

## Analisi del preventivo dei costi di realizzazione

I conti e le valutazioni del seguito si riferiscono alla ipotizzata nuova linea AC Torino-Lione con riferimento tanto alla tratta internazionale che a quella nazionale fino al raccordo di Settimo con la linea AV Torino-Milano.

La tratta internazionale comprende il tunnel di base ed il tunnel dell'Orsiera, fino alla piana delle Chiuse. La tratta nazionale va dalla piana delle Chiuse fino all'interconnessione di Settimo, passando per lo scalo di Orbassano e sottoattraversando l'area di Torino (corso Marche) per una estensione di circa 43 Km.

Il costo ufficiale della tratta internazionale è preso dalla "Relazione di sintesi dei costi di investimento" del progetto preliminare<sup>1</sup>. La cifra complessiva ivi indicata è 10,3688 G€<sup>2</sup>, di cui, in base al trattato tra i due governi, 2/3 sono al momento a carico dell'Italia<sup>3</sup>, ossia **6,9125 G€**

Il costo unitario del tunnel internazionale corrisponde a circa 181,6 M€/km<sup>4</sup>.

Quanto alla tratta nazionale fino a Settimo, se ne stima il valore sulla base di un costo dichiarato sui mezzi stampa di 120 M€/km che porta a un totale di **circa 5,16 G€**. La stima è estremamente prudentiale per via del previsto attraversamento dell'area di Torino in doppia galleria ferroviaria profonda. Altre valutazioni considerano un possibile costo unitario di 140 M€/km<sup>5</sup> il che comporterebbe un totale di 6,02 G€.

**L'investimento totale convenzionale a carico dello Stato italiano è dunque pari a: 12,0725-12,9325 G€**

Approvvigionandosi dei capitali sul mercato finanziario e usando l'analogia con le tratte AV nazionali già realizzate si può ipotizzare un interesse annuo sul capitale del 6% per una durata trentennale del mutuo.

La durata nominale dei cantieri italiani (con l'ipotesi aggiuntiva che tutte le tratte siano iniziate in parallelo allo scopo di poter far avviare l'esercizio della linea alla data più ravvicinata possibile) è assunta pari a 10 anni, durante i quali vengono pagati gli interessi intercalari senza cominciare il rimborso del capitale. Supponendo ulteriormente che il fabbisogno di capitali sia distribuito uniformemente nel decennio. In questo modo si ha, prima dell'apertura della linea, un ulteriore costo finanziario per gli interessi di **3,9839-4,2677 G€**.

**Il totale a carico dello Stato Italiano diventa complessivamente di 16,0564-17,2002 G€**

---

<sup>1</sup> Volume C30- dossier 1-1 - Documento C30\_0106\_30-00-00\_10-03, pag 5

<sup>2</sup> G€ = GigaEuro, Miliardi di Euro

<sup>3</sup> La ripartizione tra i due paesi non è in realtà ancora ben definita in quanto la Francia non intenderebbe accollarsi i costi dell'estensione della tratta internazionale fino alla piana delle Chiuse, al momento dell'accordo intergovernativo non prevista. Si parla di una prossima revisione di quell'accordo bilaterale.

<sup>4</sup> M€/Km = MegaEuro al kilometro, Milioni di Euro al kilometro

<sup>5</sup> Il costo subisce frequenti fluttuazioni "politiche" senza riscontri, in assenza di una progettazione preliminare per questa tratta. Sulla base però di altre opere di analoga natura non è ragionevole aspettarsi cifre inferiori a queste.