

**L'analisi bocchia la Tav ma non c'è unanimità. Il ministero, più costi che benefici per 7-8 miliardi. Toninelli: «Dati impietosi». Spunta l'analisi alternativa dell'esperto che non ha firmato lo studio**

Costi che superano di 7-8 miliardi i benefici, un effetto dallo spostamento delle merci su binario insufficiente rispetto alle perdite di accise e pedaggi, benefici ambientali trascurabili, un impatto sulle casse dello Stato tra i 10 e i 16 miliardi. È con questi numeri che l'analisi costi-benefici bocchia definitivamente la Tav, concludendo che il progetto presenta una «redditività fortemente negativa». Dati «impietosi» li definisce il ministro delle infrastrutture Toninelli, assicurando comunque che la decisione finale spetta al Governo. E mentre il premier Conte sottolinea come «le valutazioni che giustificano l'opera risalgono a 25 anni fa», si apprende che il professor Pierluigi Coppola, unico componente della commissione a non aver firmato l'analisi, avrebbe consegnato a Toninelli una nota con ulteriori elementi di valutazione sulla Tav, che si discostano dalle conclusioni ufficiali della relazione costi-benefici. La sintesi, comunque, vedrà probabilmente i grillini scontrarsi con la Lega, già pronta a non considerare l'analisi Vangelo e che ventila, con Riccardo Molinari, l'ipotesi referendum in caso di mancato accordo. E mentre si apre il caso della commissione di esperti, divisa sul documento, sono molte le voci critiche che si alzano, dal commissario alla Tav Fioetta che grida alla truffa alla Confindustria che ricorda la centralità del lavoro (50mila posti), fino al Piemonte che teme di essere messo nell'angolo. Attesa da oltre un mese, consegnata prima alla Francia e all'Ue (cosa che ha indispettito il vicepremier leghista Salvini) e arrivata solo ieri sera a Palazzo Chigi, l'analisi è stata pubblicata sul sito del Ministero di Porta Pia: 78 pagine fitte di numeri e tabelle, più altre 53 della Relazione tecnico-giuridica. Due gli scenari tratteggiati, uno più ottimistico (che parte dai dati dell'Osservatorio Torino-Lione del 2011), che calcola un saldo costi-benefici negativo per 7,8 miliardi (considerate gli 1,4 miliardi di spese già effettuate; -8,7 mld a costo completo), e uno scenario realistico che prevede un saldo di -6,99 mld (-7,9 a costo intero). Anche nel caso in cui ci si limitasse alla mini-Tav (senza realizzare la tratta Avigliana-Orbassano), il saldo negativo tra costi e benefici oscillerebbe tra 6,1 (nello scenario realistico) e 7,2 miliardi. L'analisi evidenzia in particolare come il beneficio economico derivante dallo spostamento delle merci da strada a rotaia risulta «socialmente inefficiente» e minore della perdita di accise e pedaggi (gli Stati subiscono una perdita netta di accise superiore a 1,6 mld e i concessionari una riduzione delle entrate da pedaggio vicina ai 3 mld). Inoltre, i benefici ambientali attesi sono «di entità quasi trascurabile» e l'impatto sulle finanze pubbliche degli Stati varia da 10 a 16 miliardi. «Numeri estremamente negativi», sintetizza il ministro Toninelli, rassicurando sull'obiettività dell'analisi e sul lavoro della task force «indipendente». Ma proprio nel Gruppo di esperti che ha redatto l'analisi, come detto, si è aperta una crepa: a firmare la relazione sono stati infatti solo 5 dei 6 commissari, con la defezione di Coppola. Una notizia che, quando si è diffusa, ha indotto fonti del Ministero a precisare che il professore «non ha partecipato, in specifico, alla stesura della relazione». L'analisi tuttavia solleva molte perplessità. Il più critico è il commissario straordinario per la Tav Paolo Fioetta, che parla di costi «ampiamente gonfiati» per «far quadrare i conti in base a quello che vuole il padrone». Non ci sta però alle accuse il professor Marco Ponti, che ha presieduto gli esperti: «credo di aver fatto un buon lavoro». L'esito dell'analisi non piace nemmeno a Confindustria, che si rivolge al Governo auspicando che nel decidere «abbia una unica e grande priorità: il lavoro».