

L'analisi bocchia la Tav Ma è guerra di cifre Commissione spaccata

Più costi per 7-8 miliardi. Sulle penali il Mit corregge il testo
Un esperto non firma e presenta un documento alternativo

NICOLA LILLO
TORINO

«I costi superano i benefici per una cifra compresa tra i 7 e gli 8 miliardi». Dopo settimane di rinvii, viene pubblicata l'analisi costi-benefici sulla Tav, il cui completamento per i tecnici individuati dal ministro M5S Danilo Toninelli non è vantaggioso. La commissione di esperti, coordinata da Marco Ponti, si è però spaccata. Solo cinque membri su sei hanno sottoscritto l'analisi: oltre a Ponti, Paolo Beria, Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin e Francesco Ramella. Mentre l'ingegnere Pierluigi Coppola - l'unico a non aver espresso in precedenza un'opinione negativa sul progetto - ha rifiutato di mettere la sua firma e ha consegnato al ministero un'analisi alternativa.

Sono due gli scenari intorno a cui ruota lo studio dei tecnici, uno realistico in termini di previsioni di traffico e uno ottimistico. Il parametro utilizzato è il «Vane», cioè il valore attuale netto, il saldo tra i costi dell'opera, lavori e gestione, minori benefici per utenti e dall'altra parte i benefici. In particolare la previsione cosiddetta realistica prevede costi per 6995 milioni di euro, mentre quella ottimistica per 7805 milioni. Sia in un caso che nell'altro per la commissione ci sarebbe «uno sbilanciamento economico fortemente negativo». Il ministero ha pubblicato anche la relazione tecnico-giuridica, che si riferisce al rischio penali. In caso di scioglimento della Tav, scrivono i tecnici, i contenziosi sareb-

bero fino al 30% dei costi quantificati, dunque si potrebbe arrivare a 4,2 miliardi. Ma il ministero dei Trasporti è intervenuto parlando di «errore materiale macroscopico»: per il Mit infatti la percentuale va parametrata sui contratti in essere e non sul costo totale dell'opera. In questo modo il conto scenderebbe di molto, arrivando a 1,7 miliardi. Per quanto riguarda i benefici invece sarebbero appena di 800 milioni, cifra lontana dai 20 miliardi stimati dalla società italo-francese che segue i cantieri, la Telt.

Il commissario straordinario per la Tav, Paolo Fioletta (la cui struttura di missione è stata sciolta dal governo), parla di «analisi truffa, realizzata per far quadrare i conti in base a quello che vuole il padrone». Accuse a cui risponde il coordinatore della commissione Ponti, che rivendica il lavoro fatto: «Quello è pagato, io no, gli farò causa, anzi non merita nemmeno che gli faccia causa quel signore lì». Critiche arrivano anche dal lato francese e da Bruxelles: «Visto dalla Francia, questo rapporto costi benefici facciamo un po' fatica a prenderlo sul serio. Abbiamo tanti difetti ma quando si nomina una commissione indipendente, si fa in modo di non mettere solo tecnici contrari al progetto», accusa il delegato generale Comité Lyon-Turin Stéphane Guggino. La Commissione Ue invece sta ancora esaminando il documento ma, avvertono fonti comunitarie, «ci sono alcuni aspetti che do-

vranno essere chiariti con le autorità italiane». Sulla stessa linea il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia per il quale «l'apertura di quei cantieri a regime determina 50 mila posti di lavoro».

La partita ora però è solo politica. In attesa che il leader della Lega Matteo Salvini studi l'analisi e detti la linea («non ho ancora letto le carte ma resto della mia idea», spiega), gli uomini del Carroccio difendono un'opera che considerano fondamentale. Il ministro Toninelli invece difende il lavoro dei «suoi» tecnici e spiega che «i numeri sono estremamente negativi, direi impietosi. La decisione finale spetta ora al governo nella sua piena collegialità». Lo scontro nell'esecutivo rischia di essere durissimo. —

BY NINO ALDINI DRITTI/REPA/3

DANILO TONINELLI
MINISTRO M5S
DEI TRASPORTI



I numeri dell'analisi sono impietosi, ora la decisione finale spetta al governo nella sua collegialità

DANILO TONINELLI
MINISTRO M5S
DEI TRASPORTI



I numeri dell'analisi sono impietosi, ora la decisione finale spetta al governo nella sua collegialità

I risultati dell'analisi

Scenario «realistico» con investimento totale e «a finire», esclusi quindi i soldi già spesi

COSTI/BENEFICI DEL PROGETTO TAV (TRATTA ITALIANA+INTERNAZIONALE)
SECONDO LO STUDIO COMMISSIONATO DAL MIT (MILIONI DI EURO)

Costi Benefici



-7.658
Investimento
(a finire)



-222
Manutenzione



-1.619
Mancate entrate Stato



-2.913
Mancato surplus
concessioni
autostrade

Totale costi **-12.412**

Totale benefici **+5.417**

= -6.995 milioni di euro
SALDO



+1.785
Esternalità



+1.000
Minore
congestione
stradale



+1.370
Surplus
merci



+1.370
Surplus
passeggeri



+44
Surplus
operatori
ferroviari

centimetri - LA STAMPA



Il tunnel per l'Alta velocità che collega Torino e Lione, visto da Saint-Martin-la-Porte in Francia