



Tav, l'analisi che stronca

Firecchi



Il progetto

1994

Il Consiglio europeo di Essen iscrive la nuova linea Torino-Lione tra i 14 progetti prioritari europei nel settore dei trasporti

Nel cantiere

Il Tav s'è ridotto al solo tunnel tra le stazioni di Bussoleno e Saint Jean de Maurienne Ansa



l'opera più inutile

Molti più costi che benefici Ecco il dossier degli esperti guidati da Ponti & C. Tra vecchie stime gonfiate, benefici ambientali e risparmi di tempo irrisori, i numeri spiegano perché non ha nessun senso spendere 12 miliardi per un tunnel che porterà pochissimi vantaggi

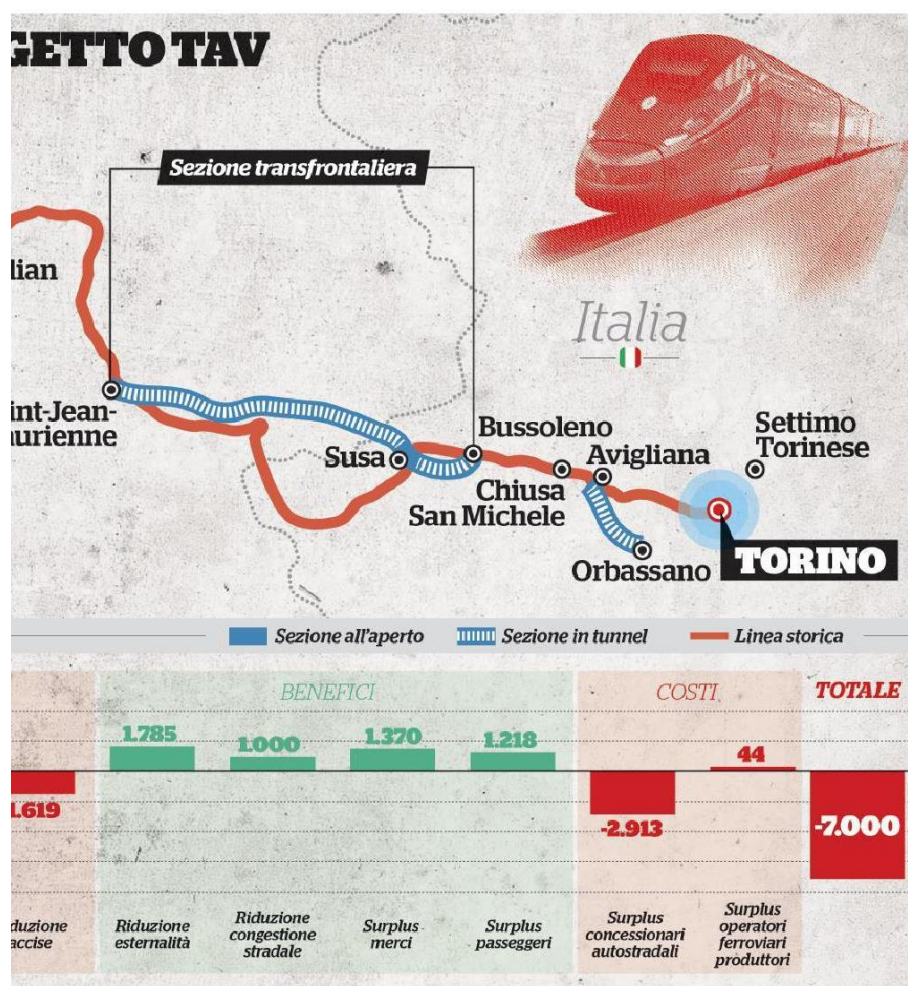
U

» CARLO DI FOGGIA

no spreco di soldi pubblici con pochi precedenti nella storia italiana. Nel migliore dei casi si arriva a un effetto negativo (sbilancio tra costi-benefici) di 5,7 miliardi; nel peggiore si sfiorano gli 8 miliardi; in quello "realistico" si arriva a 7 miliardi tondi. L'analisi costi-benefici - prevista dal contratto di governo - sul Tav Torino-Lione è ormai completata. Il dossier affidato dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli (M5S) a una squadra di cinque esperti capitanati dall'economista Marco Ponti è stata consegnata a Matteo Salvini e Luigi Di Maio e verrà pubblicata oggi. *Il Fatto* può anticiparne i contenuti. Il risultato è una stroncatura, anche considerando i costi necessari per fermare l'opera. I benefici, per dire, si fermano a 800 milioni.

Da settimane la Lega, da sempre favorevole, e il M5S, da sempre contrario, litigano su un documento a cui entrambi hanno deciso di sottoporre l'opera. Il Tav si è ormai di fatto ridotto al solo tunnel di base tra le stazioni di Bussoleno e Saint Jean de Maurienne - 9,6 miliardi, di cui 3 a carico dell'Italia, il 35% dei lavori per un tunnel per due terzi in territorio francese. A questi si aggiungono gli 1,7 miliardi del collegamento italiano al tunnel. In totale: poco meno di 12 miliardi.

SEGUE A PAG. 12



L'

SEGUE DA PAGINA 11

» **CARLO DI FOGGIA**

analisi ha un punto di forza notevole. Ponti e colleghi utilizzano due scenari: nel primo si basano sulle stime di traffico, merci e passeggeri, stilate a partire dal 2011 dall'Osservatorio sul Tav di Palazzo Chigi, i cui vertici sono favorevoli all'opera; nel secondo le stime, assai ottimistiche, sono riviste alla luce di scenari "più realistici". Il risultato è negativo in entrambi. Basta leggere i dati per capire un bluff lungo 25 anni.

NEL PRIMO scenario si assume che il traffico merci ferroviario fra Torino e Lione (oggi fermo ai livelli del 2004 e inferiore a 20 anni fa) si moltiplicherebbe di 25 volte, passando dai 2,7 milioni di tonnellate annue del 2017 ai 51,8 del 2059; i passeggeri diurni sui percorsi internazionali passerebbero invece da 0,7 a 4,6 milioni e quelli regionali raddoppierebbero dagli 4,1 a 8 milioni all'anno. Questo miracolo avverrebbe grazie allo "spostamento modale" dalla strada (e dall'aereo per i passeggeri) alla ferrovia che sarebbe innescato dall'opera. Si basa su tre assunti considerati "inverosimili" da Ponti & C.: un tasso di crescita dei flussi del 2,5% annuo; che la nuova linea ferroviaria acquisisca un flusso pari al 18% di quanto oggi transita via Svizzera (Sempione e Gottardo), al 30% dei flussi stradali che transitano al confine di Ventimiglia - distante 200 chilometri - al 55% di quelli del traforo del Fréjus e al 40% di quelli del Monte Bianco.

Nonostante i numeri stellari, l'analisi di redditività dei tecnici risulta assai negativa. Con riferimento ai costi "a finire", cioè escludendo gli 1,4 miliardi già spesi in studi, scavi geognostici e progetti, il Valore attuale netto economico dell'investimento (Vane) risulta negativo per 7.805 milioni di euro; quello a costo completo arriva a -8.760 milioni. Anche

con il taglio della tratta italiana Avigliana-Orbassano, che la Lega ha provato inutilmente a proporre ai 5 Stelle per dare l'ok all'opera (il "mini Tav"), si passerebbe rispettivamente a -7.212 milioni e -8.167. Il motivo è semplice: senza quel raccordo si riducono i costi (1,7 miliardi), ma anche i benefici.

Nel secondo scenario le stime vengono rese più realistiche. Il tasso di crescita dei flussi si riduce all'1,5% annuo, si as-

sume che per le merci lo spostamento da strada a ferrovia non interessi i segmenti di percorso più lontani dal tunnel e che la domanda generata per il segmento di lunga percorrenza sia pari al 50% di quella esistente (invece del 218%) e quella dei passeggeri regionali

al 25% (invece del 50%). Il risultato è nella tabella sopra: il Vane sarebbe negativo: -6.995 milioni considerando i costi "a finire" e -7.949 milioni qualora si faccia riferimento al costo intero. Senza la tratta nazionale si passa a -6.138 milioni e -7.093 milioni. Un disastro.

IFAN dell'opera attaccano il lavoro di Ponti e compagnia perché considera tra i costi il mancato gettito fiscale dello Stato: le merci si spostano su rotaia, con meno pedaggi pagati ai concessionari autostradali e quindi minori tasse pagate. L'accusa è che così si truccano

i conti e si ignorano i benefici ambientali. Si tratta però di una scelta perfettamente logica in una analisi economica, infatti è ormai una prassi consolidata a livello internazionale, al punto da essere incorporata anche nelle analisi dell'Osservatorio, che addirittura le sovrastima

rispetto ai numeri della commissione ministeriale. Ovviamente l'analisi di Ponti e colleghi tiene conto dei benefici ambientali (sicurezza, rumore, in-

quinamento, effetto serra, decongestione stradale etc.) usando gli standard Ue: ogni tonnellata in meno di Co2 im-

messa nell'atmosfera, per dire, genera un effetto positivo (90 euro) di minori danni ambientali ma al contempo comporta una riduzione delle entrate fiscali di circa 400 euro che hanno un impatto pesante sui conti dello Stato (meno incassi, minori esercizi statali oppure in-

cremento di altre forme di prelievo). I benefici ambientali appaiono risibili, spiegano i tecnici. Parliamo, nello scenario ottimistico, di 7-800 mila tonnellate annue di Co2 in meno (500 mila in quello realistico), quando il solo traffico di Roma ne genera 4,5 milioni. Non più

dello 0,5% sul totale nazionale dei trasporti.

A CONTI fatti il risultato è negativo, bene che vada, per 7 miliardi, praticamente inesistenti. L'analisi è spietata: anche assumendo che servano 1,5 miliardi per ripristinare i luoghi dei cantieri e ammodernare la vecchia linea del Frejus, come sostiene il costruttore italo-francese Telt ma che rappresentano in realtà l'ipotesi di gran lunga più pessimistica (il conto potrebbe risultare assai più lieve), il risultato resta negativo per 5,7 miliardi. La stroncatura nasce dal fatto che una vera domanda di traffico non sembra esserci. Nel tunnel autostradale del Frejus, che se-

condo i fans dell'opera dovrebbe essere decongestionato, passano 2.154 mezzi pesanti al giorno, una miseria (sulla tangenziale di Torino sono 80 mila). Secondo Ponti & C. la riduzione dei costi di trasporto generata dal Tav, come ipotizzata dall'Osservatorio (7 euro per tonnellata trasportata e un'ora di tempo risparmiato) "non è sufficiente a spostare rilevanti quantità di domanda da gomma a ferro. Perché ciò accadesse il beneficio del tunnel



▪ **NELL'**analisi del 2011, c'era un aumento del traffico merci di 25 volte, un tasso di crescita dei flussi del 2,5% annuo

▪ **ORA** le stime vengono rese più realistiche il tasso dei flussi all'1,5%, la domanda per la lunga percorrenza al 50% dell'esistente (invece del 218%)

Tagli
Anche con il taglio della tratta italiana si passa a -7.212 milioni. Meno costi (1,7 mld), e neanche benefici

2004
Il governo Berlusconi si accolla due terzi del costo del tunnel perché Parigi sosteneva costi più alti per la tratta nazionale

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

dovrebbe essere molto superiore” alle stime. Che si basavano su previsioni poi rivelatesi, per stessa ammissione dell’Osservatorio, “smentite dai fatti”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tre mesi di contestazioni e polemiche

L’8 dicembre, un mese dopo la piazza del Sì, il Tav ha riempito le strade di Torino con 60 mila manifestanti, il doppio di quelli messi insieme il 10 novembre dalle madamine, che nel frattempo si sono trasformate in un comitato civico. Una sfilata imponente ha ribadito la totale contrarietà all’opera con

un appello al M5s, come partito di governo, di “essere di parola e bloccarlo”. C’erano migliaia di abitanti della Valle di Susa, sindaci con la fascia tricolore, anarchici e antagonisti dei centri sociali, sindacati di base, associazioni ambientaliste, partiti di estrema sinistra, comitati No Muos e della Val Polcevera, manifestanti milanesi e veneti, trentini e romani.

Ecco l’analisi *Il dossier costi/benefici stronca l’opera: i primi sono altissimi, i secondi quasi inesistenti*

Il Tav costa troppo e non serve a nulla: 7 miliardi di motivi



COSA RESTA DEL PRO...

