

Le due analisi di Ponti sì Tav per l'Europa no Tav per il ministro

ROMA Da una parte c'è il Marco Ponti che boccia senza appello la Tav nel documento redatto a febbraio per il governo italiano. Dall'altra lo stesso professore torinese che ad agosto invece ha promosso l'alta velocità ferroviaria a livello europeo. Sembra un caso di sdoppiamento di personalità perché i due corposi rapporti, scritti in tempi tutto sommato molto ravvicinati, sostengono tesi opposte. Lui, il docente dichiaratamente No tav scelto da Danilo Toninelli per guidare la commissione ministeriale che ha detto no alla tratta, si difende affermando che le metodologie d'analisi sono differenti, che l'approccio non è paragonabile e che in fondo il ruolo avuto nella redazione dello studio stilato per la Commissione Ue è stato marginale.

IL MECCANISMO

Di fatto l'approccio è diverso perché, al di là delle polemiche suscitate dall'analisi costi-benefici targata Ponti, il dossier di 78 pagine consegnato a Palazzo Chigi a febbraio - quello che sostiene che completare la Torino Lione comporterebbe un salasso di ben 7 miliardi per le casse dello Stato - non contiene tutta una serie di dati che avrebbero capovolto l'esito negativo a cui è arrivato il verdetto finale. Dati keynesiani evidenziati in maniera chiara invece nell'altro dossier, quello di 178 pagine a cui Ponti ha collaborato insieme ad altri docenti di fama internazionale. Un dossier nel quale è scritto nero su bianco come la Torino-Lione, che fa parte delle grandi linee di comunicazione europee, sia strategica per l'interscambio commerciale, la crescita dell'occupazione, la riduzione dell'inquinamento, la riduzione dei tempi di percorrenza. Una posizione condivisa da Bruxelles e da tutti i Paesi del Vecchio Continente. Tant'è che la Tav gode, come noto, di corposi finanziamenti europei.

Numeri e grafici inequivocabili nello studio *The impact of TEN-T completion on growth, jobs and the environment* da cui emerge che ogni miliardo investito per l'opera genera nei prossimi 10 anni 15 mila posti di lavoro. E che alla fine della realizzazione dell'infrastruttura l'occupazione creata arriverà a quota 153 mila, senza considerare l'indotto. Posti di lavoro - si specifica - creati tra «trasporti, turismo e sviluppo di aziende per nuovi mercati nei Paesi interessati dalla Tav (Italia, Francia, Spagna e Portogallo) al netto dei lavoratori direttamente coinvolti nel progetto». Non solo. Ci sarà un risparmio di tempo del 30% per i passeggeri e del 48% per le merci per il corridoio mediterraneo che va da Gibilterra a Budapest (la Tav consentirebbe infatti di attraversare la barriera naturale europea più complicata, le Alpi, che tagliano fuori l'Italia). Con un incremento aggiuntivo del Pil pari all'1,6% entro il 2030 e 26 milioni di tonnellate di anidride carbonica non immesse nell'aria dal 2017 al 2030.

Insomma, valutazioni anni luce distanti da quelle di Ponti che lavora come consulente del Mit e che non evidenzia mai le ricadute occupazionali e sul Pil dell'opera. Nemmeno nella cosiddetta analisi bis, quella circoscritta alla tratta italiana, si limita a specificare che il saldo negativo non è di 7 ma solo di 2,4 miliardi. «Quella europea - spiega Ponti - non è una analisi costi benefici, ma sull'impatto, che si basa su analisi di valore aggiunto, che nulla hanno a che fare con la analisi costi-benefici. Non ci sono i costi in quella analisi. Non misura i costi, ma il traffico, l'occupazione e l'impatto sulle imprese». Parametri che forse l'esecutivo dovrebbe tenere in considerazione.