

LA CORTE DEI CONTI FRANCESE: "TAV COSTOSO E INUTILE"

BOCCIATURA ALLA VIGILIA DEL VERTICE DI LIONE
I GIUDICI: "SPESE LIEVITATE DA 12 A 26 MILIARDI
E PREVISIONI SUL TRAFFICO MERCI SBALLATE"

di Stefano Caselli

Torino

Costi cresciuti a dismisura difficilmente sostenibili, convenienza economica assai dubbia e processi decisionali oscuri. Se l'ultima parola fosse quella della magistratura contabile francese, il progetto del Tav Torino-Lione sarebbe da tempo un ricordo. Questo almeno è quanto si deduce con sufficiente chiarezza dalle otto pagine indirizzate dalla *Court de Comptes* al primo ministro francese Jean Marc Ayrault. Un parere redatto lo scorso 3 agosto pubblicato ieri in cui la Corte dei Conti di Parigi - pur avendo cura di non oltrepassare mai i limiti della propria competenza contabile - smonta la Grande Opera, ricorrendo peraltro ad argomentazioni ben note a chi in Italia segue da tempo la vicenda. Il tutto, peraltro, alla vigilia di un nuovo vertice italo-francese, in programma a Lione il prossimo 3 dicembre.

I GIUDICI definiscono il Tav Torino-Lione "un progetto molto ambizioso" concepito "in un contesto di forte crescita

del traffico attraverso i valichi alpini", ma immediatamente rilevano come "vi sia la sensazione che tutte le soluzioni meno costose siano state scartate senza essere adeguatamente approfondite".

Particolare attenzione, com'è ovvio che sia, viene riservata al "forte aumento" dei costi preliminari (ossia quelli relativi ad opere come il tunnel esplorativo di Chiomonte in Valle di Susa): "Il budget del programma di studi e lavori preliminari - si legge nel parere - è stato inizialmente stimato in 320 milioni di euro, poi 371, quindi 524, 628, fino alle ultime stime fornite dalla conferenza intergovernativa franco-italiana che parlano di 921 milioni di euro". Una lievitazione che la Corte imputa alle problematiche caratteristiche geologiche del terreno ma, soprattutto, al blocco dei cantieri e al cambio di tracciato da parte italiana.

QUANTO al costo complessivo dell'opera, la maggiorazione è ancora più evidente: dai 12 miliardi di euro del 2002 ai 26,1 miliardi "secondo le ultime comunicazioni della direzione generale del Tesoro". Costi elevatissimi che, sempre secondo la *Court*, non sembrano trovare

copertura finanziaria certa: "L'accordo del 30 gennaio 2012 prevede una ripartizione dei costi (per la parte comune del tracciato, ndr) della prima fase di realizzazione per il 42,1% a carico della Francia e per il 57,9% a carico dell'Italia", ma per il resto regna l'incertezza, soprattutto riguardo al contributo dell'Unione europea successivo alla fase di programmazione e di lavori preliminari (coperta per la metà dall'Ue), su cui non vi è "alcuna certezza". Quanto alle risorse disponibili in Francia, la Corte indica gli stanziamenti dello Sistema nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, ma evidenzia come "la ricerca di copertura finanziaria [sia] ancor più difficile dato l'attuale contesto".

Le critiche più significative, tuttavia, riguardano l'utilità del progetto e la sua eventuale redditività futura. I giudici contabili francesi ripropongono ciò che in Italia si dice da oltre un decennio, ossia che le previsioni di aumento del traffico merci lungo i valichi alpini (e la conseguente saturazione delle infrastrutture esistenti) sulla base delle quali era stato concepito il progetto Tav (il rapporto Lagarde del 1991 dava per certa la triplicazione dei volumi entro il

2010) si sono rivelate clamorosamente sovrastimate: "Di fatto - si legge nel parere - il traffico merci è in calo dal 1999", con la sola eccezione del valico di Ventimiglia "che continua a crescere" (e a qualcuno tornerà in mente il progetto alternativo lungo l'asse Torino-Cuneo-Nizza firmato anni fa dall'ingegnere torinese Gabriele Manfredi e mai preso in considerazione).

Sull'utilità economica del Tav in caso di realizzazione, il responso della magistratura contabile francese è impietoso: "Tutti gli studi socioeconomici realizzati sono negativi, quale che sia lo scenario preso in considerazione". I giudici, quindi, concludono che "la complessità dell'opera rende difficile un parere", tuttavia raccomandano "di non scartare l'alternativa di migliorare la linea esistente e, qualora il progetto dovesse comunque proseguire, di studiare misure per trasferire il traffico dalla gomma alla rotaia".

Con buona pace degli onorevoli Stefano Esposito (Pd) e Agostino Ghiglia (Pdl), volati ieri a Parigi per firmare un appello pro Tav assieme ad alcuni senatori francesi, sembra difficile pensare che il parere della *Court* non influisca almeno un po' sul vertice del 3 dicembre.

SENZA APPELLO

"Tutti gli studi socioeconomici realizzati sono negativi. Meglio potenziare la linea già esistente"