	7.000	
rifinanziamento tab D				400	4.000	6.300	
rimodulazioni tab. F				0	-5.000	-9.700	14.700
stanziamento finale				2.982	3.257	3.600	14.700
risorse spendibili 2005				2.982			

fonte: Ufficio Legislativo Gruppo Verde Senato

Dall'analisi della tabella emerge che dal 2003 tutte le finanziarie dell'attuale governo hanno operato ingenti rimodulazioni di risorse che sono state quindi spostate nel primo anno successivo al triennio di riferimento. Il risultato è che, solo con la Finanziaria 2002 vi era stato un effettivo incremento assegnando 4,3 miliardi di euro agli investimenti delle ferrovie, (che includeva però anche la quota per l'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli), mentre nel 2003 le risorse effettivamente spendibili assegnate sono state pari a 3,8 mld euro, nel 2004 si è passati a 2,7 mld di euro, ed infine nella Finanziaria 2005 sono stati previsti fondi per 2,9 mld di euro.

Da sottolineare inoltre che con la legge finanziaria 2004 è stato attuato un vero e proprio gioco delle tre carte in quanto con la tabella D sono stati concessi finanziamenti per 6,7 miliardi e con la tabella E è stato effettuato contestualmente un definanziamento di 5,3 miliardi.

Le risorse dimezzate della Finanziaria 2004: la sicurezza è rinviata

In concreto quindi le risorse effettivamente disponibili per gli investimenti ferroviari assegnati dalla Legge Finanziaria 2004 sono 2,7 mld di euro, da cui è esclusa l'Alta velocità in corso di realizzazione e che è stata affidata per il finanziamento ad ISPA. Questi ultimi investimenti verranno sempre ripagati e garantiti da risorse pubbliche, che produrranno un mostruoso indebitamento pubblico a partire dal 2008 (come ha segnalato la Corte dei Conti nella sua relazione annuale 2003 su FS), ma al momento sono esclusi dal Piano di Investimenti delle Ferrovie e quindi dal Bilancio dello Stato.

Ma lo "Schema di addendum n. 3 al Contratto di Programma", recentemente sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari e che definisce il dettaglio dei progetti ed investimenti a cui devono essere destinate le risorse della Legge Finanziaria 2004 (e non le risorse nel triennio), continua a riproporre lo stanziamento di 6,7 miliardi di euro per il 2004 che in realtà non è disponibile (vedi Tabella 8 di pag. 32 del III addendum).

Si tratta di investimenti di adeguamento della rete esistente, di ammodernamento tecnologico della rete e degli impianti al fine di garantire l'incremento della sicurezza, ma che non potranno essere realizzati perché praticamente circa 2/3 non sono coperti in Legge Finanziaria e saranno quindi rinviati alla copertura finanziaria in anni successivi.

Tra questi investimenti vi è anche il famoso ed avanzato sistema di controllo della circolazione dei treni Sistema di Controllo Marcia Treni (SCMT) ed il sistema SCC (sistema di Comando e Controllo) a cui questo addendum destina rispettivamente 250 milioni di euro e 155 milioni di euro, che però sono in concreto disponibili solo per un terzo come è stato dimostrato.

Basti pensare che la terza fase di attuazione del sistema SCMT avrebbe bisogno di ulteriori 206 milioni di euro che sono ancora da reperire e che allo stesso modo il sistema SCC secondo il contratto di Programma 2001-2005 costa 1,033 miliardo di euro e che ne restano da reperire ancora ben 878 milioni di euro. Il risultato è che tra ritardi attuativi, risorse assegnate ma non disponibili, e risorse ancora da reperire in leggi Finanziarie future, i tempi di completamento di queste nuove tecnologie che incrementano la sicurezza e l'efficienza della rete non sono vicini.

Ed è ancora più evidente la sproporzione tra queste risorse che mancano per l'adeguamento tecnologico della rete esistente e le opere inutili promesse dal Governo Berlusconi: basterebbero le risorse destinate al Ponte sullo Stretto di Messina, per completare tutti questi investimenti.

Altri tagli alle Ferrovie per finanziare la riduzione delle tasse nella Finanziaria 2005

La legge finanziaria per il 2005, con il comma 299, lettera a) (a copertura del maxiemendamento fiscale), ha provveduto a ridurre una serie di trasferimenti correnti alle imprese pubbliche tra le quali è ricompresa anche la società Ferrovie dello Stato.

In particolare, la riduzione relativa alle Ferrovie opera sul contratto di programma con le Ferrovie dello Stato Spa (Ministero dell'Economia e delle Finanze - upb 3.1.2.8 - Ferrovie dello Stato) nella seguente misura: per il 2005, la riduzione è di 90 milioni di euro, per il 2006 la riduzione è di 100 milioni di euro ed ulteriori 90 milioni vengono tagliati a decorrere dal 2007. Assistiamo quindi ad una decurtazione dei finanziamenti relativi al contratto di programma delle Ferrovie dello Stato Spa per un importo totale nel triennio 2005-2007, pari a 280 milioni di euro, su un totale di 1.860 milioni di euro.

31 anni per realizzare gli investimenti ferroviari promessi dal Governo Berlusconi

In conclusione, solo con la Finanziaria 2002 vi era stato un effettivo incremento assegnando 4,3 miliardi di euro agli investimenti delle ferrovie, (che includeva anche la quota per l'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli), mentre nel 2003 le risorse effettivamente spendibili assegnate sono state pari a 3,8 mld euro, nel 2004 si è passati a 2,7 mld di euro, ed infine nella Finanziaria 2005 sono stati previsti fondi per 2,9 mld di euro.

E' certamente intervenuto un fatto nuovo che deve essere sottolineato: con l'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003, il sistema ad alta velocità è stato affidato per il suo finanziamento alla società Infrastrutture SPA, (con adeguate garanzie dello Stato) mentre è stato deciso che nel Contratto di Programma di FS sarà previsto "solo" il finanziamento degli interessi intercalari del debito assunto da Ispa per la nuove tratte AV.

Quindi è logico sostenere che avendo escluso dal Contratto di Programma 2001-2005 le tratte AV, le quote annuali da assegnare in ogni legge Finanziaria si riducono conseguentemente.

Ma i conti non tornano comunque perché della somma assegnata ad FS ogni anno, una quota robusta e crescente è destinata agli interessi intercalari dell'AV: per esempio nel 2004 la quota per le sole tratte Torino- Milano-Napoli, è stata di 560,6 mld di euro, su di un totale di risorse assegnate dalla Legge Finanziaria di 2,7 mld di euro.

In pratica questo significa che le risorse per ammodernare la rete esistente, gli investimenti tecnologici ed il materiale rotabile vengono ridimensionate, mentre aumentano i costi delle opere, aumentano gli interessi intercalari dell'Alta Velocità e si allungano a dismisura la lista delle grandi opere inutili e devastanti promesse dal Governo Berlusconi.

Del resto basta fare un semplice calcolo: se il nuovo Contratto di Programma 2001-2005 costa 147,5 miliardi di euro, calcolando che sono effettivamente già disponibili 12,5 miliardi di euro ed escludendo il finanziamento della rete veloce affidata ad ISPA, al ritmo di assegnazione annuale di circa 3 mld di euro in ogni legge Finanziaria, servirebbero ben 31 anni per realizzare tutte le infrastrutture ferroviarie promesse dal Governo Berlusconi.

Quello che si dice una politica del fare e non solo di promesse!

È evidente la sproporzione fra le parole del Ministro Lunardi che promette di realizzare entro il 2012 il Ponte sullo Stretto e la connessa rete ad alta velocità Salerno - Reggio Calabria, che rilancia l'inutile linea veloce Milano - Genova, l'alta velocità tra Torino e Lione ed il nuovo tunnel di base del Brennero, mentre non dedica invece utili energie e tempo per accelerare gli investimenti per il raddoppio del binario tra Bologna e Verona.

E sembra non accorgersi che anche al nord c'è almeno da un anno una emergenza pendolari, fatta di disservizi, di ritardi, di cancellazioni, di linee a binario unico con scarse tecnologie, di materiale rotabile obsoleto.

Secondo i Verdi, per intervenire a sostegno delle ferrovie servono prioritariamente le seguenti azioni:

- un forte ridimensionamento del piano di investimenti faraonico promesso dal Governo Berlusconi, ed una selezione accurata delle priorità per gli interventi per le ferrovie
- l'accelerazione ed il completo finanziamento del piano di ammodernamento tecnologico e messa in sicurezza della rete esistente, anticipandone l'entrata in funzione
- azioni concrete di miglioramento del servizio per il trasporto ferroviario locale in aree critiche, con investimenti mirati sul materiale rotabile