

Torino-Lione. L'aggiornamento delle previsioni emerge nel contratto di programma con Rfi firmato ad agosto dal **ministro Lupi** e dall'ad di Ferrovie, Elia

Il costo della Tav sale a 12 miliardi

Salta la previsione delle coperture finanziarie: all'Italia ora mancano risorse per 1,7-1,8 miliardi

**Alessandro Arona
Maria Chiara Voci**

La tratta internazionale della Torino-Lione, il cui costo per i lavori era calcolato in 8.329 milioni di euro a inizio 2012, richiederà in realtà un esborso - a valori correnti, aggiornati a oggi - di 12 miliardi (precisamente, 11.977 milioni).

Ciò significa che l'Italia, su cui grava secondo il trattato Italia-Francia di due anni fa il 57,9% della spesa per i lavori, dovrà garantire la copertura non di 4,8 miliardi di euro, ma di 6,9 miliardi. Se dall'Europa arriverà l'auspicato 40% di finanziamento (il massimo possibile per le reti Ten-T transfrontaliere), la quota da garantire con il bilancio italiano sarà di 4,16 miliardi di euro. E non i 2,9 miliardi che venivano finora calcolati in base ai dati Ltf (la società mista italo-francese incaricata di gestire la progettazione e realizzazione dell'opera).

Le previsioni di costo aggiornate emergono dal Contratto di programma Rfi 2012-2016, firmato l'8 agosto scorso dal **ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi** e dall'amministratore delegato di Fs, Michele Elia e di cui il Dl Sblocchi Italia accelera l'iter di approvazione.

L'OBIETTIVO

L'Italia punta a ottenere dall'Unione europea finanziamenti per il 40% del costo dell'infrastruttura: possibile, ma non scontato

Di conseguenza, in base a questi dati "freschi", con gli attuali finanziamenti disponibili (2.420 milioni per l'opera), restano da reperire per lo Stato italiano almeno 1,7/1,8 miliardi di euro. E questa è un'altra novità, perché l'opera veniva data per interamente finanziata (con i fondi Ue al 40%).

Ai circa 12 miliardi di euro di costo aggiornato vanno poi aggiunti studi e progettazioni (sono compresi anche i cunicoli esplorativi e le discenderie), il cui costo è di 1.612 milioni (di cui 855, il 53%, a carico dell'Italia), interamente dotati di copertura finanziaria.

Il costo totale aggiornato della Torino-Lione (tratta internazionale) è dunque di 13.589 milioni di euro (11.977 milioni per l'opera e 1.612 per studi e progettazioni), di cui 7.789 a carico dell'Italia.

Al momento, secondo il contratto Rfi, questa cifra è coperta solo per 3.275 milioni (gli 855 per studi e progettazioni e una quota di 2.420 milioni per i lavori), mentre restano da reperire 4.514 milioni. L'obiettivo come si diceva è ottenere dall'Unione europea (rispondendo al bando aperto fino a febbraio per il supporto alle grandi reti di trasporto) finanziamenti per il 40% del costo dell'infra-

struttura, cosa teoricamente possibile, ma non scontata. Se così avvenisse, comunque, resterebbero da trovare da parte del nostro Paese almeno 1,7/1,8 miliardi di euro, di cui però solo 1,2 miliardi dal 2015 al 2020 (in base alle previsioni sull'avanzamento della spesa).

Fatta chiarezza sulle cifre riportate da Rfi, ora resta da capire perché - in tutti i documenti ufficiali e nelle dichiarazioni rese fino ad oggi - la cifra universalmente riportata sia sempre e solo stata quella di 8,3 miliardi (aggiornata di recente a 8,5 miliardi).

Non si tratta in realtà né di un giallo né una guerra di numeri tra Ltf e Rfi. Ma solo di una differenza di "punti di vista". A seconda che alla Tav si guardi dal versante transalpino o dalla Valle di Susa. Francia e Italia usano, infatti, criteri contabili diversi per comporre il preventivo di spesa delle grandi opere. In Francia i costi si calcolano in euro costanti, al valore di approvazione del progetto, senza poi tenere conto degli aumenti che incideranno nel tempo per via della crescita dell'inflazione, del costo dei materiali e via dicendo, e che verranno poi calcolati solo al momento di finanziare l'opera. Al contrario, in Italia,

la tendenza è portarsi avanti: i valori sono espressi in euro correnti, aggiornati a prezzi attuali e (in teoria) in grado di assorbire eventuali integrazioni e varianti in corso d'opera.

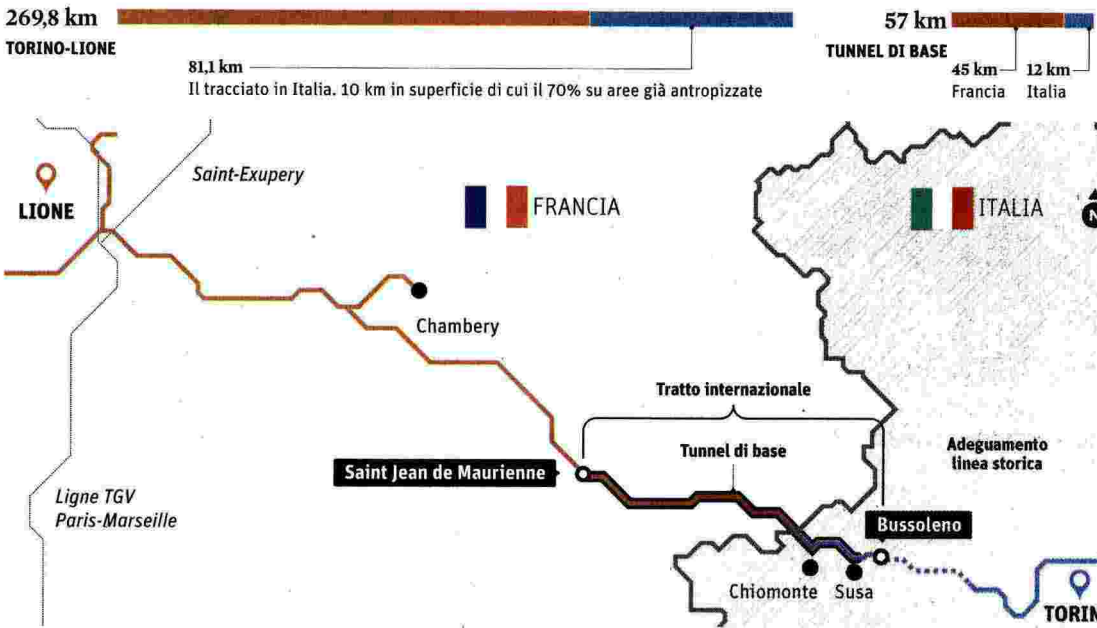
La scelta, poi, di comunicare sempre e solo la "versione" francese del budget dipende dal fatto che Ltf è una società di diritto francese, pur essendo partecipata anche da Rfi. La sede legale è a Chambéry. Per questo le cifre le ha sempre diffuse in euro costanti. Che significa 8,3 miliardi (8,5 nei documenti più recenti) per la tratta internazionale, che comprende la galleria di base più le stazioni internazionali di Susa e St. Jean de Maurienne e i raccordi con le linee storiche. La cifra sale a 9,9 miliardi se si aggiungono anche i fondi già coperti per studi e progettazioni.

A risolvere ogni dubbio sulle cifre dovrà comunque intervenire l'approvazione del progetto definitivo della tratta internazionale da parte del Cipe: un passaggio atteso entro la fine dell'anno e che dovrebbe consentire a Italia e Francia di definire insieme quale sarà il costo dell'opera da indicare nella documentazione da inviare a Bruxelles e su cui verranno richiesti i finanziamenti Ten-T 2014-2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa e i conti



LA «FATTURA»

57,9%

La quota dell'Italia

Secondo il trattato stipulato tra Italia e Francia, a Roma compete una quota di spesa pari al 57,9% del totale. Alla luce dei nuovi conti e considerando l'arrivo dalla Ue del 40% di finanziamento, la quota da garantire con il bilancio italiano sarà di 4,16 miliardi e non 2,9 come finora calcolato

1,6 miliardi

I costi per studi e progettazioni

Ai circa 12 miliardi di euro di costo aggiornato vanno poi aggiunti studi e progettazioni (sono compresi anche i cunicoli esplorativi e le discenderie), il cui costo è di 1.612 milioni (di cui 855, il 53%, a carico dell'Italia), interamente dotati di copertura finanziaria