

«Non completare la Tav può costare 24 miliardi». Ecco il dossier della Lega. Il documento smonta le tesi della commissione di Toninelli. Tra sanzioni, penali e risarcimenti dal blocco oltre 4,2 miliardi di danni

ROMA La Tav si deve fare. Bloccarsi ora può costare all'Italia 4,2 miliardi di euro (tra penali, sanzioni, ripristino degli scavi già effettuati) e danni per la perdita dei ricavi e dei benefici socio economici per 20,3 miliardi. Un conto di oltre 24 miliardi difficile da digerire per le casse dello Stato e, soprattutto, dagli uomini di Matteo Salvini. Il verdetto del dossier della Lega sulla Torino-Lione è inequivocabile. Oltre trenta pagine con grafici, tabelle e comparazioni con le altre grandi opere, che dimostrano come sia pura follia economica fare marcia indietro. E farlo adesso. Una analisi dettagliata, frutto del lavoro di docenti dell'università di Milano e di un pool di avvocati, che spiega a chiare lettere come sia più logico e conveniente completarla. Una indagine parallela che va in rotta di collisione con le conclusioni degli esperti del Mit insediata dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. E che smonta punto per punto le tesi del presidente no Tav Marco Ponti, che proprio Toninelli ha voluto alla guida della commissione ministeriale. A cominciare dal fatto che realizzare la Tav farebbe venire meno il gettito delle accise derivanti da pedaggi e gasolio usato dai Tir sulla attuale linea ferroviaria. La nuova tratta ferroviaria avrebbe infatti un impatto positivo sull'ambiente, trasportando sul ferro i commerci via gomma. Risibile anche in termini economici la perdita di gettito. Nella relazione, che è ovviamente destinata a rinfocolare le polemiche tra Lega e 5Stelle, c'è scritto nero su bianco che la Torino-Lione costa meno delle altre opere strategiche messe in cantiere dal nostro Paese: a fronte dei 4,6 miliardi previsti per la Tav, la tratta Verona-Innsbruck-Monaco, che contiene il nuovo tunnel del Brennero, costerà circa 7,8 miliardi, la tratta Napoli-Bari 6,2 miliardi, quella Treviglio-Brescia-Verona 4,9 miliardi. Non solo. La rinuncia unilaterale alla realizzazione della nuova linea getterebbe alle ortiche gli oltre 1,2 miliardi già spesi fino ad oggi da Italia, Francia e Ue. Con Roma chiamata a risarcire per una quota parte rilevante. Solo la messa in sicurezza delle gallerie e la rinaturalizzazione dei siti costerebbe circa 347 milioni, al netto delle eventuali penali.

Il capitolo della rescissione dei contratti è tra i più spinosi. Quelli sottoscritti per la realizzazione della sezione transfrontaliera ammontano a 1,3 miliardi, di questi quasi 800 milioni sono relativi ai lavori all'imbocco del tunnel di base in Francia. Stoppare i lavori dal versante italiano scatenerrebbe immediati contenziosi, il cui esito è difficilmente stimabile. Il dossier della Lega ipotizza che stracciare i contratti per i servizi d'ingegneria e lavori già avviati avrebbe un impatto tra i 135 e i 675 milioni, mentre la penalità da pagare alla Ue sull'accordo di sovvenzione europea sfiorerebbe gli 82 milioni, mentre i risarcimenti a Francia e Comunità europea toccherebbero i 904 milioni. Al promotore pubblico (per 5 anni di lavori) andrebbero invece 105 milioni. L'alternativa non c'è. I costi della realizzazione della seconda canna del Frejus storico, l'attuale linea obsoleta risalente al 1871, in caso di non realizzazione del moderno tunnel di base si aggira infatti su 1,7 miliardi. Decisamente troppi.

I DETTAGLI

Insomma, tra sanzioni, risarcimenti, penali, il costo del non fare tocca 4,2 miliardi nella stima più alta. Cifre in linea con quanto già affermato dal commissario straordinario del governo Paolo Foietta, defenestrato dall'attuale esecutivo. La Lega, nella tabella riassuntiva costi-benefici, fa propria anche una valutazione della Bocconi, che parla di oltre 20 miliardi di «perdite di ricavi e benefici socio economici» in caso di retromarcia. Una eventualità, dicono dal Carroccio, che a fronte di questi numeri appare davvero improbabile. Mentre è possibile, con piccoli correttivi, ottenere risparmi significati mantenendo la struttura portante dell'opera.