



Project financing TRAM DI FIRENZE

Firenze ha in fase di sviluppo una rete tranviaria articolata su tre linee, da realizzare entro il 2009 per un costo complessivo di oltre 500 milioni di euro, che interesserà anche i comuni di Scandicci, Bagno a Ripoli e Sesto Fiorentino raggiungendo un'estensione complessiva di circa 46 chilometri; la prima è in fase di costruzione e le altre due sono oggetto di una proposta di project financing.

La prima linea, di 7,6 chilometri e 15 fermate, da Scandicci a Santa Maria Novella, è stata appaltata nel giugno 2003, per 144,2 milioni di euro, a un Ati guidata da Ccc con Ansaldo Trasporti, Dicos, Ciet e AnsaldoBreda; ad oggi sono stati completati i lavori del primo stralcio delle opere civili (costruzione di un sottopassaggio carrabile, allargamento del ponte sul fiume Greve) e avviati quelli del nuovo ponte pedonale-tranviario sull'Arno e del deposito di Scandicci.

Per le linee 2 e 3, lo scorso anno è stato predisposto il progetto definitivo e indetta una gara per la loro realizzazione in project financing, oltre alla gestione dell'intera rete (compresa quindi la linea 1).

La gara è stata aggiudicata alla società promotrice del progetto (la Pizzarotti, che aveva partecipato, si è poi ritirata), che raggruppa le aziende di trasporto di Parigi (Ratp) e Firenze (Ataf), oltre a imprese di costruzioni e ferroviarie. Attualmente è in corso la procedura di negoziazione per la firma del contratto e l'assegnazione dei lavori, che dovrebbero iniziare nel 2005 e terminare nel 2009.

La procedura si sta chiudendo in modo positivo – rivela Riccardo Pepi, Dirigente della Direzione Nuove infrastrutture del Comune di Firenze – ma è stata una palestra molto faticosa, anche se interessante e impegnativa, e lo è stato per tutti i soggetti coinvolti, comprese le banche.

Gli eventuali aggiustamenti in corso non sono noti, ma non dovrebbero discostarsi troppo dalla base iniziale, che prevedeva un investimento di 252,49 milioni euro per la costruzione delle due linee, ai quali vanno aggiunti circa 40 milioni di euro per interventi accessori (preesercizio, costruzione dei sottoservizi, ricambi, attrezzature d'officina) e almeno altri 60 milioni di euro per i tram (forniti dal concessionario); per remunerare l'investimento, Ratp dovrebbe contare su biglietti e abbonamenti e sul contributo in conto esercizio da parte dagli enti locali.

In ogni caso, qualunque sia la definizione conclusiva, la realizzazione della rete tranviaria di Firenze si preannuncia come il primo vero project financing ad essere realizzato in Italia nel settore delle infrastrutture di trasporto pubblico, che rappresenta l'applicazione più difficile di questa formula, per le numerosi variabili e la bassa redditività, premiando quindi l'impegno dell'amministrazione comunale, che è impegnata da almeno tre anni su questo approccio finanziario e progettuale, che le ha consentito del resto di



Fabrizio Bonomo

Informazione & Comunicazione

ottenere la conferma del finanziamento della 211.

Di tram si parla anche in altre città toscane, l'ultimo progetto in ordine di tempo riguarda Pistoia, dove recentemente il Comune ha firmato un protocollo d'intesa con AnsaldoBreda per sviluppare uno studio di fattibilità tecnica ed economica per una tranvia sull'attuale ferrovia Porrettana, fra Capostrada (nella zona nord della città) e la stazione centrale con prolungamento in direzione della zona industriale.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction
Dossier Toscana, Novembre 2004*