

Torino, 13 Febbraio 2015

Si è tenuta questa mattina una conferenza stampa dove i Sindaci della ValSusa e il Movimento NoTav inviano una notifica a Renzi, Lupi, Galletti, Chiamparino, Cortei dei Conti, dirigenti ministeriali e regionali in vista dell'approvazione del "Progetto Definitivo del Tunnel di Base Torino-Lione" da parte del CIPE perchè, come ben si documenta, mancano tutti i requisiti tecnici e amministrativi per l'approvazione al CIPE. Ecco tutti i perchè.

### **La legge è uguale per tutti. Anche per il CIPE**

Una cosa è certa: autorizzare spese indeterminate è un atto illegittimo. La legge è perentoria (1): *"il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali"*.

### **Un progetto definitivo al 20%**

Ecco la grana numero 1: *"il progetto definitivo dell'opera completa"* non esiste.

LTF cerca di propinare al CIPE una minestra scaldata. I francesi continuano a non fare i compiti e così l'80% del Tunnel di Base è ancora fermo al medesimo Progetto Preliminare di 4 anni fa, visto nella Deliberazione 57/2011 (2). E' la stessa LTF ha confessarlo nelle sue carte (3): il Progetto Definitivo depositato riguarda solo il 20% in territorio italiano. Quindi il CIPE si trova nell'incredibile paradosso di autorizzare spese per circa il 60% del costo, prevalentemente per opere in Francia prive della completa e adeguata progettazione richiesta dalla legge italiana.

### **I costi ? Nessuno li sa**

Passiamo alla grana numero 2: il CIPE non è in grado di dire quanto deve pagare lo Stato.

La spesa è da dividere con i francesi, secondo le scivolose regole dell'Accordo Internazionale del 2012 (4): *"Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese."* Un vero rompicapo.

Andiamo con ordine. Se il Definitivo non esiste, tantomeno il *"costo stimato nel progetto definitivo"*. E il fantomatico *"contributo dell'Unione europea"*? Il bando è tuttora aperto, l'UE deciderà tra mesi ed è notorio che non ha fondi sufficienti: millantare la disponibilità sarebbe grottesco. Quindi è tecnicamente impossibile che il CIPE possa calcolare (come gli è d'obbligo) il costo che l'Italia si deve accollare.

### **La certificazione che non c'è**

Ora veniamo alla grana numero 3: manca l' *"importo certificato"* dell'opera.

Al Ministero Infrastrutture dicono di non aver mai richiesto certificazioni (... ce ne siamo accorti). Ma la Torino-Lione fa storia a se. E' proprio il CIPE, nella sua Deliberazione 23/2012 (5), a spiegarci che il *"costo della suddetta sezione transfrontaliera, stimato sulla base del progetto definitivo in corso di elaborazione e validato-certificato da un soggetto esterno indipendente"*. Quindi niente certificazione, niente CIPE.

### **CIPE contro CIPE ?**

Ulteriore grana, la numero 4: le prescrizioni non sono state rispettate.

Il Progetto Preliminare presentato 4 anni fa era un vero colabrodo. Per giustificare l'approvazione, il CIPE ha dovuto fissare un uragano di prescrizioni e raccomandazioni (ben 222). LTF è obbligata ad ottemperarle scrupolosamente, una per una. E' andata così? Macchè! Il Ministero dell'Ambiente segnala (6), nero su bianco, un elevato numero di prescrizioni *"non ottemperate"* o *"parzialmente ottemperate"*, nonché molte integrazioni *"non esaustive"* o *"parzialmente esaustive"*. Senza contare l'assoluta approssimazione della Valutazione di Impatto

Un'altra cosa è certa: solo nella Il CIPE non può contraddire se stesso; approvare un progetto che disattende le tue stesse prescrizioni è fantascienza.

## Se c'è una Corte dei Conti, batta un colpo

Grane non solo per il Governo. Tocca infatti alla Corte dei Conti il controllo preventivo di legittimità sulle delibere. Qui il nervo scoperto è il "costo a vita intera" dell'opera, ovvero incluso aggiornamento di prezzi, oneri e imprevisti. Dopo una girandola di cifre, Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) tentano di uscire dall'imbarazzo con una soluzione spiccia (suggerita da Virano): l'indicazione di un valore "al netto dell'adeguamento monetario da valutare fra Italia e Francia", cioè chisseneffrega dell'aggiornamento. Quindi il "costo a vita intera" non esiste.

Il bello è che non spetta ad RFI definire questo numero. Come spiega testualmente il suo Contratto di Programma 2012-2016 (7), "sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico". Promotore che deve essere ancora costituito e che non sarà RFI. Quindi non esiste il soggetto che deve quantificare il "costo a vita intera". Alla Corte dei Conti italiana verrà qualche prurito?

Tiriamo le somme. Mancano tutti i requisiti tecnici e amministrativi per l'approvazione al CIPE del Progetto Definitivo del Tunnel di Base Torino-Lione. A meno di non essere nella Repubblica delle Banane.

## Dossier

Il dossier con la documentazione completa -> [Notifica 12.02.15](#)

—

## Note e riferimenti

(1) L. 23 dicembre 2009, n. 191, art. 2, commi 232, 233 e 234, <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2009-12-23:191>

(2) Deliberazione CIPE 3 agosto 2011, n. 57/2011, [http://www.cipecomitato.it/it/il\\_cipe/delibere/download?f=E110057.pdf](http://www.cipecomitato.it/it/il_cipe/delibere/download?f=E110057.pdf)

(3) Progetto Definitivo LTF, "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (rif. PD2 C30 TS3 0053A AP NOT), [http://via.regione.piemonte.it/torinolione/1-%20C3.0%20COORDINAMENTO%20GENERALE/C30\\_36-COMPUTI%20E%20STIME/C30\\_36-00-ELABORATI%20GENERALI/PD2\\_C30\\_0053\\_36-00-00\\_10-03\\_Relazione%20di%20sintesi%20costi%20di%20investimento\\_A\\_F.pdf](http://via.regione.piemonte.it/torinolione/1-%20C3.0%20COORDINAMENTO%20GENERALE/C30_36-COMPUTI%20E%20STIME/C30_36-00-ELABORATI%20GENERALI/PD2_C30_0053_36-00-00_10-03_Relazione%20di%20sintesi%20costi%20di%20investimento_A_F.pdf)

(4) L. 23 aprile 2014, n. 71, art. 18, <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2014:71>

(5) Deliberazione CIPE 23 marzo 2012, n. 23/2012, [http://www.cipecomitato.it/it/il\\_cipe/delibere/download?f=E120023.pdf](http://www.cipecomitato.it/it/il_cipe/delibere/download?f=E120023.pdf)

(6) Ministero dell'Ambiente, Commissione Nazionale VIA, Parere 12 dicembre 2014, n. 1674, <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1332>

(7) Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/435382.pdf>