

I cantieri e i costi. Le nuove tratte in pista: per Genova-Milano, Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari e i due valichi alpini servono 36,7 miliardi di cui già stanziati 15,8

# Tav: spesi finora 32 miliardi, manca il nodo di Firenze

**Alessandro Arona**

Ercole Incalza è stato per 25 anni il deus ex machina del progetto dell'alta velocità in Italia. Sia quello storico per la Torino-Milano-Roma-Napoli, in funzione dalla fine del 2009, sia le nuove tratte Genova-Milano, Milano-Brescia-Padova, Napoli-Bari e le tratte transfrontaliere del Brennero e la Torino-Lione, in costruzione o progettazione.

La Torino-Milano-Napoli è costata 32 miliardi di euro, stazioni e nodi urbani compresi. Le altre tratte, messe tutte insieme, ne costano già di più, 36,7 miliardi, al momento finanziate per 15,8 miliardi e a caccia di residui finanziamenti per 20,8. Ma solo nelle ultime due leggi di stabilità (2014 e 2015) e con lo Sblocca Italia, grazie alla spinta decisiva di Ercole Incalza e del Ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, alle nuove tratte Av sono arrivati 5,6 miliardi di nuovi finanziamenti per 6,3 miliardi di euro.

## GLI ULTIMI INTERVENTI

Con le leggi di stabilità 2014 e 2015 e il decreto Sblocca Italia alle nuove tratte Av sono arrivati 5,6 miliardi di nuovi finanziamenti

Ma facciamo un passo indietro. Quando furono firmati i contratti per la progettazione e costruzione dell'alta velocità ferroviaria, scegliendo senza gara le più grandi imprese italiane di costruzione e ingegneria, a firmare c'era Ercole Incalza, amministratore delegato di Tav, la società mista a maggioranza privata (banche), insieme a Fs, con il compito di realizzare l'alta velocità in project financing (proposito poi abortito nel 1998, quando tutte le quote tornarono a Fs e l'opera fu finanziata dallo Stato).

I contratti furono assegnati ai general contractor Cavtomi (consorzio a guida Fiat, poi Impregilo,

per la Torino-Milano), Cepav Uno (a guida Eni con Ccc e Pizzarotti, per la Milano-Bologna), Cavet (Impregilo, per la Bologna-Firenze), Iricav Uno (a guida Eni, con Astaldi, Condotte e Ccc, per la Roma-Napoli).

L'Unione europea contestò l'assegnazione senza gare, ma la procedura d'infrazione si chiuse con l'accordo per assegnare con gara il 60% delle opere civili.

I lavori partirono alla fine degli anni novanta, e la previsione di costo della Torino-Milano-Napoli (esclusa la Firenze-Roma che era già ammodernata) salì progressivamente da 10,7 a 32 miliardi di euro. Di quel progetto resta da completare il nodo di Firenze (stazione e sottoattraversamento), che vale 1,6 miliardi e la stazione di Napoli-Afragola.

Due volte i governi di centro-sinistra tentarono di revocare e rimettere in gara i contratti Tav del 1991, firmati da Incalza, per le tratte non ancora finanziate, ma l'operazione è sempre fallita: nel 1999 ci provò Bersani, ma la norma di legge fu cancellata nel 2002 dal governo Berlusconi, con Incalza tornato in sella come braccio destro del Ministro Lunardi; e poi nel 2006, e in questo caso la norma Di Pietro fu impallinata

dai giudici amministrativi costringendo alla retromarcia.

Nel 2008 Incalza torna al Ministero come capo della struttura di missione per le grandi opere, e le nuove tratte Tav ripartono (la Treviglio-Brescia e la Napoli-Bari furono decise già dal governo Prodi II). Nell'ambito dei vecchi general contractor affidatari senza gara sono oggi in pista Cociv (a guida Salini Impregilo) per il Terzo Valico di Genova (6,2 miliardi, lavori in corso, finanziato per 2,2 miliardi); Cepav Due (a guida Saipem, con Condotte, Maltauro e Pizzarotti) per la Milano-Verona (6 miliardi, lavori in fase avanzata sulla Treviglio-Brescia, due miliardi, finanziata); e Iricav Due (a guida Astaldi, con Salini Impregilo, Ansaldo, Condotte).

Negli ultimi due anni, in particolare, Incalza e il Ministro Lupi rimettono in pista le tratte Brescia-Verona (Saipem) e Verona-Padova (Astaldi-Salini), che erano nel cassetto dal 1991: nella legge di Stabilità 2014 di Enrico Letta arrivano 768 milioni alla Brescia-Verona e 369 alla Verona-Padova, e nella Stabilità 2015 di Matteo Renzi arrivano 1,5 miliardi per la Brescia-Verona e 1,5 per la Verona-Padova (+90 milioni dallo Sblocca Italia).

Le tratte internazionali Torino-Lione (ieri l'insediamento della nuova società mista italo-francese Telt) e Brennero si faranno invece con gare internazionali di lavori (già in corso per il Brennero), così come per la Napoli-Bari (da avviare nelle tratte principali).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I FONDI

### 36,7 miliardi

#### Le altre tratte della Tav

I costi ad oggi delle nuove tratte dell'alta velocità, tra cui Genova-Milano, Milano-Brescia-Padova, Napoli-Bari e le tratte transfrontaliere del Brennero e la Torino-Lione, in costruzione o progettazione

### 6,3 miliardi

#### In due anni

In due anni sono stati stanziati 6.297 milioni di euro per le nuove tratte ad alta capacità ferroviaria

