

Tav, la Ue chiede spiegazioni

Contro-analisi: benefici superiori

INFRASTRUTTURE

La commissaria Bulc da Italia e Francia studio positivo già nel 2015

L'analisi costi-benefici sulla Tav, secondo la quale i costi superano i benefici di 7-8 miliardi, finisce nel mirino della Commissione Ue: «Solleciteremo chiarimenti alle autorità italiane» dicono a Bruxelles. Secondo la commissaria europea ai

trasporti Violeta Bulc lo studio non era necessario poiché già nel 2015 Italia e Francia avevano presentato un'analisi che «era stata giudicata positivamente». Il governo rimanda il redde rationem. Il premier Conte annuncia che una decisione politica sarà presa nelle prossime settimane. Il coordinatore del gruppo di esperti, Marco Ponti, difende il proprio lavoro in audizione alla Camera e rivendica neutralità mentre le opposizioni chiedono di ascoltare il commissario che non ha firmato l'analisi. — a pagina 3

La contro-analisi sulla Tav: calcolare solo i costi per l'Italia

L'altolà della Ue. Bruxelles: «L'analisi non era necessaria e i tempi stringono». Per il commissario dissidente Coppola (senza accise e spese effettuate) i benefici supererebbero di 300 milioni i costi

**Manuela Perrone
Giorgio Santilli**

Nell'analisi costi-benefici sulla Tav Torino-Lione svolta dal commissario dissidente Pierluigi Coppola e consegnata martedì al ministro Toninelli il risultato è positivo per 300 milioni: i benefici della Torino-Lione supererebbero i costi se si utilizzassero alcuni criteri largamente condivisi dagli standard internazionali.

«L'analisi corretta secondo le linee guida Ue - dice Coppola nel suo documento - dovrebbe anzitutto considerare soltanto i costi per l'Italia» (pari a 5,6 miliardi) e non quelli dell'intera opera senza divisione fra Parigi, Roma e Bruxelles. Andrebbero poi considerati «i costi di ripristino dei luoghi per 500 milioni e i costi di adeguamento della linea storica (seconda canna del tunnel del Frejus) per 1,5 miliardi». Inoltre non si dovrebbero considerare i costi già spesi (0,4 miliardi) e non di dovrebbe considerare la perdita di accise. Su questo, che è il

punto più controverso, dice Coppola: «L'approccio convenzionale dell'analisi costi-benefici e le linee guida comunitarie e nazionali suggeriscono che le tasse vengano escluse dal calcolo, perché costituiscono un trasferimento dal consumatore alle casse dello Stato, e non rappresentano risorse consumate. L'analisi del gruppo di lavoro include, invece, le accise sui carburanti, con il risultato che il beneficio della realizzazione della nuova linea in termini di riduzione dei tempi di viaggio e di riduzione delle esternalità (inquinamento, congestione, riscaldamento globale, etc) risulta in parte annullato dalla perdita di entrate fiscali per gli Stati».

Il giorno dopo la pubblicazione dell'analisi costi-benefici sulla Tav, il documento messo a punto dalla task force di Marco Ponti e fatto proprio da Toninelli, che avrebbe dovuto guidare la decisione politica, ha già perso gran parte della sua capacità di traino. E non è solo la relazione di Coppola a contestare il lavoro fatto dal gruppo di lavoro guidato da Marco Ponti. Lo attacca l'Unione euro-

pea: «Non era necessaria, la precedente analisi era stata considerata sufficiente per finanziare l'opera», ha detto il portavoce della commissaria ai trasporti Bulc che poi ha rivolto il monito direttamente al governo: «Più tempo si perde, più aumentano i rischi». Oggi incontro tecnico fra gli uomini di Toninelli e quelli della commissione.

Il premier Conte difende l'analisi tecnica ma conferma che la decisione sarà politica e «complessiva» (si veda articolo in basso). Il coordinatore della task force, Marco Ponti, difende il proprio lavoro in audizione alla Camera e rivendica «neutralità» rispetto agli interessi politici ed economici in gioco, ma non risponde alla gran parte delle moltissime obiezioni avanzate al suo lavoro, mentre le opposizioni (a partire dalla pd Raffaella Paita) chiedono di ascoltare anche il componente dissidente della task force ministeriale, Pierluigi Coppola. All'attacco va anche il sistema economico e sociale, imprese e sindacati, che chiedono di aprire i cantieri e

concretizzare i psoti di lavoro.

Soprattutto, sembra saltare qualunque nesso fra l'analisi tecnica la sua utilità ai fini della decisione politica. A questo contribuisce ovviamente il fuoco della Lega che delegittima le conclusioni del lavoro e rivendica una decisione completamente svincolata dall'analisi. L'effetto complessivo è di un totale

isolamento dei Cinque stelle e dei tecnici ministeriali.

L'elenco dei nodi lasciati irrisolti dall'analisi costi-benefici evidenzia, d'altra parte, tematiche di difficilissima gestione politica. A partire dall'affermazione, in contrasto con le linee Ue ma confermata dallo stesso Ponti, che le opere ferroviarie presentano uno scarso beneficio am-

biennale e un profilo costi-benefici mediamente molto più basso delle strade. Come potrebbe il ministro Toninelli costruire una politica dei trasporti su una simile conclusione tracciata dall'analisi di Marco Ponti e dalle sue parole alla Camera? L'intero contratto di programma Fs sarebbe da riscrivere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI COSTI BENEFICI SECONDO LE LINEE GUIDA UE

1. In base alle linee guida europee, nell'analisi costi benefici della Tav andrebbero considerati solo i costi per l'Italia

2. I costi di ripristino dello stato dei luoghi: 500 milioni circa

3. Costi di adeguamento della lina storica (seconda canna del tunnel Frejus) ammontano a 1,5 miliardi di euro

4. Non si considerano i costi già spesi, che ammontano a 400 milioni di euro

5. Non si considera la perdita di accise. L'approccio convenzionale dell'analisi costi benefici e le linee guida comunitarie e nazionali suggeriscono che le tasse vengano escluse dal calcolo perché rappresentano un trasferimento di risorse dal consumatore alle casse dello

Stato, e non risorse consumate

6. Il valore attuale netto economico (vale a dire il rapporto costi benefici) risulterebbe positivo e pari a circa +300 milioni di euro. Se si eliminano anche i costi della collina morenica, e si ipotizza un adeguamento di tutta la linea storica il valore attuale netto potrebbe aumentare di circa 1,5 miliardi di euro

11,5

I COSTI IN MILIARDI

Si considerano i costi dell'intera tratta compresi i costi della Francia e della Ue e le perdite di accise italiane, francesi e svizzere

