

## Torino-Lione. Il commissario Virano: ma la cifra di 12 miliardi (anziché 8,5) è lontana dalla realtà

# Extra costi Tav, il ministero conferma

PIEMONTE



**Maria Chiara Voci**  
TORINO

La nuova stima di costo della tratta internazionale della Torino-Lione, contenuta nel Contratto di programma di Rfi firmato lo scorso agosto e che porterebbe la cifra da 8,5 a 12 miliardi (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri), è confermata dal ministero delle Infrastrutture. Tuttavia, secondo Mario Virano, commissario di governo per l'opera e presidente italiano della Cig: «Il valore indicato dalle Ferrovie è sovrastimato. La cifra di 12 miliardi deriva dal fatto che, a partire dall'ammontare del progetto preliminare, è stato applicato, anno dopo anno, un tasso tendenziale di inflazione pari al 3,5%. Ma il costo del denaro è oggi molto più basso. Nell'ultimo biennio siamo su valori dello 0,7%. Il risultato è che la quota riportata è lontana dalla realtà».

Leggendo i documenti delle Ferrovie, ciò che si desume è che l'investimento necessario per la costruzione del tunnel di base, più le stazioni internazionali e i raccordi con le linee storiche, a costi correnti (cioè tecnicamente aggiornati all'oggi) sarebbe di 11,977 milioni. Contro gli 8,5 miliardi dichiarati in tutti i contesti ufficiali e che fanno riferimento alle cifre stimate dalla Francia che, però, ragiona a costi costanti, fermi al valore di approvazione dell'ultimo progetto. L'ipotesi di Rfi imporrebbe all'Italia, su cui grava secondo il trattato Italia-Francia del 2012 il 57,9% della spesa per i lavori, la necessità di dover garantire (al lordo del probabile cofinanziamento da parte dell'Ue) la copertura di 6,9 miliardi, contro i 4,8

miliardi fino ad oggi calcolati.

«Anche nel caso della discendenza aggiuntiva di Saint-Martin-de-la-Porte, di recente appaltata in Francia - prosegue Virano - la stima di spesa era di 450 milioni, ma alla fine l'appalto è stato chiuso a 298 milioni. Dal punto di vista della contabilità pubblica, si è preferito adottare un principio di cautela. Che sarà però smentito dai fatti». Aggiunge il senatore del Pd, Stefano Esposito: «Se le stime di Rfi dovessero risultare vere - dichiara - io stesso presenterò una mozione in Parlamento per chiedere la cancellazione della Torino-Lione. In caso contrario, però, penso si debba accertare la responsabilità di

chi, inserendo dati gonfiati all'interno di un documento pubblico, finisce con il falsare la realtà. Sono convinto che il costo della tratta internazionale sarà, alla fine, aderente alle stime che fino ad oggi sono state ufficialmente comunicate. È ovvio che si debba sempre tener conto di un certo margine per via degli oneri finanziari. Ma supponendo che l'opera sia anche sostenuta con un prestito alla Bei, il tasso di inflazione che deve essere applicato è ben lontano dal 3,5%». Prudente la valutazione della Regione Piemonte. «La questione è di mera natura contabile - afferma Francesco Balocco, assessore alle Infrastrutture della Regione Piemonte - Prendiamo atto della differenza di stime fra Italia e Francia, ma confidiamo che non ci siano aggravii nei costi».

A definire nero su bianco le cifre finali per l'Italia sarà l'approvazione (che dovrebbe essere imminente) del progetto definitivo della tratta internazionale da parte Cipe. La procedura di conferenza dei servizi è nella sostanza ultimata, ma manca ancora un'ultima firma da parte del Ministero dell'Ambiente, che era attesa entro metà ottobre, ma tarda ad arrivare. «Per ciò che riguarda il cofinanziamento da parte dell'Europa alla Torino-Lione - spiega ancora Virano - è comunque già certo che i fondi saranno erogati tenendo conto delle cifre correnti. È auspicabile che il Cipe approvi il progetto prima di febbraio, scadenza entro la quale dovremo presentare i documenti a Bruxelles. In ogni caso, è bene tenere conto che alla Commissione Europea chiederemo un sostegno economico non per l'intera opera, ma per quella porzione di lavori che, ragionevolmente, saranno realizzati entro il 2020».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

