

# Tav, la guerra dei numeri

## Nel contro-dossier vantaggi per 400 milioni

Bonomi (Assolombarda): un decreto che tagli le tasse a chi investe in Italia

Sulla Tav va in scena la guerra dei numeri: a innescarla è Pierluigi Coppola, l'esperto che non ha firmato il documento sulla Torino-Lione. Il contro-dossier evidenzia vantaggi per almeno 400 milioni. Macron scavalca il governo e invita Mattarella all'Eliseo. **SERVIZI**

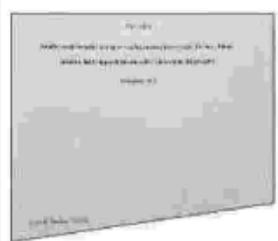
E L'INTERVISTA DI CHIARELLI — PP. 2-9



ANSA

Il sito di costruzione della Tav di Chiomonte

### Il documento



La relazione del professor Coppola consegnata al ministro Toninelli

Consegnate le osservazioni di Coppola, l'esperto che non ha firmato la relazione dei colleghi. Nel governo si rifanno i conti

# Il contro-dossier nelle mani di Toninelli: il saldo è positivo per almeno 400 milioni

**RETROSCENA**  
**MAURIZIO TROPEANO**  
TORINO

In quelle sei pagine che il professor Pierluigi Coppola ha consegnato al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, sono indicati i punti di disaccordo - emersi nelle discussioni durante la fase istruttoria - che lo hanno spinto a non partecipare alla redazione dell'analisi costi e benefici firmata dagli altri 5 esperti guidati dal professor Marco Ponti. Si tratta di questioni di metodo, per altro già emerse durante gli studi per il Terzo Valico, e che «meriterebbero ulteriori approfondimenti» e per questo dovrebbero essere inserite come allegato alla relazione definitiva della struttura di missione del Mit. Coppola ha elencato sette criticità «per ordine di rilevanza», ma non ha messo numeri o predisposto tabelle. Dentro il governo, però, c'è chi ha utilizzato le sue indicazioni per rifare i conteggi e il risultato finale è completamente diverso da quello calcolato dal gruppo di Ponti: realizzare la Torino-Lione non avrebbe un costo negativo

compreso tra i 7 e gli 8 miliardi ma, al contrario, porterebbe dei benefici per 400 milioni (che potrebbero diventare 500 qualora la Ue porti il co-finanziamento dal 40 al 50%). Una cifra che potrebbe aumentare fino a 1,5 miliardi, eliminando i costi di realizzazione della collina morenica, tesi sostenuta con forza dalla Lega.

Come si arriva a questo ribaltamento? Come detto, Coppola non fa conteggi, ma la prima cosa che mette in discussione è la scelta di calcolare tra i benefici della nuova linea le accise sul carburante «con il risultato che il beneficio della realizzazione della nuova linea in termini di riduzione dei tempi di viaggio, di smog, congestione e riscaldamento globale risulta in parte annullato dalle perdite di entrate fiscali per gli Stati». Nella relazione di Ponti le accise hanno un segno meno per 1,6 miliardi. Nel documento firmato da Coppola si spiega che «questa scelta non è condivisibile perché non è coerente con le linee guida del Mit per la valutazione degli investimenti pubblici e la guida all'analisi costi-benefici della

Commissione Europea». Per Coppola «considerare le accise e le altre entrate fiscali crea effetti distortivi» o «porta addirittura a risultati incoerenti». Ad esempio «si arriva alla singolare situazione in cui all'aumentare della quota di auto e di autocarri sottratti alla strada dalla ferrovia, peggiora il risultato dell'analisi, contrariamente alle attese» perché la nuova linea è «stata progettata per favorire il cambio modale».

Per Coppola, poi, «l'analisi riguarda un'opera che è già in fase di realizzazione (sono stati impegnati circa 1,4 miliardi)» e non parla «comporterebbe il ripristino dello stato dei luoghi e l'adeguamento della linea storica per la sicurezza della circolazione». Se così stanno le cose «ai costi economici di investimento andrebbero pertanto sottratti oltre alle spese già sostenute anche i costi di adeguamento che nella relazione del gruppo di lavoro vengono quantificati tra 1,4 e 1,7 miliardi, ma non vengono compresi nel calcolo». Coppola, poi, si dice convinto che «in assenza del nuovo tunnel di base è verosimile ipotizzare

una progressiva scomparsa dei treni-merci lungo la tratta e un progressivo aumento dei volumi di traffico di autocarri e autoarticolati». Dunque «lo scenario di riferimento dovrebbe tener conto degli investimenti necessari per adeguare la rete autostradale», dall'ampliamento della tangenziale di Torino al raddoppio del tunnel del Monte Bianco.

L'analisi dovrebbe anche tener conto del fatto che la Torino-Lione è «l'inizio della sezione del corridoio V che interessa praticamente tutta l'Italia settentrionale da Est ad Ovest». Non parla «comporterebbe la presenza di un tratto mancante nella rete ferroviaria europea». Nell'ipotesi peggiore si corre così il rischio di un cambiamento di tracciato del Corridoio V, ad esempio, a Nord dell'arco alpino, che «comporterebbe la riduzione dei finanziamenti Ue non solo per i trasporti, ma anche di molti progetti di sviluppo urbano nelle principali città del corridoio». Per Coppola, infine il calcolo della vita utile della struttura, «in analogia con casi simili» dovrebbe essere stimato in 100 anni e non in 60. —