

## **Lievitazione dei costi del Tav Torino-Lione**

**#CREDITOESAURITO – COMUNICATO STAMPA, 12 NOVEMBRE 2014**

Il Movimento No TAV e l'Opposizione francese alla Lyon-Turin

richiamano l'attenzione dei media su quanto sotto riportato

A) Il Tunnel di Base della Torino-Lione costa oltre 12 miliardi di euro e non 8,5. Lo dicono i conti che RFI è tenuta a fare per legge.

B) L'Europa ha solo 5,5 miliardi di euro per progetti di questo tipo (core network), quindi è matematicamente impossibile che ne assegni la maggior parte (3,4 miliardi di euro) alla Torino-Lione.

C) L'Italia ha solo 1,37 miliardi di euro per la Torino-Lione, insufficienti a cofinanziare l'opera: sono quelli disponibili entro il 2020.

A+B+C= la Torino-Lione è morta, il Governo ha una stupenda occasione per destinare questo fiume di denaro a piccole opere utili a tutti gli italiani.

Testo del comunicato stampa

A) Ieri al Senato le Ferrovie e il Governo hanno fatto una pessima figura. Nessuno è stato in grado di spiegare in termini comprensibili quale sia il vero costo del Tunnel di Base (57 km) della Torino-Lione. L'asino è cascato sulla rivalutazione. I costi delle opere pubbliche sono soggetti a rivalutazione, non per colpa dell'inflazione ma per tenere conto di: revisione prezzi, oneri finanziari, adeguamenti progettuali e imprevisti (frequenti nei tunnel). Per legge il CIPE decide in base al "costo rivalutato a vita intera" e non sulle supposizioni dell'architetto di turno. I calcoli di RFI considerano una rivalutazione annua del 3,5%, il medesimo indice utilizzato nell'Analisi Costi Benefici di Virano e nel Progetto Definitivo di LTF. Il risultato fa oltre 12 miliardi di euro. La verità si saprà esclusivamente quando sarà effettuata una certificazione del costo da parte di un soggetto completamente terzo, come previsto nell'Accordo Italia- Francia del 30 gennaio 2012.

B) I fondi europei sono quelli del bando "2014 CEF Transport Multi-annual Call". Per progetti "core network" come questo, il bando dispone di soli 5,5 miliardi di euro, ai quali ambiscono numerosi progetti in differenti Stati membri. Tra Brennero (3,4 miliardi di euro) e Torino-Lione (altri 3,4), l'Italia da sola vorrebbe contributi superiori a tale cifra. Se si aggiungono gli altri "pretendenti" europei (ad esempio i progetti Fehmarn Belt e Seine-Scheldt), i desideri sono oltre il doppio della disponibilità. Pertanto è matematicamente impossibile che la Torino-Lione riceva dalla UE 3,4 miliardi di euro, ovvero il 40% propagandato dai fautori dell'opera.

C) Nel Bilancio dello Stato, il cofinanziamento nazionale della Torino-Lione fa appello ad un'autorizzazione di spesa della Legge di Stabilità 2014 (capitolo MIT 7532). I fondi allocati ammontano complessivamente a 2,56 miliardi di euro, spalmati fino al 2029. L'Europa erogherà contributi esclusivamente su spese effettuate entro il 2020 (questo è il periodo di riferimento del bando in corso). I soldi a bilancio in anni successivi al 2020 non sono utilizzabili. Pertanto, con i fondi assegnati entro il 2020, attualmente l'Italia può coprire solo 1,37 miliardi di euro, sensibilmente meno di quelli richiesti per cofinanziare la Torino-Lione.

Questi elementi sono verificabili da qualsiasi cittadino su documenti pubblici: Contratto di Programma RFI, Progetto Definitivo LTF, Regolamenti CEF e TEN-T e relativo bando europeo, Legge di Stabilità dello Stato. Il CIPE non è in grado di autorizzare l'opera, mancando tutti i presupposti: Valutazione di Impatto Ambientale (ferma da due anni), approvazione del Progetto Definitivo (idem), definizione certa del "costo a vita intera" (A), certezza del contributo europeo (B), disponibilità finanziaria nazionale (C).

Il Governo Italiano ha davanti a sé una stupenda occasione: anziché lasciarlo ingoiare dall'inutile Tunnel di Base della Torino-Lione, usi questo fiume di denaro per le piccole opere veramente utili agli italiani. Buon lavoro.

*Torino, 12 Novembre 2014*