

Torino-Lione: il primato del costo al chilometro

Il governo, fra i 14 motivi con i quali ha dichiarato di giustificare la realizzazione del progetto “low cost” della galleria di base della nuova linea Torino Lione, si è dimenticato di segnalare un quindicesimo motivo: il nuovo record del costo a chilometro che con questo progetto sarà conquistato dall'Italia.

Il record del costo a chilometro per la realizzazione di una nuova tratta ferroviaria, comunque denominata (alta velocità, alta capacità, quadruplicamento veloce), è già italiano ed è stato ottenuto sulla tratta Alta Velocità Bologna-Firenze, dove il costo, comprensivo di tutte le infrastrutture, degli oneri finanziari per la fase di costruzione e del contenzioso ancora in essere, ha raggiunto la cifra di **95 milioni** di euro a chilometro.

Con la firma del trattato Italo-Francese del 30 gennaio 2012, il record della Bologna-Firenze è destinato ad essere surclassato dal costo che l'Italia si è impegnata a sostenere per la galleria di base della nuova Linea Torino-Lione. La trattativa per raggiungere questo risultato è durata quasi quattro anni essendo stata avviata nel 2007, contestualmente alla presentazione del nuovo progetto per la richiesta del contributo europeo.

In base all'accordo firmato con la Francia il 29 gennaio del 2001 (Ministro dei trasporti Pierluigi Bersani) per la tratta internazionale “Saint-Jean-de-Maurienne – Bussoleno”, che nel progetto iniziale aveva una lunghezza di 72 chilometri, di cui 43,5 in Francia e 28,5 in Italia, i due Paesi avevano concordato un apporto paritario di risorse. Il costo del progetto era allora stimato in 6,7 miliardi di euro e dunque il costo a chilometro delle tratte del proprio territorio, al netto dell'ipotetico contributo dell'Unione Europea per il 40%, sarebbe stato per l'Italia di **70 milioni di euro al km** e per la Francia di **46 milioni di euro al km**.

Nonostante la favorevole condizione accordata, le forti resistenze della Francia all'avvio di questa opera furono superate solo dopo la firma di un nuovo accordo siglato il 5 agosto 2004 (Ministro dei trasporti Pietro Lunardi) con il quale l'Italia si faceva carico dei due terzi del costo dell'opera, determinando un costo a chilometro per l'Italia di **93 milioni di euro al km** e per la Francia di **32 milioni di euro al km**.

Nel 2007 i due Paesi hanno presentato un nuovo progetto preliminare. La tratta internazionale, per la quale è stato chiesto il contributo europeo, attraversa il territorio Francese per 45 chilometri (da Saint-Jean-de-Maurienne fino al confine) e quello Italiano per 33,4 (dal confine fino a Chiusa S. Michele) con una stima complessiva dei costi pari a **10,4 miliardi di euro**. Al netto dell'ipotetico contributo europeo del 40%, e con il contributo italiano di due terzi, il costo a chilometro per la Francia sarebbe stato pari a **47 milioni di euro al km** e per l'Italia **123 milioni di euro al km**. Su questo progetto però la Francia, pur firmando la richiesta di contributo insieme all'Italia (Ministro dei trasporti Antonio Di Pietro), verbalizzava il proprio disaccordo sulla ripartizione dei costi per un progetto che si estendeva di più verso l'Italia rispetto al progetto con il quale era stato sottoscritto l'accordo del 2004.

Non a caso nel timing fissato dalla Commissione Europea (decisione C(2008) 7733 definitiva) per l'erogazione del contributo veniva esplicitamente richiamata la scadenza del 31.07.2009 per la definizione dell' “Accordo fra i due Stati”.

Con oltre due anni di ritardo l'accordo è stato sottoscritto (Ministro dei trasporti Corrado Passera) il 30 gennaio del 2012, concordando di ridurre la tratta internazionale al collegamento fra Saint-Jean-de-Maurienne e Susa (coincidente con la galleria di base), per un'estensione di 57,1 km, di cui 45 km in Francia e 12,1 km in Italia. La ripartizione dei costi viene pattuita con una quota del 57,9% per l'Italia e del 42,1% per la Francia. Ma a fronte di una apparente riduzione dell'impegno italiano, i francesi hanno ottenuto che la tratta di 22,2 km in territorio italiano (tunnel dell'Orsiera e area di sicurezza di Chiusa San Michele) fosse stralciata dalla tratta internazionale ed i relativi costi addebitati alla tratta nazionale italiana.

Stante dunque agli accordi assunti, il costo a chilometro per l'Italia, per la tratta italiana della galleria di base, raddoppia rispetto alle previsioni del progetto presentato all'Unione Europea: sarà esattamente (sempre al netto dell'ipotetico contributo dell'Unione Europea del 40%) di **235 milioni di euro al km** (2,85 miliardi per 12,1 km). Un record sia nel valore assoluto che in quello relativo, stante l'aumento del 236% dell'impegno italiano, rispetto ai 70 milioni di euro al km previsti nell'accordo del 2001.

Grazie al nuovo accordo, alla Francia sarà garantito un'altro record, quello del minor costo per la realizzazione di una galleria a doppia canna, che sarà pari a **46 milioni di euro al km** (2,07 miliardi di

euro per 45 km), con una variazione dell'impegno della Francia dello 0% rispetto a quello che aveva assunto nel 2001, che era sempre di 46 milioni di euro al km.

Occorre d'altro canto sottolineare che il costo di **235 milioni di euro al km** a carico dell'Italia è calcolato solo sulla base di stime fondate su di un progetto preliminare. La certezza dunque che, nella fase di progettazione esecutiva e di costruzione, molti altri possano condividere e migliorare consistentemente questo valore, è assicurata dalla possibilità di adottare il modello di architettura contrattuale e finanziaria già efficacemente sperimentata in Italia per la realizzazione delle nuove tratte. Modello che, ad esempio, per la tratta Torino-Milano, e solo per le infrastrutture a terra, da un importo di 8,6 milioni di euro al km del contratto firmato nel 1991 con il Contraente generale Fiat Spa, ha consentito a TAV Spa di arrivare a spendere 66,4 milioni di euro al km.

Non è inoltre da sottovalutare il fatto che il prevedibile aumento complessivo dei costi, stante la ripartizione percentuale pattuita, la diversa lunghezza delle tratte ed il contributo del 40% europeo necessariamente fisso, si rifletterebbe in modo decisamente negativo per l'Italia. Ipotizzando un aumento del solo 100% dei costi della intera galleria di base, cinque volte inferiore a quello registrato per la Torino-Milano, il costo a chilometro per l'Italia salirebbe da **235 a 628 milioni di euro al km**, circa il 200% in più.

Alla certezza dell'aumento assicurato dall'istituto contrattuale del contraente generale occorrerà poi aggiungere il costo finanziario dell'investimento necessario. Anche su questo fronte il Trattato Italo Francese non esprime alcuna ipotesi ma, anche in questo caso, l'esperienza italiana fa presumere ulteriori aspetti negativi. Ad esempio i soli interessi intercalari per la tratta Alta Velocità Torino-Milano hanno registrato un costo pari a 8,6 milioni di euro al km, esattamente il costo inizialmente previsto per la progettazione e la esecuzione di tutte le infrastrutture a terra della intera tratta.

Sul costo finanziario ci potrebbe essere l'ostacolo della nostra Costituzione che, a seguito della recente modifica seguita alla sottoscrizione in sede europea del "fiscal compact", oggi impone il "pareggio di bilancio". Anche in questo il Modello Tav ha già dato prova della possibilità di ricorrere, con il cosiddetto *project financing*, a risorse private tenute fuori dalla contabilità pubblica e che finiranno nel debito pubblico solo dopo che l'opera è stata realizzata.

L'unico rischio per i tecnici che saranno incaricati della *governance* di questa elusione della norma costituzionale sarà quello già occorso al management di FS Spa, TAV Spa, RFI Spa e Infrastrutture Spa, per il cosiddetto finanziamento privato della Torino-Napoli che al 31 dicembre del 2005 ammontava a 12 miliardi e 950 milioni di euro e che con il comma 966 della finanziaria per il 2007 sono diventati debito pubblico a tutti gli effetti.

A questo proposito vi è un precedente della Corte dei Conti, che già si espresse su questo accollo pubblico con una relazione al Parlamento del 2008 nella quale si segnalava che *"Le modalità anodine con cui questi debiti vengono assunti lascia intendere che gli effetti sulla distribuzione intergenerazionale delle risorse non siano stati in alcun modo tenuti presenti e neppure calcolati in astratto"*.

ing. Ivan Cicconi

Direttore Associazione Nazionale ITACA, Istituto per la Trasparenza degli Appalti e la Compatibilità Ambientale, organo tecnico della Conferenza dei Presidenti delle Regioni e Province Autonome.