

Data:

venerdì 31.10.2014

Estratto da Pagina:

1

IL BALLO DELLE CIFRE

**CHIAREZZA  
SUI COSTI  
DELLA TAV**

LUIGI LA SPINA

**S**e c'è una questione sulla quale si deve esigere la massima chiarezza, questa è la Tav. Il progetto della linea di alta velocità, meglio di alta capacità, da Torino a Lione attraverso la Valsusa, ha suscitato, fin dall'inizio del suo annuncio nei primi Anni 90, una dura opposizione di molti sindaci della valle e di una parte notevole della popolazione locale.

CONTINUA A PAGINA 27

**Maurizio Tropeano** A PAGINA 19

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:

venerdì 31.10.2014

# LA STAMPA

Estratto da Pagina:

1

## CHIAREZZA SUI COSTI DELLA TAV

LUIGI LA SPINA  
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

**E** questo ha dato origine, o è stato strumentalmente utilizzato, dalle frange sociali e politiche più estremiste anche per atti di contestazione molto violenta. Dopo una lunghissima trattativa, durata più di dieci anni, che ha modificato il tracciato dell'opera e ha stabilito compensazioni per gli abitanti della zona coinvolti nei lavori, il Parlamento ha approvato la costruzione del tratto italiano di questo corridoio mediterraneo europeo, sulla base di tempi di realizzazione e di costi prefissati. Ma ora si scopre che i quei numeri non quadrano più e il prezzo che lo Stato italiano deve pagare forse non è di 2,9 miliardi, ma è quasi triplicato, arrivando alla soglia dei 7,7 miliardi.

Il progetto Tav non solo costituisce un importante impegno strutturale e finanziario del nostro Paese, preso in accordo con la Francia e con l'Unione europea che ha garantito di sostenere il 40 per cento della spesa, ma ha già comportato costi politici e sociali notevoli per l'Italia: una tuttora permanente divisione tra le popolazioni locali, una spaccatura grave nella sinistra, un rischio di violenze e di sabotaggi inaccettabili contro persone e aziende che lavorano all'opera.

Ecco perché, di fronte a una questione così delicata,

il governo e il Parlamento hanno il dovere di metter fine al balletto di cifre contrastanti, di dissipare con la massima trasparenza i sospetti di piccoli e grandi trucchi contabili tra le aziende interessate, di evitare davanti all'Europa un'altra grave compromissione della credibilità nazionale.

È abbastanza complicato, per i non esperti di una vicenda effettivamente molto complessa, cercare di capire come sia emersa l'ipotesi della quasi triplicazione del costo dell'opera. Ma, in linea generale, sembra che Rti, la società proprietaria della rete ferroviaria italiana, abbia iscritto a bilancio una cifra salita a una soglia così alta senza considerare il 40 per cento della spesa che sarà sostenuta dalla Ue e prevedendo oneri finanziari con tassi di rivalutazione spropositati, alla luce della mancata crescita dei prezzi in questi anni e, prevedibilmente, anche nei prossimi. Tanto è vero che non corrispondono a quelli fissati dal governo francese, partner della Tav.

L'impressione è che pure quest'opera rischi di rientrare in quella regola di lievitazione dei costi che, in tutt'Italia, pare il destino delle opere pubbliche che si progettano e si realizzano nel nostro Paese. Dalle più grandi, parliamo dell'Expo e del Mose a Venezia, alle più piccole, quelle che riguardano strade e palazzi delle nostre città, le rivalutazioni dei prezzi, durante i tempi infiniti di costruzione, alimentano sia una diffusissima corruzione amministrativa e politica, sia un indebito profitto, sulle spalle della collettività, alle aziende che si assicurano gli appalti. La diagnosi del male è ormai un luogo comune, ma la terapia, nonostante le solite «grida» di manzoniana memoria, non è stata mai applicata.

Hanno ragione, allora, coloro che, in questa situazione, sostengono la necessità per l'Italia di rinunciare a qualsiasi opera pubblica di un certo impegno finanziario? Dobbiamo arrenderci e auspicare l'abbandono della Tav, come ha fatto un convinto sostenitore del progetto, il senatore Stefano Esposito, se fosse confermato il rialzo del costo previsto da Rti? Tocca al governo, senza ambiguità e senza esitazioni, dirci se sulla Torino-Lione possiamo ancora sperare in un esempio, importante e significativo, di «nuovo verso» nel modo con il quale in Italia si realizzano le nostre principali infrastrutture.