

COSTI E BENEFICI**IL VERDETTO A INIZIO FEBBRAIO**

Analisi Tav, la rinuncia rischia di costare penalità per il tratto Lione-Trieste

Giorgio Santilli

La decisione sulla Tav sarà «una decisione politica». Lo ha ribadito ieri il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, a Davos. Ma il primo round sarà comunque il doppio responso tecnico dell'analisi costi-benefici e dell'analisi tecnico-giuridica sui costi di una eventuale rinuncia. La partita politica - e quella con l'opinione pubblica - si giocherà, almeno in parte, partendo da numeri e verdetti tecnici.

Le variabili che possono spostare il segno dell'analisi sono due. La prima è se dal lato dei costi della rinuncia debbano essere considerati i soli fondi Ue alla Torino-Lione

oppure più in generale quelli dell'intero corridoio Mediterraneo (non solo ferroviari, come il collegamento all'aeroporto di Venezia, ma anche quelli multimodali o stradali). In questo caso crescerebbe il costo della rinuncia.

La seconda variabile riguarda la valutazione del mancato introito nelle casse dello Stato delle accise da gasolio in seguito al trasferimento di merci dalla strada alla rotaia. La questione ha già creato divisioni fra i tecnici e i consulenti ministeriali in occasione della decisione sul terzo valico e ne è rimasta traccia nella relazione finale.

Come è possibile, si sono chiesti in molti, che sia considerato dal lato dei costi il risultato di una politica voluta dallo Stato per i suoi effetti positivi sull'ambiente? Una questione complessa in termini tecnici di calcolo delle esternalità che però sulla Torino-Lione peserà ancora di più

perché è evidente che uno degli obiettivi dell'opera - ribadito negli anni per sostenere la necessità di realizzare l'opera - è proprio lo spostamento del traffico merci sulla ferrovia. Inutile, in questa fase, sulle due questioni, dare numeri che sarebbero campati per aria. Meglio attendere i documenti ufficiali per capire come saranno affrontate le due questioni. Che però già oggi sono in ballo.

Se la decisione è «politica», gran parte della partita si gioca sul confronto fra Lega e Cinquestelle. Si ipotizza una soluzione di compromesso che abbatta i costi della tratta nazionale. Ma quella soluzione è tutt'altro che facile. Primo perché la project review fatta quando era ministro Graziano Delrio ha già abbattuto quei costi da 4 miliardi a 1,7. Secondo, perché può essere facile abbattere i costi della nuova stazione di Susa, ma non quelli più consistente della galleria che consente il ricongiungimento dei binari a Orbassano. Oltre alla capacità della linea storica, inadeguata.

Anche l'ipotesi del rinvio, magari con l'escamotage del referendum per far decidere il popolo senza che nessuno dei due alleati rinunci alla propria posizione in campagna elettorale, non è praticabile. E infatti i segnali che arrivano dal ministero sono di accelerazione: a febbraio si decide.

La terza area di mediazione, quella di un piano sblocca-opere e di un grande rilancio sugli investimenti mentre si tiene congelata la Tav, lanciata nei giorni scorsi dal ministro Toninelli, per ora non sembra aver prodotto grandi risultati. Se si tengono fuori opere come l'Alta velocità Brescia-Padova, difficile pensare che quella mossa faccia presa, tanto più sul mondo delle imprese che pressano la Lega.



Daniilo Toninelli Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti



RIPRODUZIONE RISERVATA