Data:
mercoledì 12.11.2014

MF

Estratto da Pagina:
12

Fs: i costi della Torino-Lione non sono aumentati, ma c'è molta confusione

di Mauro Romano

Su costi e ricavi della tratta Torino-Lione «c'è estrema incertezza». Le parole del presidente di Fs, Marcello Messori, in audizione al Senato ieri sono suonate quasi quelle di un manifesto No Tav, ha sottolineato il senatore democratico Stefano Esposito. Su Twitter il politico piemontese ironizza e scrive agli oppositori del progetto di godersi l'intervento del presidente di Ferrovie dello Stato, «nuovo capo No Tav». Il senatore Pd, in prima fila tra i sostenitori del collegamento tra Italia e Francia, era stato anche tra i primi a chiedere chiarimenti sui costi dell'opera, dopo recenti rivelazioni di stampa secondo cui il conto dei lavori sarebbe potuto lievitare fino a 12 miliardi di euro. Per questo la commissione Lavori Pubblici aveva deciso di anticipare la prevista audizione dei vertici del gruppo. Non sono mancati i momenti di confusione, in un dibattito a tratti acceso, sulle cifre fornite. In questo clima spiccano le frasi di Messori. «Il costo definitivo dell'opera non è ancora determinabile con precisione: ci sono una serie di fattori che lo rendono incerto», ha detto. E ha aggiunto: «L'analisi costi benefici è stata fatta prima della crisi del debito sovrano in Europa e dopo il mondo è cambiato».

Il compito di ricalibrare il tiro è invece spettato all'amministratore delegato di Fs, Michele Mario Elia, e al direttore investimenti di Rfi, Maurizio Gentile. La stima del costo complessivo al 2012 era a 9,9 miliardi di euro, di cui il 58% spetta all'Italia, ha spiegato Elia. Quello per l'opera principale è circa 8,4 miliardi e la quota italiana è pari a 4,8 miliardi, già finanziati per 2,9 miliardi con la legge di Stabilità 2013. I rimanenti 1,9 miliardi, pari al 40% dell'impegno italiano, saranno finanziati con fondi europei. «C'è però un meccanismo di «variazione dei prezzi» che serve per «avere la copertura complessiva del costo a vita intera». La revisione dei prezzi è stata stabilita sulla base delle regole francesi ed è stato fissato nel contratto di programma Rfi-Ministero un «indice di rivalutazione» del 3,5%. Il tasso di rivalutazione sarà comunque deciso a febbraio, nell'ambito della richiesta di finanziamenti Ue. Al momento si tratta di un semplice esercizio di fantasia, è stato sottolineato in audizione. La vicenda paga la confusione generata dai due sistemi diversi adottati da Parigi e Roma per stabilire i costi.

Per quanto riguarda il futuro del gruppo, Elia ha indicato nel primo semestre del 2016 la conclusione del processo di privatizzazione. «Dobbiamo rivedere il nostro piano industriale nell'ottica di un processo di privatizzazione», ha detto Elia «questo deve avvenire in un quadro regolatorio chiaro, che ancora non c'è in maniera definitiva. L'ad ha inoltre confermato quanto anticipato ieri da *MF-Milano Finanza* riguardo il prestito di 950 milioni per la manutenzione straordinaria di Rfi che il gruppo chiederà alla Bei, attraverso il Mef. (riproduzione riservata)

L'Ania si spacca sulla governance

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.