

Alta velocità

«Progetto bocciato per le accise in calo»

Umberto Mancini

«Dietro la bocciatura della Tav c'è il calo delle accise». Sei miliardi di minori entrate. *A pag. 9*

IL TEAM GUIDATO DA PONTI SI È PRONUNCIATO CONTRO LA CURA DEL FERRO IL PROFESSOR COPPOLA SI SMARCA



Le opere bloccate

«Alta Velocità bocciata per il calo delle accise»

►La commissione del Mit: 6 miliardi di minori entrate se verrà fatta la Tav
 ►Non considerato l'impatto sul lavoro Il dossier solo ieri sera a Palazzo Chigi

IL CASO

ROMA E' il d-day per la Tav. Questa mattina, salvo ripensamenti dell'ultima ora, l'analisi costi benefici elaborata dalla commissione voluta da Danilo Toninelli verrà messa sul sito del ministero dei Trasporti, svelando così, come ampiamente previsto, il «no» ufficiale al completamento dell'opera. Ieri, in tarda serata, la relazione di 80 pagine è stata consegnata a Matteo Salvini e Luigi Di Maio, mentre già da un paio di giorni il testo è nelle mani dei francesi e della Commissione europea. Ma da Bruxelles e Parigi trapela grande scetticismo sulle motivazioni alla base dello stop. Tant'è che si attenderebbe solo la pubblicazione ufficiale, dicono dalla capitale francese, per stroncare il dossier italiano. Il verdetto negativo è legato sostanzialmente ad un punto: il calo delle entrate fiscali per lo Stato italiano. Un danno, quello provocato dal presunto calo delle accise sul gasolio utilizzato dai Tir, calcolato in circa 6 miliardi. Un altro miliardo di extra costi sarebbe invece legato alla costruzione del tunnel ferroviario. Troppi soldi per dare il via libera all'opera. Anche se Salvini, ieri a Porta a Porta, ha fatto capire che non farà retromarcia. Anzi. «Vedrò presto sia Di Maio che Toninelli».

IL PUNTO CHIAVE

Dietro al no all'opera dei tecnici

vicini ai 5Stelle c'è una motivazione fiscale. Il dirottamento delle merci dalla gomma alle linee ad alta velocità, facendo perdere gettito, avrebbe un impatto sui conti pubblici che i tecnici guidati dal professor Marco Ponti considerano superiore ai benefici. Una tesi per certi aspetti suggestiva. Tant'è che l'associazione

che raggruppa oltre 100 docenti universitari che si occupano di trasporti, la Sidt, la ritiene manifestamente infondata. «Non sviluppare un integrato progetto di sistema della mobilità e della logistica, di cui la Torino-Lione costituisce - secondo l'associazione guidata dal professor Antonio Musso - un elemento importante ci porterebbe verso un ulteriore isolamento anacronistico, così come puntare prevalentemente sul trasporto su strada anziché su rotaia oltre ad essere anacronistico è anche insostenibile dal punto di vista energetico ed ambientale». Eppure il team di Ponti sostiene esattamente il contrario. E punta tutto sulla saturazione della linea stradale, non considerando necessario spendere altri soldi per quella via ferro. Non solo. Il team è convinto poi che in prospettiva vi sarà un calo dei traffici tra i due Paesi e che dunque non vale a pena proseguire.

IL MONDO ACCADEMICO

Oltre al mondo accademico, a smontare il dossier ci ha pensato anche la Lega che in una con-

tro analisi riservata affidata a tecnici indipendenti sostiene che non completare la Tav costerebbe all'Italia fino a 4,2 miliardi di euro tra sanzioni da pagare, contratti da disdettare e scavi da ricoprire. Senza contare una perdita «di ricavi dai benefici socio-economici di 20 miliardi di euro». Confindustria ha aggiunto che andrebbero in fumo circa 50 mila posti di lavoro, una porzione importante di Pil e lo sviluppo dei traffici commerciali in Europa. Ma la commissione del Mit non avrebbe considerato questi effetti, quelli occupazionali soprattutto, limitandosi a constatare che di fronte ad un calo dei traffici merci, smentito tra l'altro anche da un recente studio della Bocconi, è meglio fermarsi che andare avanti. A mettere la pietra tombale sul dossier di Ponti sarà con ogni probabilità non tanto il fuoco di sbarramento della Lega, oggi più forte dopo l'affermazione in Abruzzo, ma la relazione messa a punto dall'Avvocatura dello Stato che è già sul tavolo del presidente del Consiglio Conte. «Bloccarsi ora - hanno scritto nero su bianco dagli uffici legali - può costare dai 3 ai 4 miliardi di euro». Del resto a sostenere con coraggio che l'opera va fatta, considerati i benefici sul fronte ambientale e della sicurezza, è stato uno solo dei tecnici del team di Ponti, il professor Pierluigi Coppola dell'Università di Tor Vergata, che ha preso le distanze dal documento finale.

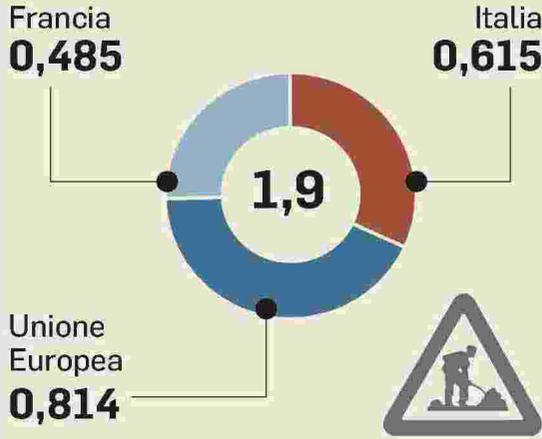
Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

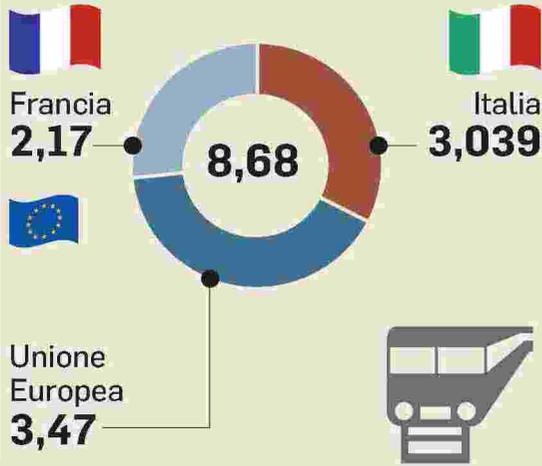
La ripartizione della spesa

Costo previsto della Tav Torino-Lione. Cifre in miliardi di euro

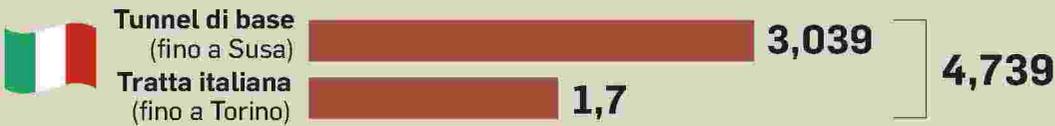
INVESTIMENTI DELLA PRIMA FASE DEI LAVORI (2014-2017)



COSTO TOTALE PREVISTO DEL TUNNEL DI BASE (57 km)



STIME DEI COSTI PER L'ITALIA



Fonti: Ue e Regione Piemonte

ANSA centimetri

