

Nuovi accordi TAV: più costi per l'Italia

L'accordo italo francese sulla Torino–Lione, firmato a Roma il 30 gennaio 2012, riserva moltissime sorprese a cominciare dal testo della premessa: *“Il presente accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'art. 4 dell'accordo firmato a Torino tra i governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. In particolare non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto della partecipazione definitiva dell'Unione Europea al progetto”*.

Quindi, contrariamente a quanto suggerito dai comunicati stampa, emessi nell'occasione, non è stato fatto il minimo passo verso l'inizio dei lavori di realizzazione della Torino–Lione in quanto l'accordo di Torino del 2001 riguarda solo la prima fase e cioè “studi, progetti e lavori preliminari”. Mentre la fase di realizzazione dovrà essere oggetto proprio di quei “protocolli addizionali previsti dall'art. 4” che qui sono esclusi.

Ma non c'è neppure il minimo indirizzo “a bassi costi”: l'accordo firmato a Parigi lo scorso settembre (2011) arretrava la parte internazionale al comune di Susa, mettendo a carico totale dell'Italia la tratta tra Susa e Chiusa San Michele ed aggravando l'onere per l'Italia di un miliardo di euro. Con l'attuale accordo il termine della tratta internazionale torna a Chiusa, ma la Francia inserisce nella tratta internazionale ulteriori 33 km tra St. Jean de Maurienne e Montmelian; ciò significa che, al costo dichiarato di 120 milioni al km, si ha un aumento dei costi della tratta internazionale di 4 miliardi di euro su cui l'Italia, secondo le percentuali ora pattuite, contribuisce al 57,9%: quindi per l'Italia si avrà un maggior costo di 2 miliardi e 300 milioni rispetto a quanto previsto in precedenza.

E' più che spiegata la stranezza che il ministro francese si sia intervenuto personalmente a Roma per stipulare l'accordo, mentre il ministro italiano Passera, per una firma di competenza del suo Ministero, si sia fatto rappresentare dal sottosegretario.

Per il resto l'accordo sostanzialmente riscrive le parti che, secondo l'art. 11 dell'accordo di Torino del 2001, possono essere riscritte “per via diplomatica”, quindi senza ratifica parlamentare: la lunghezza delle rispettive tratte, le percentuali di divisione della spesa e le norme riguardanti la CIG (Commissione Inter Governativa) ed il “promotore pubblico”.

Pertanto il Parlamento italiano non verrà chiamato a votare su questi accordi che, pur di non indurre i francesi a abbandonare il progetto, sembrano quasi tendere a costruire la linea in condizioni di massimo favore per la Francia.

Una realizzazione che, come è detto nella premessa dell'accordo del 30 gennaio 2012, è comunque condizionata alla valutazione della partecipazione definitiva dell'Unione Europea al progetto. Un contributo che rischia di dare delle delusioni visto che Italia e Francia chiederebbero un importo pari all'intero ammontare del budget, che, in migliori condizioni di bilancio, l'Unione Europea divide nel 2008 tra 28 progetti in Stati diversi, che restano tutt'oggi in concorrenza.

Un'osservazione merita anche la figura del “promotore pubblico”. Secondo l'accordo di Torino del 2001, il promotore pubblico è LTF (Lyon Turin Ferroviare), che, in fase di realizzazione, dovrà essere sostituito dall'organismo incaricato dei lavori di scavo del tunnel di base. Nell'accordo del 2012 scompare questa seconda figura e si parla del promotore pubblico come della figura che dovrà sostituire LTF entro un anno. Uno dei motivi è dovuto al fatto che, fino a quando si parla di promotore pubblico o di commissioni al suo interno, ci si può limitare ad accordi diplomatici ed evitare i rispettivi parlamenti. Un altro motivo è costituito dal fatto che si ha fretta di sostituire “la totalità o una parte dei diritti e obblighi” di LTF, e cioè la totalità dei primi e solo una parte dei secondi, soprattutto gli impegni.

Il fatto che si valuti in ben 80 milioni di euro il costo di adeguamento della linea storica per quando sarà aperto il tunnel di base, sembra nascondere molte sorprese.

L'ultima annotazione è di carattere formale: questo accordo, che si è detto essere addirittura storico, nell'originale firmato dai due contraenti è su carta non intestata mentre la località (Roma) e la data sono aggiunti a mano, l'identità e la carica dei due firmatari, tra cui è ben riconoscibile la firma del vice ministro Ciaccia, non è neppure dichiarata. Insomma un documento poco formale, che nei comunicati ufficiali si vuol far credere far credere valga 15 miliardi di euro!

Occorre infine ricordare che il protocollo addizionale chiesto dall'art. 4 del trattato del 2001, che per l'Unione Europea doveva essere sottoscritto già a giugno 2009, dovrà contenere impegni da cui l'accordo è lontanissimo. Per esempio: se le percentuali di ripartizione della spesa (l'Italia pagherebbe il 60% pur avendo solo il 30% dei km complessivi) varranno anche per i futuri incassi e come debbano essere divise le modalità di divisione dei costi di gestione e delle perdite di esercizio, che potrebbero essere una voragine seconda solo a quella di una, oggi ancor lontana, realizzazione.

Dottor Mario Cavargna Bontosi

master in valutazione di impatto ambientale al Politecnico di Torino e di Losanna