

Torino-Lione. Audizione al Senato dei vertici delle Ferrovie: Italia e Francia definiranno entro febbraio la revisione dei prezzi

«I costi Tav vanno rivalutati»

L'a.d. Elia: stiamo rivedendo il piano industriale per prepararci alla privatizzazione



Alessandro Arona
Maria Chiara Voci
 ROMA

Non 12 miliardi. Così come scritto nel contratto di programma Rfi. Ma neppure 8,5 miliardi, cifra sempre dichiarata da Ltf, dal ministero delle Infrastrutture e - più di recente - anche da fonti della Commissione europea. «Il costo definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione - ha infatti spiegato ieri il presidente di Fs Marcello Messori, nel corso dell'audizione in Senato del vertice di Fs - non è ancora determinabile con certezza». Dovrà subire - hanno spiegato i tecnici di Rfi - rispetto alle stime iniziali 2012 (gli 8,5 miliardi), una "rivalutazione monetaria", con tasso da concordare tra Italia e Francia.

L'amministratore delegato Michele Elia ha anche confermato che Fs sta lavorando alla privatizzazione: «Stiamo rivedendo il piano industriale per prepararci alla privatizzazione» ha spiegato, «ma è indispensabile un quadro regolatorio chiaro, che finora non c'è».

Il tema caldo dell'audizione (sollecitata dal senatore Pd Stefano Esposito) è stato però quello dei costi della Torino-Lione. «Dobbiamo chiarire la vicenda dopo l'articolo del Sole 24 Ore», ha esordito il presidente della Commissione Altero Matteoli.

Elia ha innanzitutto confermato i numeri ripostati dal nostro giornale il 24 ottobre: nel contratto di programma Rfi 2012-2016 (firmato con il ministero delle Infrastrutture l'8 agosto scorso) il costo riportato per la tratta internazionale Torino-Lione ("costo a vita intera") è di 11.977 milioni, quasi 12 miliardi (e non gli 8,5 fino ad allora indicati da Ltf), di cui 6,953 a carico dell'Italia (58%).

«Non si tratta però di un au-

mento di costo - ha detto Elia - ma semplicemente del metodo che la nostra legislazione ci impone, quello del "costo a vita intera", adeguato alla variazione dei prezzi nell'intero arco di realizzazione dell'opera».

«Forse il 3,5% di tasso di rivalutazione è alto - ha ammesso Elia - ma è un warning, su un tema che va affrontato».

«Non abbiamo rivisto l'indice - ha spiegato il direttore investimenti di Rfi, Maurizio Gentile -

IL PRESIDENTE

Messori: sull'alta velocità non è ancora determinabile con certezza il costo definitivo e la valutazione dei benefici dell'opera

per tre motivi: 1) il progetto per la parte italiana non è ancora approvato dal Cipe» (passaggio atteso entro l'anno, ndr); 2) ci sarà nei prossimi mesi una certificazione dei costi 2012 fatta da un advisor terzo; 3) ci sarà entro febbraio la richiesta di finanziamento alla Ue, e per quella data dovremo definire insieme alla Fran-

cia un tasso di revisione prezzi aggiornato».

Insomma, sarà vero, come ha spiegato lo stesso Gentile, che «il costo ufficiale dell'opera resta oggi di 8,5 miliardi e non di 12. Ma un tasso di revisione prezzi prima della richiesta alla Ue ci sarà. Fra l'altro Elia ha confermato che i 2,9 miliardi di euro stanziati dalla Finanziaria 2013, che sarebbero sufficienti nell'ipotesi di costo a 8,5 miliardi e se l'Europa ci darà il 40% richiesto, sono stati ridotti negli anni a 2,3 miliardi. Mancano dunque almeno 600 milioni, che probabilmente saliranno con la rivalutazione prezzi».

Il presidente di Fs ha infine osservato che «c'è incertezza anche sul lato dei ricavi futuri della linea, visto che nell'analisi costi-benefici la proiezione è stata fatta ante-crisi, ma ora il mondo è cambiato».

Un comunicato di Fs in serata ribadisce: «nessun aumento dei costi della Torino-Lione rispetto a quanto già preventivato».

Tornando invece alla privatizzazione, l'Ad Elia ha fatto sapere che «Fs sta rivedendo il suo Piano industriale nell'ottica della privatizzazione» (l'ipotesi al momento più probabile, concordata con il ministero dell'Economia, è quella della quotazione del Gruppo nel suo insieme, con cessione dunque di quote di Fs, e non di singole società del Gruppo). «Dobbiamo monitorare a fondo ogni processo industriale - ha proseguito Elia - indicando i costi e ricavi di ogni singola attività, ma è indispensabile anche un quadro regolatorio chiaro, che invece ancora non esiste in maniera definitiva». Il riferimento al quadro regolatorio chiaro è probabilmente alla decisione della scorsa settimana dell'Autorità dei Trasporti di ridurre del 37% il canone da pagare a Rfi da parte dei gestori di alta velocità, una decisione secondo Fs inaspettata e con pesanti effetti sul bilancio Rfi.



L'allarme

■ Sul Sole 24 Ore del 24 ottobre scorso: il costo della linea Tav Torino-Lione sale a 12 miliardi. Saltano le previsioni finanziarie?

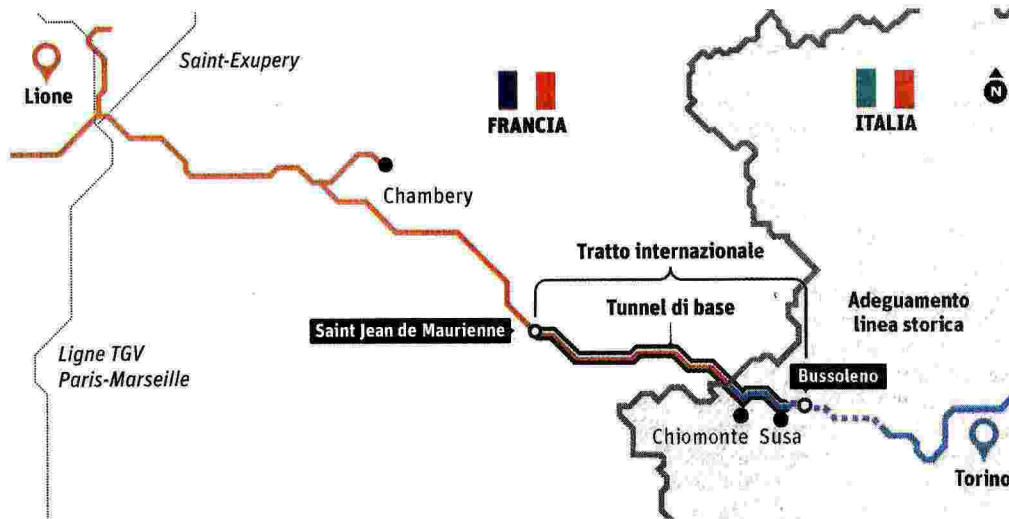
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il tracciato della Torino-Lione

TORINO-LIONE



TUNNEL DI BASE



LA QUERELLE SUI NUMERI

LA LIEVITAZIONE

Confermato il rischio rincari
 Il costo complessivo dell'opera resta confermato, secondo l'ad Fs, Michele Elia, a 9,940 miliardi, di cui il 58% a carico dell'Italia (5,677 miliardi). Tuttavia, con una proiezione Rfi, basata su un tasso di rivalutazione al 3,5%, il costo salirebbe a 13 miliardi (12 al netto di progettazione e cunicoli pilota), portando l'onere per l'Italia a 7,789 miliardi. Queste cifre sono nel contratto Stato-Rfi firmato ad agosto.

I CONTI A FEBBRAIO

Verifica sulla rivalutazione
 In base al sistema di revisione dei prezzi vigente in Francia, nel contratto di programma tra Rfi e ministero (agosto 2014) è indicato un "indice di rivalutazione" del 3,5%. I tecnici Rfi l'hanno definita una stima, una proiezione. Il tasso di rivalutazione "effettivo" con cui chiedere i fondi alla Ue dovrà essere definito tra Italia e Francia entro febbraio: per Elia, l'ipotesi del 3,5% è sì «alta ma è un warning».

LA RIPARTIZIONE

I "pesi" dei due Paesi
 Prendendo come riferimento i numeri "ufficiali", senza rincari, il costo complessivo dell'opera tra Italia e Francia, calcolato a gennaio 2012 è di 9.940 milioni. In base agli accordi tra i due Paesi, la quota dell'Italia è del 58%, pari a 5.676 milioni, mentre quella della Francia è del 42%. Anche in caso di rivalutazione la ripartizione sarà sempre sulla base di queste quote

IL CONTO STIMATO

13 miliardi

TASSO IPOTIZZATO

3,5%

LA QUOTA ITALIANA

58%

