

Le tracce del modello economico-finanziario per la costruzione del tunnel ferroviario di base del Brennero e della linea di accesso Sud

2.4.2015, www.notavbrennero.info

Sintesi

La legge obiettivo n. 443/2001 e le norme che vi hanno dato attuazione tra il 2002 e il 2014 non hanno ovviamente preso atto delle degenerazioni prodotte dalle scelte del precedente decennio in materia di grandi opere e specialmente di linee TAV. Vi hanno perciò puntato nuovamente ed hanno previsto che - date le crescenti difficoltà dei bilanci pubblici - andavano realizzate con prevalente intervento di capitali privati e quindi con le modalità del partenariato pubblico-privato (specialmente con la finanza di progetto).

Conformemente, il quadro normativo consolidato che governava la progettazione e l'esecuzione dei lavori pubblici in Italia è stato progressivamente, ulteriormente distorto ¹:

- le grandi opere sono state affidate a conglomerati di imprese di grandi dimensioni, intermedie verso appaltatori e subappaltatori, con innovazioni che hanno enfatizzato il ruolo del capitale privato, consolidato i suoi vantaggi (in termini di prezzi ottenuti, durata della gestione economica delle opere realizzate, abbattimento dei fattori di rischio, garanzie di redditività degli investimenti), aumentato i costi totali degli interventi e sottratto alla pubblica amministrazione il controllo sulla formazione e le varianti dei progetti;
- hanno perduto importanza i piccoli lavori pubblici utili diffusi sul territorio, disponibili per le piccole imprese con il sistema dell'appalto diretto, suscettibili di creare molta occupazione, controllabili senza sforzo anche da amministrazioni locali.

Ma gli ultimi anni non sono trascorsi senza che emergessero le gravi contraddizioni dei meccanismi astrattamente disegnati ². La realizzazione delle grandi opere è stata costellata da extraprofiti, incrementi abnormi di costi, episodi di corruzione, infiltrazioni della criminalità organizzata, gravi inceppamenti burocratici, sprechi. È un sistema in crisi di consensi ³.

In ogni caso le grandi difficoltà economiche di tutto il sistema Italia hanno aumentato di molto sia la resistenza del capitale privato ad assumere rischi anche molto bassi sia la resistenza delle istituzioni finanziarie ad erogare prestiti per questi obiettivi. Non è neppure bastata la sconcertante quantità di incentivi economici e fiscali messi in campo a favore dei privati dai Governi degli anni

¹ Per un panorama generale su questo tipo di involuzione cfr. www.notavbrennero.info, *Le nuove misure per favorire la costruzione delle infrastrutture strategiche in Italia*, 27.4.2014, alla pagina <http://www.notavbrennero.info/doc/le-nuove-misure-favorire-la-costruzione-delle-infrastrutture-strategiche-italia> e il video dell'intervento di Ivan Cicconi a Rovereto il 12.6.2014 alla pagina <http://www.notavbrennero.info/galleria/gli-enormi-costi-delle-grandi-opere-italia-ivan-cicconi-rovereto-il-1262014>.

² Non è certo un caso che questi meccanismi siano stati messi sotto osservazione dalla UE come fattori di indebita e dissimulata riallocazione del rischio a svantaggio del soggetto aggiudicatore e si siano segnalati come produttori di nuovo indebitamento pubblico, sia trasparente che occulto. Per queste ragioni destano sospetti le recenti spinte a creare un ristretto numero di c.d. centrali uniche di committenza e di acquisizione di beni, servizi e lavori.

³ Ma non se ne esce criticando la legge obiettivo perché ha prodotto la corsa locale alle opere non essenziali (le opere inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche sono diventate diverse centinaia per un teorico costo attuale totale di 233 miliardi) e immaginando di riformarla concentrandosi sulle grandi infrastrutture prioritarie: (cfr. Edilizia e Territorio, 24.7.2014, *Con lo Sblocca Italia addio al «groviglio» della legge obiettivo: solo dieci priorità*, alla pagina <http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/norme/2014-07-24/sblocca-italia-addio-groviglio-110530.php?uuid=AbBG7O6J>).

2010-2014. Fanno evidentemente eccezione i non rari casi in cui prevalgono la convenienza speculativa degli interventi e la convergenza degli interessi.

Il modello economico-finanziario ora descritto è stato assunto come riferimento, e concretamente applicato, dalle delibere del CIPE e dagli altri atti amministrativi che dal 2001 hanno approvato e aggiornato il programma nazionale delle infrastrutture strategiche e che dal 2004 fino al 2009/2010 - per quanto riguarda il progetto della ferrovia AV/AC del Brennero - hanno approvato progetti preliminari e progetti definitivi della galleria di base, di singoli lotti funzionali e lotti costruttivi non funzionali.

Ma le incertezze e le difficoltà di sistema non potevano che produrre, per esempio nelle Delibere del CIPE, una lunga serie di oscillazioni, incoerenze, mancanze di chiarezza sulla disponibilità effettiva di risorse di provenienza privata.

Nel 2013, però, le Delibere del CIPE nn. 6 e 28, che rispettivamente hanno approvato il progetto definitivo di un sub lotto del lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena e il II lotto costruttivo della galleria di base del Brennero, hanno più o meno consapevolmente posto fine alla finzione e dichiarato quello che già si sapeva: per tutta l'opera dal Brennero a Verona si tratta solo di coperture finanziarie (del tutto assenti ma comunque provenienti) da stanziamenti formalmente o sostanzialmente pubblici, in larghissima prevalenza a carico del bilancio statale.

Pare dunque tramontare l'ipotesi - a lungo accarezzata dai promotori - di un intervento di capitali privati (seppure ampiamente garantiti a caro prezzo dalla parte pubblica) per circa il 30% del valore dei lavori: stando alle sole stime ufficiali dei costi, l'intervento privato considerato possibile (non certo) sarebbe circa lo 0,0097% del totale.

Il nuovo scenario

- da una parte mette in discussione quelle stime indipendenti sui costi totali dell'opera che avevano sviluppato le implicazioni e le conseguenze finanziarie del massiccio ricorso alla partecipazione di capitale privato;
- dall'altra parte rinforza il valore delle stime sul costo della galleria di base del Brennero proposte a metà 2009 dalla Corte dei Conti dell'Austria, perché in sostanza assumevano un impegno totale dei bilanci pubblici e delle risorse pubbliche di quel paese, comunque denominate;
- e perciò non toglie fondamento alle stime indipendenti che dalle previsioni della Corte dei Conti dell'Austria sono partite per valutare oltre i 60 miliardi il costo totale delle opere a carico dell'Italia.

Resta da capire se l'ostinazione cieca nel portare avanti quest'opera inutile ⁴, una volta che dovesse avere successo, produrrebbe i suoi effetti finanziari sottraendo risorse a spese pubbliche essenziali o incrementando l'indebitamento pubblico. O provocando entrambi i disastri.

Scarica il documento integrale alla pagina

<http://www.notavbrennero.info/doc/le-tracce-del-modello-economico-finanziario-la-costruzione-del-tunnel-ferroviario-di-base-del>

⁴ Vedi le ragioni del no per il Trentino e l'Alto Adige in due nostri documenti del maggio e del giugno 2014 rispettivamente alla pagina <http://www.notavbrennero.info/doc/tav-brennero-le-10-ragioni-del-no-trentino> e alla pagina <http://www.notavbrennero.info/doc/no-tav-brenner-10-einwaende-gegen-den-bau-suedtirol>.