

IN GAZZETTA UFFICIALE TUTTI I NUMERI DEL PROGETTO

Terzo valico, ecco il boom dei costi

Nel giro di vent'anni il valore dell'opera è lievitato da 1,6 a 6,2 miliardi di euro

L'ANALISI

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Matteoli l'aveva promesso all'inizio di questa primavera: la questione del Terzo valico va chiusa, via ai cantieri. I fatti lo smentirono: la riunione con Cociv - il consorzio nato nel 1991 per costruire l'opera - e le Ferrovie, si era conclusa con un nulla di fatto: insanabile il contenzioso tra questi due soggetti. In ballo 700 milioni, chiesti da Cociv

CONTEZIOSO IN ATTO
Disponibili 719 milioni la lite Rfi-Cociv ne costa 700

nel 2007 quando sotto il governo Prodi l'allora ministro Di Pietro cancellò l'opera dall'agenda nazionale. Dopo mesi di silenzio - e due sberle elettorali, direbbero i maligni - il governo mercoledì è tornato a fare brutto ai litiganti, sui quali pesa anche un emendamento al decreto sviluppo, che secondo un'interpretazione estensiva, potrebbe revocare la concessione a Cociv nel giro di tre mesi, mentre rispetto al cronoprogramma stabilito lo scorso anno siamo già in ritardo di 8 mesi sull'apertura dei cantieri.

La prossima settimana si aprirà con una puntata del ministro delle Infrastrutture a Genova, e sarà densa di riunioni tra Milano e Roma. Il

problema, è che i soldi in ballo sono **6,2 miliardi**, e il governo finora può garantire solo **719 milioni**, che diventano **19** nel caso in cui Cociv non rinunci ai risarcimenti su Rfi. Pochi soldi reali (almeno viste le dimensioni dell'opera), ma a livello virtuale, si può dire che le cifre programmate, nell'arco di 20 anni, si sono gonfiate meglio di un soufflé. I primi soldi per il Terzo valico risalgono al 1992, l'anno dopo in cui venne stabilita la partenza dei lavori. All'epoca si trattava di **3.200 miliardi di lire**, circa **1,6 miliardi di euro**.

Poi inizia il travaglio: Mani pulite, una bocciatura per l'impatto ambientale, una prima inaugurazione nel '96, la chiusura dei cantieri per una seconda valutazione d'impatto ambientale, una seconda inchiesta (con il proscioglimento degli interessati) e finalmente, nel 2001, l'approvazione definitiva dell'opera con il primo di una serie infinita di passaggi al Cipe (Comitato interministeriale di programmazione economica). Nel frattempo, il costo dell'opera è stato ricalcolato a **4,7 miliardi di euro**. Tra il 2005 (anno della seconda inaugurazione) e il 2009 (anno della terza), di 100 milioni in 100 milioni, il Terzo valico arriva a costare **5,4 miliardi**, con l'ultima delibera del Cipe. L'importo, in un'altra delibera, l'ultima, uscita a giugno di quest'anno, è dovuta a «un ulteriore adeguamento del costo a vita intera, inserita nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma». Ma rispetto al «predetto valore», allo stato attuale

i costi sono aumentati così: **48 milioni** per l'adeguamento al sistema Ermts (una tecnologia utilizzata su tutto il corridoio europeo "24", di cui il Terzo Valico fa parte), **532 milioni** in costi per la sicurezza (galleggi, gestione dei materiali di risulta, interoperabilità), **92 milioni** per l'allungamento dei tempi di realizzazione dell'opera (il passaggio da lotto funzionale a lotto costruttivo, il sistema che però garantisce il finanziamento costante dell'opera negli anni), **52 milioni** per l'adeguamento monetario al valore incluso nel contratto di programma, **105 milioni** «per imprevisti»; **62 milioni** per oneri di ingegneria, **13 milioni** «per altri oneri». In totale sono **6,3 miliardi**, cui vanno sottratti **21 milioni** di euro per una migliore stima dell'importo delle fidejussioni, **82 milioni** per la voce "arbitrato e oneri pregressi" «perché contabilizzati a carico di un altro progetto di Rfi». **Totale: 6,2 miliardi di euro**. O circa **12 mila miliardi di lire**. Si diceva che finora i soldi garantiti sono 719 milioni (**500** per il primo "lotto costruttivo", **219** in pancia alle ferrovie). Il Cociv chiede lo sblocco anche del secondo lotto (**1,1 miliardi**): solo così firmerà l'accordo che darà il via alla costruzione dell'opera, rinunciando, come scritto in Gazzetta ufficiale, «alle pretese risarcitorie».

quarati@ilsecoloxix.it

«È ORA DI CHIUDERE»
Il governo ora vuole partire a breve con i lavori