

Il caso. Il sostegno di Bruxelles alla maxi opera

La commissione Ue scende in campo per la Torino-Lione

**Alessandro Arona**
Maria Chiara Voci

«Il costo della Torino-Lione è paragonabile a quello dei grandi trafori alpini, è pari a 8,5 miliardi ed è cambiato poco dall'inizio del progetto a oggi. L'opera è l'unico modo per realizzare un trasferimento modale significativo attraverso le Alpi con il Corridoio Mediterraneo. Per questo la Commissione europea la sostiene pienamente». Le parole - che pesano "oro", soprattutto in queste settimane di grande confusione in Italia, dopo la notizia (anticipata dal Sole 24 Ore il 24 ottobre) degli extracosti applicati all'infrastruttura da Rfi nel Contratto di Programma 2012-2016 - arrivano dal coordinatore europeo Jan Brinkhorst. Che, per la prima volta, non ha affidato

alle agenzie il suo messaggio, ma ha diramato su carta intestata un comunicato stampa. Una presa di posizione importante, che è stata immediatamente rilanciata dal ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi: «Spero - ha detto - che la nota di Brinkhorst metta definitivamente a tacere le voci su dubbi europei ciclicamente emergenti sull'utilità e la strategicità di questa linea ferroviaria».

In queste ore, del resto, il ministero delle **Infrastrutture** italiano sta lavorando alacremente per chiarire prima possibile, dal punto di vista tecnico, la vicenda degli extracosti della Torino-Lione. Il Contratto di programma Rfi 2012-2016, firmato l'8 agosto, stima infatti per la tratta internazionale un esborso "a vita intera" di 11,977 miliardi, anziché gli 8,329 indicati dall'accordo Italia-Francia del 2012 e da tutti i documenti Ltf.

I tecnici di Porta Pia stanno preparando le carte per l'audi-

zione in Parlamento, fissata per martedì 11 novembre e richiesta dal senatore del Pd, Stefano Esposito. Lupi dirà che le cifre indicate nel progetto definitivo, atteso al Cipe entro fine anno, sono quelle ufficiali di Ltf. Dunque 8,3 miliardi per i lavori della parte comune (che salgono a 9.940 milioni se consideriamo progettazione e cunicoli), di cui 4,8 miliardi a carico dell'Italia (più 855 per progetti e discenderie, questi ultimi già coperti).

Al contrario, i numeri indicati nel Contratto Rfi, secondo il ministero delle **Infrastrutture**, sarebbero solo «stime», proiezioni, che non hanno nessuna incidenza sui documenti ufficiali: né sul progetto che andrà al Cipe (parte italiana) né sulla richiesta di finanziamenti europei Ten-T, da inviare alla Commissione Ue in base al bando lanciato a settembre. Per la quota italiana, al netto del contributo Ue, calcolato al 40%, non mancherebbero 1.740 milioni, come si deduce

dalle cifre Rfi, ma al massimo 5-700 milioni.

Al ministero si lavora inoltre per trovare al più presto, anche con una gara a inviti, un advisor di valore internazionale per certificare i costi della Torino-Lione. Una prima gara a riguardo era stata lanciata in estate da Ltf, ma è andata deserta. Ora i due ministeri (italiano e francese) chiedono alla società mista di accelerare, escludendo di ripubblicare un nuovo avviso e procedendo invece - come ammesso dalle direttive europee - ad affidamenti diretti o a inviti. Fra le ipotesi circolate in questi giorni, c'era anche quella di un incarico diretto alla Bei (organo della Commissione Ue), che però ha declinato per "conflitto di interessi". Grazie all'advisor si conta di "smontare" le previsioni di Rfi sull'inflazione, già duramente criticate dal commissario Mario Virano per manifesto e rilevante scostamento al rialzo rispetto all'inflazione reale di questo periodo (0,1% su base annua a ottobre secondo l'Istat).

