

TAV, IL SUPPLEMENTO DI ANALISI COSTI-BENEFICI DIMEZZA I COSTI



Il “supplemento” all’analisi costi-benefici sulla TAV, ricevuta dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte, calcola gli effetti della costruzione della linea ferroviaria per la sola Italia, e non invece dell’opera nel suo complesso.

Il risultato – scrive *Il Post* – è che i costi complessivi che dovrebbe affrontare il nostro paese si dimezzano, passando da 7 a 3,5 miliardi di euro. Secondo i giornali questa appendice all’analisi potrebbe essere il primo passo di un tentativo da parte di Conte di risolvere la complicata questione TAV che divide le forze di maggioranza e minaccia la stabilità del governo.

A realizzare il supplemento di analisi – secondo *La Stampa* – sono stati i professori Marco Ponti e Francesco Ramella, che ne hanno parlato nel corso di un incontro tra esperti al Collegio Carlo Alberto di Torino. Secondo quanto scrivono i giornali, questa nuova analisi sarebbe stata chiesta personalmente da Conte al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. La valutazione è stata conclusa mercoledì e si differenzia dallo studio precedente per un’unica ragione: mentre nel primo documento redatto da Ponti e dalla sua squadra i costi dell’opera erano calcolati in modo complessivo, senza contare da dove arrivassero i soldi per finanziarla, nel nuovo documento invece sono stati esclusi dal

conteggio finale tutti i soldi che saranno spesi – o che rappresentano mancati introiti da pedaggi e tasse sulla benzina – dalla Francia e dall'Unione Europea.

Il risultato è che il “costo” dell'opera per l'Italia si dimezza, passando appunto da 7 a 3,5 miliardi di euro. È importante ricordare che questi costi non sono le semplice “spese di costruzione” della linea, ma sono costi complessivi che includono ogni aspetto dell'opera e riguardano il suo primo trentennio di vita: tra il 2030, quando sarà ultimata, e il 2059. La stima include ogni aspetto dell'impatto che avrà l'opera, quindi fenomeni come riduzione dell'inquinamento o risparmi di tempo o per i viaggiatori vengono monetizzati e inclusi nell'analisi sottoforma di costi o benefici, così come i minori introiti da pedaggi autostradali e tasse sui carburanti, visto che la ferrovia ridurrà il traffico su gomma.

Le penali, invece comporterebbero costi di 1,7 miliardi per penali, 1,5 per adeguamento del Frejus e 400 milioni per la chiusura dei cantieri, per un totale di 3,6 miliardi. Se poi si dovesse decidere di realizzare solo il tunnel internazionale, e sfruttare l'attuale linea sul versante italiano, il quadro diventerebbe ancora più vantaggioso

Secondo i giornali, con questa nuova analisi il presidente del Consiglio Conte punta a sbloccare lo stallo tra Movimento 5 Stelle, contrario all'opera, e la Lega, che invece è favorevole. Una settimana fa le due forze politiche avevano raggiunto una tregua temporanea, votando di comune accordo una mozione per ridiscutere il progetto, considerata da tutti un modo per rimandare la questione e ottenere più tempo per trattare.