

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.

SI AL TERZO VALICO, MA

TONINELLI TIENE L'ATTO NEL CASSETTO



Il ministro Danilo Toninelli avrebbe ricevuto l'analisi costi-benefici sul Terzo Valico. I saggi, guidati dal professor Marco Ponti – famoso per la sua volontà No Tav – avrebbero dato il via libera alla prosecuzione dei lavori e, per questo motivo, il ministro Danilo Toninelli avrebbe

secretato il tutto per evitare altre tensioni all'interno del Movimento 5 Stelle.

Come racconta oggi Simone Canettieri sul [Messaggero](#) l'analisi costi-benefici sul Terzo Valico sarebbe stata consegnata da oltre tre settimane:

L'analisi costi-benefici parla chiaro: il Terzo valico s'ha da fare. L'opera deve continuare, vanno solo portati alcuni correttivi alle pendenze del tracciato ferroviario nei pressi di Genova. La relazione è nelle mani del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli da tre settimane. Ma l'esponente M5S del governo non ne sta facendo menzione. Mai. Bocca cucita, non ne parla. Anzi, sembra che abbia secretato il parere sul Terzo Valico. Prima di rendere pubblica la notizia – quella del disco verde – il Movimento deve trovare un'exit strategy con la base pentastellata in Liguria, da sempre contraria. Si cerca di evitare un altro "effetto Tap" come accaduto appunto in Puglia, dopo il sì al gasdotto e la conseguente rivolta dei meet-up locali. Toninelli dunque si trova a dover gestire politicamente la faccenda, nonostante la

relazione appaia inequivocabile. Dal ministero di Porta Pia nessuno commenta ufficialmente. Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture, intercettato alla Camera se la cava con una battuta: «Il sì al Terzo valico? Chiedete a Toninelli...».

Sulla relazione c'è una firma pesante: è quella di Marco Ponti, 77 anni, già docente di economia dei trasporti ed economia ambientale prima a Venezia e poi per dieci anni come ordinario al Politecnico di Milano. Mister "grandi opere" è stato consulente per la Banca Mondiale, la Commissione europea, Ferrovie dello Stato e ministero del Tesoro. A lui Toninelli ha affidato il compito di «revisionare» le principali infrastrutture in costruzione in Italia. Tav compresa. Altro fronte caldo: la ministra francese dei Trasporti, Elisabeth Borne, chiede al governo italiano di decidere «rapidamente», «entro inizio 2019», altrimenti i lavori «saranno fermati». Ponti dovrà esprimersi anche su questo. Intanto, il super tecnico ha fugato i dubbi sul Terzo valico. Si tratta della nuova linea ferroviaria, divisa in 6 lotti costruttivi, che collegherà il sistema portuale ligure (Passo dei Giovi) con Tortona, a pochi chilometri da Milano. Il costo è di 6,2 miliardi, la lunghezza totale del tracciato è di 53 km, di cui 37 sono gallerie. Il fine lavori era previsto nel 2021.

Il «no» al Terzo valico fa parte del dna del M5S ed è da sempre una delle battaglie portate avanti, se non fosse per una questione territoriale, proprio da Beppe Grillo. Da sempre iper critico così come sulla Gronda. «L'alta velocità e il trasporto merci su treno sono incompatibili», diceva nel 2015 il fondatore del M5S. Lo scorso ottobre gli operai del cantiere hanno minacciato di andare a manifestare sotto casa del Garante, a Sant'Ilario, se «il governo non sbloccherà il quinto lotto». All'inizio del mese la svolta: è arrivato il dossier che però Toninelli tiene sotto chiave in un cassetto della sua scrivania. In attesa di capire come spiegare alla base ligure questa promessa elettorale non mantenuta. Non è la prima volta che accade. E forse non sarà nemmeno l'ultima.