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 giustificarne 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? Macchè! 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", cioèchissenefrega 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.