

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

**I costi ufficiali e i costi previsti da stime indipendenti a prezzi attuali. Il modello di finanziamento, gli oneri per l'Italia, le risorse disponibili. Ipotesi teorica di costi finali delle opere eventualmente realizzate.**

## **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 <sup>1</sup>

**8 miliardi**

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

mediamente intorno a  
**10 miliardi**

**Stime della Corte dei Conti dell'Austria**  
solo per i 32 km della parte austriaca <sup>2</sup>

intorno a **12 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

<sup>1</sup> 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](http://www.tt.com).

<sup>2</sup> "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. Secondo l'esperto austriaco Knoflacher (primavera 2009) il costo totale del BBT è da considerarsi ormai di 20 miliardi.

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

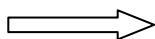
Il percorso in Italia dal confine di Stato a Fortezza è 23 km ma i costi sono ripartiti al 50% tra Austria e Italia (accordo interstatale del 30.4.2004).

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

### Il modello di finanziamento

**2007** prevedeva:

- 30% a carico UE (27% effettivo <sup>3</sup>)
- 20% a carico dello Stato austriaco
- 20% a carico dello Stato italiano
- 10% dalle due società autostradali <sup>4</sup>
- 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**

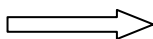
se costo totale 10 miliardi (indipendenti, prezzi 2007)

**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 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

<sup>3</sup> Si evita nei calcoli di redistribuire il residuo 3%.

<sup>4</sup> I prelievi da utili di soggetti monopolisti di proprietà pubblica (es., le società autostradali) sono da considerare spesa pubblica. Per poco più dell'83% la Autostrada del Brennero SpA appartiene ad enti pubblici (cfr. Allegato); perciò si calcola come spesa pubblica l'83% 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 <sup>5</sup>)

15% a carico dello Stato austriaco

15% a carico dello Stato italiano

30% acquisito attraverso mutui BEI

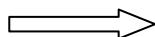
e forse Cassa Depositi e Prestiti <sup>6</sup>

10% dalle due società autostradali

(per quanto ancora di incerto

impiego <sup>7</sup>)

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 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**

Partendo dalle stime indipendenti di costo si tratterebbe di almeno 150 milioni di Euro a km per la porzione italiana di 23 km, comprese tutte le opere accessorie.

<sup>5</sup> Si evita tuttavia nei calcoli di ridistribuire il residuo 3%.

<sup>6</sup> Non è chiaro in questo momento 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 andrà 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. Perplessità simili valgono per la provvista finanziaria dalla Cassa Depositi e Prestiti.

<sup>7</sup> Si ricorda che i prelievi da utili di soggetti monopolisti di proprietà pubblica (es., le società autostradali) sono da considerare spesa pubblica. Per poco più dell'83% la Autostrada del Brennero SpA appartiene ad enti pubblici (cfr. Allegato); perciò si calcola come spesa pubblica l'83% 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.

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 <sup>8</sup>.

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

Le risorse elencate di seguito di seguito potrebbero risultare relativamente adeguate se riferite alle sole stime ufficiali dei costi delle opere.

#### *Stanzamenti italiani per il periodo 2007-2013*

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

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

#### *Contributi UE per il periodo 2001-2006 e per il periodo 2007-2013*

33,3 milioni (MIP 2001-2006)  
393,01 milioni circa per la quota italiana (MIP 2007-2013)  
(296,33 milioni per lavori e 96,68 milioni per studi e progettazioni)  
su 786 milioni di contributo complessivo.  
Dalla quota italiana per il periodo 2007-2013 dovrebbero tuttavia essere detratti circa 105 milioni per i circa sei mesi 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 <sup>10</sup>.

#### *Accantonamento Autostrada del Brennero SpA fino al 2013*

550 milioni <sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> 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>

<sup>9</sup> 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*).

<sup>10</sup> Cfr. Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013, pag. 203.

<sup>11</sup> Non si tiene conto delle difficoltà insorte alla fine del 2008 a proposito dell'impiego dell'accantonamento della Autostrada del Brennero SpA.

tuttavia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 stima cautelativamente tale contributo in soli 400 milioni

#### **A.4 Risorse ipotizzate in futuro per l'Italia relativamente al BBT**

*Finanziamento Banca Europea Investimenti in corso di acquisizione e possibile intervento collegato della Cassa Depositi e Prestiti*

2,80 miliardi <sup>12</sup>

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

*Stanziamanti italiani per il periodo 2014-2020*

impegni indeterminati ma indispensabili di risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o comunque di bilancio statale

*Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020*

600 milioni teorici circa per la porzione italiana su 1,2 miliardi di contributo complessivo atteso; tuttavia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009 stima cautelativamente tale contributo in soli 500 milioni

*Accantonamento Autostrada del Brennero SpA a partire dal 2014*

2,50 miliardi <sup>13</sup>

*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.

*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

---

<sup>12</sup> 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*.

<sup>13</sup> Non si tiene conto delle difficoltà insorte alla fine del 2008 a proposito dell'impiego dell'accantonamento della Autostrada del Brennero SpA.

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%).

*Proventi da eventuale finanziamento trasversale da tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette" <sup>14</sup>.*

233,6 milioni circa tra il 2014 e il 2022 con stime di tassazione del 15% sulla tratta Ala-Bolzano Sud e del 25% sulla tratta Bolzano Sud - Brennero

## **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**

Stime indipendenti a prezzi 2007 per le sole infrastrutture

**18,7 miliardi**

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

### **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 <sup>15</sup>.

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**

*Stanziamento di bilancio dello Stato italiano*

<sup>14</sup> Cfr. Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 del luglio 2009, pag. 206.

<sup>15</sup> Cfr. "l'Adige", 5.3.2009, *Scalo Filzi, la nuova stazione*.

53 milioni deliberati dal CIPE (Delibera n. 89 del 30.8.2007, riadottata con Delibera n. 32 del 27.3.2008, in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti)

2,445 miliardi senza attendibile indicazione delle forme e delle fonti di finanziamento (Delibera n. 89 del 30.8.2007, riadottata con Delibera n. 32 del 27.3.2008, in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti) <sup>16</sup>

*Contributo UE per il periodo 2007-2013*

58 milioni destinati all'Italia per le progettazioni relative alle tratte di accesso Sud Fortezza-Verona

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

*Contributo atteso UE per il periodo 2014-2020*

circa 2 miliardi per le opere, indicazione incerta

### **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, materiale rotabile, opere indotte e compensative, costi e spese delle SpA ferroviarie) <sup>17</sup>.

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.**

<sup>16</sup> A queste Delibere del CIPE è stata per due volte rifiutata la registrazione dalla 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 risulta coperto nella legge finanziaria 2007.

<sup>17</sup> 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](http://www.notav-valsangone.eu) il 23.5.2008.

## 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 in linea con le fonti consultate)

circa **138 miliardi** a opere finite

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

circa **185 miliardi** a opere finite

C.Campedelli, G.Poliandri, Bolzano, Trento, 1.9.2009



## ALLEGATO

Composizione societaria e quote di Autostrada del Brennero SPA al 31.12.2008

<b>Soci</b>	<b>%</b>
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	4,2410
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
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
Autostrada del Brennero SpA (azioni proprie)	0,0805
Totale	100,0000
Quadro aggiornato al 31.12.2008 (scaricato da <a href="http://www.autostradadelbrennero.it/">http://www.autostradadelbrennero.it/</a> il 17.2.2009)	