

**CONFRONTO DEI COSTI DI REALIZZAZIONE DI ALCUNE TRATTE FERROVIARIE (OPERE A TERRA E LINEE AEREE) PER TRENI AD ALTA VELOCITA' IN ITALIA E IN ALTRI PAESI (\*)**

TRENO AV (PAESE)	KM	FORMA DI REALIZZAZIONE	TRATTA	COSTO A KM (MILIONI DI EURO)
Shinkansen(Japan) (1)	550	Appalti gestiti dalla Società ferroviaria nazionale	Tokio-Osaka	9,3
TGV(France) (1)	417	Appalti gestiti dalla Società ferroviaria nazionale	Parigi-Lione	10,2
AVE(Espana) (1)	470	Appalti gestiti dalla Società ferroviaria nazionale	Madrid-Siviglia	9,8
TAV(Italia) (5) (7)	589	Affidamenti a trattativa privata a TavSpa e General Contractors	Torino-Napoli	60,7
TAV(Italia) (5) (6)	(830)	Affidamenti a trattativa privata a TavSpa e General Contractors	Torino-Napoli	(48,9)
TAV (2)	87	General-Contractor FIAT	Torino-Novara	74,0
TAV (3)	38	General-Contractor FIAT	Novara-Milano	79,5
TAV (3)	182	General-Contractor CEPAV UNO	Milano-Bologna	53,0
TAV (3)	78	General-Contractor FIAT	Bologna-Firenze	96,4
TAV (4)	(241)	Appalti affidati e gestiti da Ente FFSS	Firenze-Roma	(20,3)
TAV (2)	204	General-Contractor IRICAV UNO	Roma-Napoli	47,3

(Elaborazione, aprile 2008, di Ivan Cicconi su dati e documenti ufficiali; l'elaborazione è ad uso esclusivo dei comitati notav che possono farne l'uso che ritengono più opportuno; è invece fatto divieto a qualsiasi altro soggetto di usare i dati elaborati senza la citazione esplicita della fonte)

**NOTE**

(\*) – I costi a km, riportati nella tabella, si fondano sulla elaborazione di dati tratti da documenti ufficiali dei singoli Paesi o Società Nazionali concessionarie della gestione delle infrastrutture. I costi considerati, in tutti casi, sono quelli relativi alla “progettazione” e relativa “realizzazione” di tutte le “infrastrutture”, sia quelle cosiddette “a terra” che quelle per le linee “aeree”. Nel caso di tutte le tratte straniere la progettazione delle infrastrutture è stata gestita direttamente dalle società nazionali (statali) concessionarie del servizio, mentre la realizzazione è stata affidata, con gare ad evidenza pubblica, ad imprese o raggruppamenti di imprese con “contratti di appalto” e con totale finanziamento pubblico. Nel caso di tutte le tratte italiane (esclusa la tratta Firenze-Roma realizzata in modo analogo a quelle estere) la progettazione esecutiva e la realizzazione delle infrastrutture è stata affidata, a trattativa privata, con un “contratto di concessione di committenza”, da FS a TAVspa e da questa totalmente sub-affidata, a trattativa privata, a raggruppamenti di imprese (aggregate nella forma giuridica del Consorzio a.r.l. ), con “contratti di affidamento a contraente-generale”. Nel caso italiano (ad esclusione della Firenze-Roma), stante la diversa forma di finanziamento delle infrastrutture a terra (cosiddetto project-financing), nei costi sono inclusi anche gli

“oneri finanziari” relativi alla sola fase di realizzazione fino alla chiusura dei cantieri ed avvio del servizio (equivalenti al costo sostenuto direttamente dallo Stato Italiano, nella fase di costruzione, per i cosiddetti “interessi intercalari”). Tutti i costi, sia per l’Italia che per gli altri Paesi, sono attualizzati al 2007.

- (1) - Le tratte estere sono in esercizio da diversi anni; i costi considerati includono sia le infrastrutture a terra che quelle per le linee aeree; i costi sono attualizzati al 2007 sulla base del tasso di inflazione di ogni singolo paese.
- (2) - Tratte italiane in esercizio; i costi al 2007 sono quelli quasi definitivi (sono tutt’ora in essere alcuni contenziosi) risultanti dai dati ufficiali di Tav -Rfi ed includono le infrastrutture a terra e quelle aeree.
- (3) - Tratte italiane in costruzione; i costi al 2007 sono valutati in base ai dati ufficiali.
- (4) - Tratta in esercizio da circa 20 anni ed adeguata solo per le linee aeree; a differenza delle altre tratte è stata realizzata con gare di appalto gestite direttamente dall’Ente FS; i costi sono stati attualizzati al 2007 e includono sia quelli per la costruzione che quelli per l’adeguamento delle infrastrutture aeree.
- (5) - La lunghezza totale indicata è relativa alla somma delle tratte, non include dunque la parte relativa ai nodi di penetrazione di Milano, Bologna, Firenze, Roma; il costo medio a Km è dunque sottostimato in rapporto a quello di Spagna, Francia e Giappone che considerano anche i costi della penetrazione nelle stazioni, anche se solo per le stazioni terminali.
- (6) - La lunghezza di 830 km include la tratta Firenze-Roma che in realtà è stata realizzata oltre 20 anni prima (cosiddetta direttissima).
- (7) - La lunghezza di 589 km non include la Firenze-Roma ed in questo caso il costo medio a km è più corretto per quanto riguarda il confronto con gli altri paesi.

**COSTO A CHILOMETRO DELLE INFRASTRUTTURE PER TRENI VELOCI**  
(valore in milioni di euro 2007)

