Renzi, c'è posta per te

Notav

17-02-2015

Posta inviata a Renzi, Lupi, Galletti, Chiamparino, Corte dei Conti, dirigenti ministeriali e regionali

Il CIPE dovrebbe approvare il "Progetto Definitivo del Tunnel di Base Torino-Lione". Ma ... mancano tutti i requisiti tecnici e amministrativi per la sua approvazione.

Questo promemoria servirà anche per l'incontro franco italiano che si terrà il 24 febbraio a Parigi alla vigilia della scadenza del bando europeo che potrebbe assegnare fondi per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Ecco tutti i perché.

La legge è uguale per tutti. Anche per il CIPE

Una cosa è certa: autorizzare spese indeterminate è un atto illegittimo. La legge è perentoria (1): "il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il crono programma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali".

Un progetto definitivo al 20%

Ecco la grana numero 1: "il progetto definitivo dell'opera completa" non esiste.

LTF cerca di propinare al CIPE una minestra scaldata. I francesi continuano a non fare i compiti e così l'80% del Tunnel di Base è ancora fermo al medesimo Progetto Preliminare di 4 anni fa, visto nella Deliberazione 57/2011 (2). E' la stessa LTF ha confessarlo nelle sue carte (3): il Progetto Definitivo depositato riguarda solo il 20% in territorio italiano. Quindi il CIPE si trova nell'incredibile paradosso di autorizzare spese per circa il 60% del costo, prevalentemente per opere in Francia prive della completa e adeguata progettazione richiesta dalla legge italiana.

I costi ? Nessuno li sa

Passiamo alla grana numero 2: il CIPE non è in grado di dire quanto deve pagare lo Stato.

La spesa è da dividere con i francesi, secondo le scivolose regole dell'Accordo Internazionale del 2012 (4): "Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.". Un vero rompicapo.

Andiamo con ordine. Se il Definitivo non esiste, tantomeno il "costo stimato nel progetto definitivo". E il fantomatico "contributo dell'Unione europea"? Il bando è tuttora aperto, l'UE deciderà tra mesi ed è notorio che non ha fondi sufficienti: millantarne la disponibilità sarebbe grottesco. Quindi è tecnicamente impossibile che il CIPE possa calcolare (come gli è d'obbligo) il costo che l'Italia si deve accollare.

La certificazione che non c'è

Ora veniamo alla grana numero 3: manca l' "importo certificato" dell'opera.

Al Ministero Infrastrutture dicono di non aver mai richiesto certificazioni (... ce ne siamo accorti). Ma la Torino-Lione fa storia a se. E' proprio il CIPE, nella sua Deliberazione 23/2012 (5), a spiegarci che il "costo della suddetta sezione transfrontaliera, stimato sulla base del progetto definitivo in corso di elaborazione e validato-certificato da un soggetto esterno indipendente". Quindi niente certificazione, niente CIPE.

CIPE contro CIPE?

Ulteriore grana, la numero 4: le prescrizioni non sono state rispettate.

Il Progetto Preliminare presentato 4 anni fa era un vero colabrodo. Per giustificare l'approvazione, il CIPE ha dovuto fissare un uragano di prescrizioni e raccomandazioni (ben 222). LTF è obbligata ad ottemperarle scrupolosamente, una per una. E' andata così? Macché! Il Ministero dell'Ambiente segnala (6), nero su bianco, un elevato numero di prescrizioni "non ottemperate" o "parzialmente ottemperate", nonché molte integrazioni "non esaustive" o "parzialmente esaustive". Senza contare l'assoluta

approssimazione della Valutazione di Impatto

Un'altra cosa è certa: solo nella II CIPE non può contraddire se stesso; approvare un progetto che disattende le tue stesse prescrizioni è fantascienza.

Se c'è una Corte dei Conti, batta un colpo

Grane non solo per il Governo. Tocca infatti alla Corte dei Conti il controllo preventivo di legittimità sulle delibere. Qui il nervo scoperto è il "costo a vita intera" dell'opera, ovvero incluso aggiornamento di prezzi, oneri e imprevisti. Dopo una girandola di cifre, Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) tentano di uscire dall'imbarazzo con una soluzione spiccia (suggerita da Virano): l'indicazione di un valore "al netto dell'adeguamento monetario da valutare fra Italia e Francia", cioè chisseneffrega dell'aggiornamento. Quindi il "costo a vita intera" non esiste.

Il bello è che non spetta ad RFI definire questo numero. Come spiega testualmente il suo Contratto di Programma 2012-2016 (7), "sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico". Promotore che deve essere ancora costituito e che non sarà RFI. Quindi non esiste il soggetto che deve quantificare il "costo a vita intera". Alla Corte dei Conti italiana verrà qualche prurito?

Tiriamo le somme. Mancano tutti i requisiti tecnici e amministrativi per l'approvazione al CIPE del Progetto Definitivo del Tunnel di Base Torino-Lione.

A meno di non essere nella Repubblica delle Banane.

Dossier

Il Dossier Completo e la Notifica [12.02.15.](#)

-

Note e riferimenti

(1) L. 23 dicembre 2009, n. 191, art. 2, commi 232, 233 e 234, www.normattiva.it

(2) Deliberazione CIPE 3 agosto 2011, n. 57/201, www.governo.it

(3) Progetto Definitivo LTF, "Relazione di sintesi sulla valutazione dei costi di investimento" (rif. PD2 C30 TS3 0053A AP NOT), via.regione.piemonte.it

(4) L. 23 aprile 2014, n. 71, art. 18, (5) [Deliberazione CIPE 23 marzo 2012, n. 23/2012.](#)
www.normattiva.it

(6) Ministero dell'Ambiente, Commissione Nazionale VIA, Parere 12 dicembre 2014, n. 1674,
www.va.minambiente.it

(7) Contratto di programma 2012-2016 - Parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, www.senato.it.