



[Home](#) > [Argomenti](#) > [Conti Pubblici](#) > Per un pugno di opere

## Per un pugno di opere

22.04.15

Paolo Beria, Raffaele Grimaldi e Francesco Ramella

La svolta decisa dal governo per le infrastrutture medie e piccole dovrebbe essere adottata anche per quelle grandi, abbandonando così l'idea che le opere "strategiche" generino una forte domanda. Altrimenti, dovremo rassegnarci ai cantieri "stop and go". E al moltiplicarsi dei costi.

### Dalla "lista pesante" alla "valutazione leggera"

Il nuovo Programma delle infrastrutture strategiche allegato al Def 2015 contiene alcuni elementi innovativi che sembrano delineare un punto di rottura rispetto alla [programmazione passata](#).

Due sono gli elementi che, a nostro avviso, meritano di essere evidenziati come positivi segnali di svolta:

- 1) la scomparsa della interminabile "lista della spesa" che da più di un decennio veniva riproposta (ogni anno con qualche appendice in più) e la previsione che le opere non incluse nel documento dovranno essere valutate "a valle di un approfondito confronto con le regioni" nella prossima nota di aggiornamento.
- 2) la "promessa" di un vero cambio di passo nel medio periodo contenuta nelle linee di indirizzo della prima parte del documento, nel quale si scrive che si vuole puntare (anche) su "investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia)".

### Molte, "benedette" e subito

È importante sottolineare come l'ultima indicazione sia in linea con quanto la stessa Rfi, gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ha individuato nei suoi recenti [Piani](#) per migliorare la rete esistente e sfruttarla al meglio. Questi investimenti possono beneficiare in primo luogo la domanda esistente (in modo diffuso, praticamente su tutto il territorio italiano) e sono, dunque, assai diversi da opere che dovrebbero servire flussi di traffico che oggi sostanzialmente non esistono.

Come detto nel documento governativo, si tratta di interventi a costi relativamente contenuti, rapidamente cantierabili e con ritorni in tempi ridotti sul sistema economico, spesso ottenuti applicando le più recenti tecnologie (tra i punti forti dell'industria ferroviaria italiana, stimolandone, peraltro, la ricerca e sviluppo).

Una buona programmazione degli investimenti in questa fase storica dovrebbe infatti abbandonare il concetto di "grande opera" e privilegiare un complesso di interventi medi e piccoli e sull'esistente, capaci di

1. incrementare la capacità della rete esistente nelle aree urbane (ai "nodi") con interventi tecnologici e limitati interventi "fisici" puntuali;
2. migliorare le prestazioni (in primis di velocità e regolarità, ma anche in taluni casi la capacità) della rete principale, ad esempio la linea Adriatica e le linee del Sud, potendo proporre collegamenti veloci anche verso territori troppo poco popolati per giustificare nuove linee ad alta velocità;
3. incrementare le prestazioni per il traffico merci, che ha problematiche diverse rispetto a quello passeggeri, attraverso l'adeguamento delle sagome sulle linee merci principali non ancora abilitate e l'aumento della lunghezza massima dei convogli, permettendo treni più pesanti.
4. migliorare "l'ultimo miglio", cioè i collegamenti e le interconnessioni tra la rete esistente e i grandi attrattori/generatori, quali porti e interporti.

In effetti, già nel Contratto di programma 2012-2016 tra Stato e Rfi (parte infrastrutture) erano previsti 12 miliardi (di cui 6 disponibili) di investimenti di questo tipo. Non è possibile valutarne qui singolarmente opportunità ed efficacia, ma certamente sono più in linea con i principi sopra richiamati e soprattutto richiedono risorse decisamente inferiori. Forse non a caso sono rimasti un po' all'ombra della [retorica sulle grandi opere](#), confermando come finora abbia avuto la meglio la prospettiva di massimizzare la spesa piuttosto che il ritorno degli investimenti.

TABELLA 18 CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2012 – 2016 (mln. euro)				
PROGRAMMA	TABELLE	COSTO	RISORSE	FABBISOGNO
Portafoglio investimenti in corso e programmabili	A	173.542	60.694	112.848
Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	0	1.817	1.817	0
Sicurezza ed adeguamento obblighi di legge	1	29.223	5.424	23.800
Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	2	6.727	3.726	3.000
Proposte RFI per superamento colli di bottiglia	3	5.236	2.232	3.005
Potenziamento e sviluppo infrastrutturale				
Rete Convenzionale / Alta Capacità	4	98.539	15.496	83.043
Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	5	32.000	32.000	0
Investimenti realizzati per lotti costruttivi	B	25.157	6.430	18.727
Partecipazioni societarie	C	5.676	3.275	2.402
<b>Totale Tabelle A + B + C</b>		<b>204.375</b>	<b>70.399</b>	<b>133.977</b>
Opere ultimate	E	28.338	28.338	0
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>232.713</b>	<b>98.736</b>	<b>133.977</b>

### La pesante ombra del passato

Accanto agli elementi di novità positivi, il Def purtroppo contiene una pesante eredità del passato: vengono infatti riconfermate le sei grandi opere ferroviarie già presenti nelle precedenti versioni (tabella sotto), per un costo di 28 miliardi di euro, di cui 15 già disponibili (che non significa già spesi); e per due di esse – la galleria di base del Brennero e il “terzo valico” dei Giovi – vengono

messi a disposizione per il prossimo triennio altri 2 miliardi.

Sembra dunque che si voglia imprimere un'accelerazione ai progetti più dispendiosi (costano ben più di tre volte quanto è costata l'esistente e onerosissima linea alta velocità Torino–Napoli, che però serve le relazioni più trafficate del paese) e la cui passata approvazione si è basata su analisi contestabili e spesso molto datate con previsioni di domanda del tutto irrealistiche e in assenza di qualsiasi analisi finanziaria oltre che di una valutazione comparativa tra di esse che consenta di individuare le priorità.

#### OPERE PRIORITARIE DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato procedurale	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totale	di cui privata					
Ferrovie	Torino – Lione (parte italiana)	2.633	2.564			Progetto definitivo	31/12/2009		CFI, FEEL, CIP RFI
Ferrovie	Brennero (parte italiana)	4.400	1.757		691	In Realizzazione	31/12/2025	7,35	CFI, FEEL, CIP RFI, Silexco Italia
Ferrovie	<b>ANC Milano Venezia</b>								
	Brescia Verona	3.954	2.266			Progetto Definitivo			CFI, FEEL, CIP RFI
	Treviso/Brescia	2.050	2.050			In Realizzazione	30/11/2016	51,49	CFI, FEEL, CIP RFI
	Verona Padova	5.402	1.869			Progetto Definitivo			CFI, FEEL, CIP RFI, Silexco Italia
Ferrovie	Terzo Valico dei Giovi	6.200	2.187		1.461	In Realizzazione/avvicino	02/02/2021	6,53	CFI, FEEL, Silexco Italia, CIP RFI
Ferrovie	Napoli – Bari	2.656	1.621			Progetto Preliminare			OS PON 14-20, CIP RFI
Ferrovie	Messina Catania Palermo (Bosco-Rabbusa A.)	739	739			Progetto Preliminare			OS PON 7-13, PON 14-20, CIP RFI
<b>Ferrovie</b>		<b>26.094</b>	<b>15.095</b>		<b>2.162</b>				

Appare dunque assai auspicabile e urgente – per evitare un ulteriore aggravamento della prospettiva del “fatto compiuto” – che la svolta impressa dal governo per le infrastrutture medie e piccole venga adottata anche per quelle “grandi” e che venga abbandonata, per sempre, la malfondata idea che le opere “strategiche” generino copiosa domanda, inizialmente inesistente.

In un contesto di vincoli di spesa perduranti negli anni futuri, finanziamenti non “blindati” e non selettivi possono solo confermare la pessima tradizione dei cantieri “stop and go” che hanno molto contribuito in passato all'esplosione dei costi degli investimenti ferroviari.

 1





In questo articolo si parla di: [grandi opere](#), [infrastrutture](#), [Programma delle infrastrutture strategiche](#)

#### BIO DELL'AUTORE

PAOLO BERIA



Ricercatore in Economia dei Trasporti presso il DASTU, Politecnico di Milano. Laureato nel 2003 in Ingegneria Civile, specializzazione trasporti, e dottore di ricerca in Progetti e Politiche Urbane. Svolge attività di ricerca e professionale presso il Politecnico di Milano e ha collaborato con lo studio TRT e l'Agenzia Mobilità e Ambiente di Milano. Visiting scholar presso IWW, Karlsruhe University (DE) e presso il CTS, Royal Institute of Technology di Stoccolma (SE). I campi di ricerca sono l'economia, la regolazione e la valutazione dei trasporti. In particolare, si occupa di pianificazione e valutazione economica di piani e progetti di trasporto, dalla scala urbana a quella nazionale e dello studio dei mercati di trasporto. Professore di "Economia e Valutazione dei Trasporti" e di "Infrastructure Planning" presso il Politecnico di Milano. E' co-autore di due libri e ha pubblicato numerosi paper presso riviste e convegni internazionali.

[Altri articoli di Paolo Beria](#)

RAFFAELE GRIMALDI

Raffaele Grimaldi (1983). Laureato nel 2008 in Ingegneria Civile, indirizzo Infrastrutture di Trasporto, presso il Politecnico di Milano. Collabora con il Laboratorio di Politiche dei Trasporti (TRASPOL) presso il Politecnico di Milano. I campi di ricerca sono l'economia e la valutazione dei trasporti. In particolare si occupa delle problematiche relative alla valutazione della desiderabilità economica delle infrastrutture di trasporto.

[Altri articoli di Raffaele Grimaldi](#)

## FRANCESCO RAMELLA



Si è laureato in ingegneria meccanica ed ha ottenuto un Dottorato di ricerca in Trasporti presso il Politecnico di Torino. Libero professionista. Insegna "Trasporti e Logistica" all'Università di Torino. E' Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

[Altri articoli di Francesco Ramella](#)

Twitter

1

Facebook

Google+

[Commenta](#)