

Ferrovie, ripartono gli investimenti

Spesa Rfi oltre i 3,5 miliardi nel 2015 (+12%), obiettivo 5 miliardi nei prossimi anni - Anas e Comuni, in Stabilità le basi per ripartire

di **Alessandro Arona**

La spesa effettiva per investimenti sulla rete ferroviaria torna nel 2015 a crescere, dopo anni di stallo: a fine anno si dovrebbe superare la cifra di 3,5 miliardi di euro, +10/12% rispetto ai 2,9 miliardi del 2014, e nei prossimi anni Rfi (Gruppo Fs) prevede di arrivare a valori superiori ai 4,5 miliardi di euro all'anno.

Il contratto di programma Rfi 2012-2016, operativo dal luglio scorso, l'Aggiornamento 2015 in fase di approvazione, oltre agli 8,5 miliardi di euro aggiuntivi che dovrebbero arrivare dalla legge di Stabilità danno benzina e consistenza a questi progetti. Nuove tratte ad alta capacità (compresi i valichi alpini), ammodernamento tecnologico delle linee ordinarie e dei nodi urbani, investimenti in manutenzione e sicurezza: lungo queste direttrici si sviluppa un piano che sta già facendo del Gruppo Fs, di gran lunga, il principale soggetto investitore nel settore delle infrastrutture.

Negli ultimi anni in Italia, a partire dall'inizio della crisi, nel 2008, gli investimenti pubblici in infrastrutture, grandi e piccole, si sono praticamente dimezzati, -48,7% in valori reali secondo l'Ance, arrivando al minimo storico di 2,2 miliardi di euro (stima 2015). Restrizioni di bilancio e vincoli di spesa agli enti locali hanno portato in questi anni in Italia all'effetto paradossale del crollo della spesa pubblica per investimenti, mentre quella corrente ha continuato ad aumentare (+11,7%). Gli investimenti fissi lordi del settore pubblico rispetto al Pil sono scesi dal 3,5% del 2008 al 2,2% del 2015.

Anche gli stanziamenti statali per infrastrutture si sono quasi dimezzati, dai circa 23 miliardi di euro all'anno nel periodo 1997-2005

ai 12,2 miliardi del 2015.

La volontà di tornare a investire sulle infrastrutture sembra tuttavia emergere dal disegno di legge di Stabilità 2016 appena varato dal governo. Si tratta soprattutto di una sostanziosa iniezione di benzina ai programmi pluriennali di Rfi e Anas. Per gli investimenti delle ferrovie arrivano in cinque anni 8,3 miliardi di euro in più, «immediatamente impegnabili»: dunque tra il ministero delle Infrastrutture e Rfi si può subito lavorare per definire un nuovo contratto di programma e poi bandire le gare per lavori e manutenzione.

Via libera agli investimenti anche per i Comuni, che negli ultimi anni (2008-2014) a causa dei vincoli del Patto di Stabilità interno hanno ridotto del 47% la spesa per investimenti e aumentato dell'11% quella corrente: nel Ddl di Stabilità 2016 l'abolizione del Patto interno vale secondo le stime del governo un miliardo di euro in più di spesa per opere pubbliche comunali il prossimo anno, più del doppio (2,2 miliardi) secondo le stime Ifel (Anci).

Più risorse anche all'Anas, 6,8 miliardi di euro dal 2016 al 2020, di cui 1,2 miliardi nel 2016, anche queste tutte risorse immediatamente impagnabili per avviare i lavori. La "nuova Anas" di Gianni Armani, tuttavia (si veda il servizio nella pagina successiva), si dibatte ancora tra corruzione e inefficienze, e la spesa 2015 sarà ancora ai livelli bassi degli ultimi anni (circa due miliardi) e con bandi crollati del 62% in valore quest'anno e spesa 2016 che non sarà facile far velocemente risalire.

Chi invece è già ripartito, come si diceva all'inizio, è Rfi. Dopo il boom legato all'alta velocità Torino-Napoli, che ha portato nel 2002-2008 a una spesa media annua di 5,6 miliardi di euro, gli investimenti ferroviari sono scesi a

2,7-2,9 miliardi degli ultimi quattro anni (2,9 miliardi nel 2014). Già quest'anno è avvenuta però l'inversione di tendenza, grazie a due fattori: la migliore situazione delle imprese di costruzione (quelle che non sono fallite) ha portato meno blocchi di cantieri rispetto agli anni scorsi, e i cantieri per le nuove tratte ad alta capacità nel 2015 hanno aumentato la spesa. A macinare Sal (stato avanzamento lavori) sono state in particolare la tratta Av Treviglio-Brescia (due miliardi di euro), che è in fase avanzata di realizzazione e dovrebbe essere pronta a fine 2016, il Terzo Valico dei Giovi Genova-Milano (l'opera, 6,2 miliardi, è solo all'11% di Sal, ma il ritmo dei lavori sta aumentando) e il nuovo tunnel del Brennero (8,8 miliardi), che è al 10% di avanzamento e nel 2015 ha speso 280 milioni con la previsione di salire a 400 milioni nel 2016 e a un miliardo di euro all'anno nel periodo 2019-2022.

Rfi ha inoltre pubblicato nei primi nove mesi di quest'anno bandi di gara di lavori per 3,3 miliardi di euro, +138% rispetto al 2014. Oltre 2,7 miliardi hanno in particolare riguardato gare per affidare la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete su base pluriennale, per aree territoriali. In cascina ci sono inoltre le munizioni per arrivare fino a 5 miliardi di spesa nei prossimi anni. Il Contratto Stato-Rfi 2012-2016, operativo dal luglio scorso dopo un lungo iter, sblocca risorse per 4,6 miliardi di euro, di cui circa due terzi per le nuove tratte Av Brescia-Verona-Padova, Terzo Valico, Torino-Lione, Napoli-Bari e accesso al Brennero, il resto per ammodernamento tecnologico e potenziamento della rete ordinaria.

L'Aggiornamento 2015 del Contratto, che dovrebbe essere firmato entro l'anno, sbloccherà nuove risorse per 8,9 miliardi (Stabilità 2015, Sblocca Italia, fondi europei).