

TANTE PREVISIONI ECONOMICHE REGOLARMENTE SMENTITE

Perché “No Tav”

Costi e tempi fuori controllo. Un fallimento mai registrato

di Ivan Cicconi

Sono ormai vent'anni che ai motivi tecnici con i quali si contesta l'utilità di questo progetto si risponde con previsioni di traffico puntualmente smentite dai dati storici reali. Nel 1991 si sosteneva che l'attuale linea Torino-Lione sarebbe giunta a saturazione nel 1997. Oggi, ad oltre 15 anni, è utilizzata al 32% delle sue potenzialità. A fronte di una utilità motivata da previsioni fantasiose ed affermazioni di principio prive di valore scientifico, la sostenibilità economica non è invece mai stata nemmeno ipotizzata. Super valutazione dei benefici e sottostima dei costi, questo il modo con il quale si è operato, in continuità con le prassi adottate per la realizzazione dell'Alta Velocità in Italia.

I contratti con i quali, nel 1991, si è dato avvio al progetto TAV prevedevano un costo complessivo pari a 14 miliardi di euro e sancivano la sua realizzazione in 7 anni. Il costo è lievitato a 90 miliardi di euro e le nuove tratte in esercizio, dopo oltre venti anni, sono solo quattro (Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli) mentre le restanti tre (Genova-Milano, Milano-Verona, Verona-Venezia) sono ancora in gran parte in fase di progettazione. Fatto 100 il costo contrattualizzato nel 1991 oggi siamo ad un costo stimato pari a 638. Costi e tempi dunque



IVAN CICONI

Uno dei maggiori esperti di infrastrutture e lavori pubblici in Italia

totalmente fuori controllo e che fanno di questo progetto il più grande fallimento, economico e finanziario, mai registrato nella storia delle grandi opere in Italia e nel mondo. Un fallimento dal costo enorme scaricato sulle nostre tasche e su quelle delle future generazioni.

Nella legge finanziaria per il 2007, al comma 966 dell'articolo 1, a seguito di quanto ci è stato imposto dall'UE con la procedura di infrazione per deficit eccessi-

vo, sono emersi esattamente 12 miliardi e 950 milioni di euro di debiti, millantati fino a quel momento come finanziamenti privati, accumulati da Tav spa e Infrastrutture spa fino al 31.12.2005, che, nascosti nei bilanci di queste società di diritto privato, sono diventati debito pubblico a tutti gli effetti. Su questo debito la Corte dei Conti, con una specifica relazione del 2008, ha messo in rilievo che "...non esiste alcuna relazione o documentazione, negli atti a supporto dell'accollo del debito, dalla quale si evinca che allo stesso siano correlati beni pubblici ancora produttivi al momento in cui tale debito finirà di essere pagato. Anzi, 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. In realtà un progetto delle dimensioni dell'Alta velocità non può ritenersi accettabile solo in relazione all'indubbia strategicità dei fini in esso contenuti, ma deve essere accompagnato da una realistica analisi dinamica della copertura economica. Diversamente opinandosi, non poteva che verificarsi un onere rilevantissimo per la finanza pubblica, come avvenuto nel caso di specie." A fronte di una strategicità della nuova linea Torino-Lione, mai seriamente dimostrata con il sostegno di dati minimamente



Una manifestazione dei No Tav in Valle di Susa

affidabili, l'onere per la finanza pubblica rischia di assumere in questo caso proporzioni ancora più clamorose.

La tratta internazionale, per la quale nel 2007 è stato chiesto il contributo europeo, attraversava 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. Su questo progetto però i Francesi verbalizzavano il proprio disaccordo sulla ripartizione dei costi per un tracciato che si estendeva di più verso l'Italia rispetto a quello con il quale era stato sottoscritto l'accordo del 2001. 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 il 30 gennaio del 2012, concordando di ridurre la tratta internazionale al collegamento fra Saint-Jean de Maurienne e Susa, per un'estensione di 57,1

Km, di cui 45 in Francia e 12,1 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 (nel 2004 concordato per i due terzi a carico dell'Italia), i francesi hanno ottenuto che la tratta di 22,2 Km in territorio italiano (tunnel dell'Orsiera e area di sicurezza di Chiusa S. Michele) fosse stralciata dalla tratta internazionale ed i relativi costi addebitati alla tratta nazionale italiana. Il costo a chilometro per l'Italia, per la tratta italiana della galleria di base, raddoppia rispetto alle previsioni del progetto presentato all'UE: sarà esattamente, al netto dell'ipotetico e improbabile contributo UE del 40%, di 235 M€/Km.

Se la diversa lunghezza delle tratte, l'aumento dei costi si rifletterà in modo decisamente più pesante sull'Italia. Ipotizzando un aumento del solo 100%, e cioè solo un quinto di quello registrato per la Torino-Milano (passato da 8,6 M€/Km a 66,4 M€/Km), il costo per l'Italia salirebbe da 235 a 628 M€/Km. Eppure hanno anche la faccia tosta di definirlo un progetto "low cost".

LA POSIZIONE DELL'ANPI SULLA TAV

Sul problema TAV, dopo tante polemiche, dopo gli insulti e le scritte sui muri contro il Procuratore di Torino Giancarlo Caselli, al quale, in alcune occasioni, è stato persino impedito di parlare in pubblico e presentare un suo libro, il Presidente nazionale dell'ANPI Carlo Smuraglia, in una nota pubblicata sulla Newsletter dell'Associazione, ha espresso giudizi specifici e inequivocabili. Ha tra l'altro scritto Smuraglia: «... negli attacchi a un magistrato che fa il suo dovere, negli atteggiamenti e comportamenti minacciosi, c'è una carica di violenza che impressiona. Quella violenza, già denunciata su queste colonne anche in altre occasioni, come protagonista di una fase difficilissima della vita del nostro Paese, indipendentemente dalle ragioni, dai punti di partenza, dagli obiettivi, veri o falsi che siano. Non spetta all'ANPI prendere posizione, tanto meno dare un giudizio sull'opera su cui si stanno verificando contrasti e opposizioni (sulla Tav) e decidere in particolare se essa si debba fare o meno. Quello che l'ANPI può e deve dire è che, da un lato, il metodo per sciogliere i nodi complessi di questo tipo è sempre quello del dialogo e del confronto, ogni volta che sia possibile, e dall'altra che – in ogni caso – la violenza, in qualunque forma (verbale o fisica) deve essere sempre respinta, perché non è su di essa che può basarsi la democrazia e non è su di essa che si possono assumere decisioni che spettano solo alle istituzioni e alla politica, sempre e possibilmente sulla base del dialogo e del civile confronto con i cittadini».