

Terzo valico e Pedemontana verso il sì, su Tav è battaglia

Analisi costi-benefici. Prime verifiche a breve: anche per Brescia-Padova e Brennero probabile esito positivo, tutte le tensioni politiche si scaricheranno sulla Torino-Lione

Giorgio Santilli

Le grandi opere scuotono ancora il governo, come già era successo a maggio al momento della firma del contratto di governo fra Luigi Di Maio e Matteo Salvini. L'analisi costi-benefici del ministero delle Infrastrutture (Mit) che dovrebbe legittimare tecnicamente la decisione se fare o meno una decina di grandi opere, è in realtà solo un passaggio di un percorso di verifica che resta politico. E politica sarà la decisione finale sulle singole opere, mentre a pesare sarà, oltre al confronto fra costi e benefici, anche lo stato di avanzamento dell'opera. Difficile pensare che i risultati delle analisi costi-benefici possano stemperare il confronto durissimo fra i due partner di governo, alimentato da visioni opposte della questione. La questione infrastrutturale oggi più che mai - dopo il sì al Tap - è politica.

Il primo responso della verifica del Mit riguarderà il Terzo valico ferroviario fra Milano e Genova. L'analisi costi-benefici è sostanzialmente completata e, sia pure critica su alcuni elementi di costo e sulle proiezioni di traffico, non sembra muovere obiezioni insormontabili a un'opera che ha un avanzato stato di pianificazione finanziaria e progettuale e ha già speso quasi un miliardo dei 6,6 necessari per completare il lavoro. Sul piano politico si aggiunge la convinzione che oggi a Genova non sarebbe possibile dire no. E l'opera serve a Genova e al suo porto, anzitutto, per collegarsi direttamente ai mercati europei oltralpe.

Un altro sì dovrebbe scattare per la Pedemontana veneta, opera particolarmente cara a Zaia e Salvini. Su quest'opera - Salvini lo ha fatto capire chiaramente - la Lega è pronta anche ad aprire una crisi politica. Il tema del confronto che emerge dalle

analisi tecniche riguarda semmai il modello di concessione da assegnare per l'opera: quello attuale potrebbe garantire margini troppo elevati, tanto più in un momento in cui M5S fa un cavallo di battaglia della discussione complessiva del regime giuridico e dei parametri economico-finanziari di tutte le concessioni.

La terza opera che dovrebbe essere sdoganata dalla verifica è l'Alta velocità Brescia-Padova. Anche qui a pesare è lo stato avanzato dei progetti e la pressione del territorio - imprese in primis - che chiede di essere collegato alla rete dell'Alta velocità. Aggiustamenti progettuali, forse, ma si andrà avanti.

Discorso diverso sulla Pedemontana lombarda che al ministero delle Infrastrutture viene considerata ad alto impatto ambientale. Lo stato di avanzamento, inoltre, è più basso. Ma siccome questa opera è strategica per un altro governatore leghista,

Attilio Fontana, la partita politica non si può considerare chiusa. C'è poi il tunnel del Brennero: sul piano sostanziale difficile pensare che non sia un'opera strategica per collegare il Nord-Est ai mercati europei e solo una pregiudiziale sulle opere ferroviarie in quanto eccessivamente costose potrebbe portare a «veti» di ordine tecnico. Anche dai territori i dissensi sono molto limitati e, dopo le recenti elezioni provinciali, destinati alla irrilevanza politica. A pagare la tensione politica dentro il Movimento 5 stelle e tra M5S e Lega resterà, dunque, solo la Tav. L'analisi costi-benefici dovrebbe rilanciare una serie di obiezioni sui dati di traffico e sui costi e proporrà probabilmente di considerare soluzioni alternative come il potenziamento della linea storica. A quel punto la partita se la giocheranno Luigi Di Maio e Matteo Salvini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le opere sotto esame al ministero dei Trasporti

Le opere sottoposte all'analisi costi-benefici. I colori indicano il grado di probabilità di passare la valutazione del Mit

TAV TORINO-LIONE



Alta tensione politica

Dopo il via libera alla Tap, sulla TAV Torino-Lione si scaricano tutte le tensioni politiche interne al Movimento 5 Stelle e fra M5S e Lega. L'analisi costi-benefici del Mit dovrebbe evidenziare sul progetto costi elevati e sovrastima dei dati di traffico. Opzione preferita il potenziamento della linea storica, decisione finale alla politica

COSTO OPERA
8,6
 MILIARDI
 ALTO
 MEDIO
BASSO

TERZO VALICO GENOVA-MILANO



L'opera verso il sì

Sarà la prima verifica tecnico-politica del ministero delle Infrastrutture a essere ultimata, l'analisi costi-benefici è pressoché conclusa. Non mancano le obiezioni, ma non sembrano tali da fermare l'opera. Nella valutazione finale gioca un ruolo l'avanzamento del progetto (è quello che oggi tira più cassa in Italia) e il «fattore Genova»

COSTO OPERA
6,6
 MILIARDI
 ALTO
MEDIO
 BASSO

TUNNEL DEL BRENNERO



Il confronto con la gomma

La sconfitta M5S alle elezioni di Trento e Bolzano sgombera il campo dalle obiezioni politiche sull'opera. Dissensi sul territorio limitati. Difficile pensare che l'opera non sia strategica alla rete ferroviaria Ue. Obiezioni tecniche dal fatto che la «gomma» può garantire costi infrastrutturali e logistici più ridotti

COSTO OPERA (parte italiana)
5,9
 MILIARDI
 ALTO
MEDIO
 BASSO

ALTA VELOCITÀ BRESCIA-PADOVA



Collegamento alla rete Av

Altra opera su cui la sensibilità imprenditoriale e del territorio è altissima, anche perché l'opera dovrebbe collegare il territorio veneto alla rete Alta velocità nazionale. Difficile pensare a un buco della rete Av fra Brescia e Padova. Rilievi, semmai, su aspetti specifici dei progetti che però sono stati rivisti lo scorso anno con soluzioni trovate ai nodi

COSTO OPERA
7,7
 MILIARDI
 ALTO
MEDIO
 BASSO

PEDEMONTANA VENETA



Priorità per la Lega

Anche sull'utilità della Pedemontana veneta l'esito della verifica tecnico-politica del Mit dovrebbe essere positivo. Probabile però che si muoveranno obiezioni ai margini elevati garantiti nel modello di concessione attualmente previsto. Sulla decisione pesa la grande attenzione della Lega all'opera

COSTO OPERA
2,3
 MILIARDI
 ALTO
MEDIO
 BASSO

TORINO-LIONE: GIA 7 ANALISI COSTI-BENEFICI

Gli studi realizzati a partire dal 2003

