

TABELLA 2

CONFRONTO OMOGENEO DEI COSTI PER LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI ALCUNE TRATTE FERROVIARIE 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)	(Inclusa la tratta Firenze-Roma realizzata con appalti gestiti da FS)	(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)

NOTE

(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)

