

Tav, la rinuncia costa quattro miliardi

LA TORINO-LIONE

La stima in una relazione secretata allegata allo studio sui costi-benefici dell'opera

Quattro voci di costo: penalità, ripristino luoghi, fondi versati e interventi sulla vecchia linea

Rapporti tesi M5S-Lega: unico possibile compromesso appare un referendum

Al di là di indennizzi alla Francia e della restituzione alla Ue dei fondi ricevuti, rinunciare alla realizzazione della Tav Torino-Lione potrà costare all'Italia da 2,8 miliardi fino a 3,5-4 miliardi se si considerano, oltre agli aspetti contrattuali, anche i fondi necessari per il ripristino dei luoghi e il potenziamento della linea storica. È quanto emerge dalla relazione ancora secretata allegata all'analisi costi-benefici inviata a Parigi e a Bruxelles. Questo secondo documento sarà un aspetto-chiave della discussione fra Lega e M5S, che resta ancora molto tesa. Unico possibile compromesso appare un referendum. **Santilli, Fiammeri e Perrone** — a pag. 2

500
milioni

La messa in sicurezza e il ripristino dei luoghi in caso di addio ai lavori

1
miliardo

Le penalità contrattuali vanno da 500 milioni a un miliardo

Analisi Tav: la rinuncia ai lavori costerà fino a quattro miliardi

La relazione. Ancora secretato il documento «giuridico» che non è stato inviato a Parigi e Bruxelles Pesano quattro voci: ripristino luoghi, fondi da restituire, penalità e messa in sicurezza linea storica

Giorgio Santilli

Rinunciare alla realizzazione della Torino-Lione costerà da un minimo di 2,8 miliardi fino a 4 miliardi se si considerano, oltre alla restituzione dei fondi versati e alle penalità contrattuali, anche le somme necessarie per il ripristino dei luoghi e quelle per il potenziamento della linea storica che andrebbe comunque adeguata per motivi di sicurezza. Sono le quattro voci prese in considerazione dalla «relazione giuridica» allegata all'analisi costi-benefici rimasta finora riservata. Questo documento, che integra l'analisi costi-benefici economica messa a punto dalla squadra di Marco Ponti, non è infatti fra quelli inviati a Parigi e a Bruxelles dal ministro Toninelli, ma sarà pubblicato la prossima settimana insieme al resto del lavoro. Sarà anche consegnato alla Lega per l'incontro, previsto in questi giorni, fra Matteo Salvini e Luigi Di Maio. An-

è forse il dato-chiave, più rilevante, ai fini della discussione politica, della stessa analisi costi-benefici che resta un esercizio teorico al servizio delle scelte politiche.

Vediamo come si arriva al costo massimo di 4 miliardi. La prima voce è quella della messa in sicurezza e del ripristino dei luoghi interessati dai lavori effettuati: la forchetta presa in considerazione dai tecnici e dai consulenti del ministero delle Infrastrutture va da 200 a 500 milioni. Segue la voce dei fondi già versati che andrebbero restituiti, quantificata in 600 milioni. Il capitolo più discusso è quello delle penalità e più in generale degli effetti creati dalle interruzioni contrattuali: si oscilla fra 500 milioni e un miliardo. Infine una voce che non è un costo in senso stretto, ma che nell'analisi viene comunque conteggiato

nella relazione giuridica. Fuori di questo documento si possono fare altre due considerazioni. Qualora si dovesse andare a uno scenario hard di rinuncia all'opera in un quadro di conflittualità con Parigi e Bruxelles (azzeramento dei trattati) si dovrebbe infatti mettere in conto la possibile rivalsa francese per i costi totali sostenuti e la possibile decisione Ue di eliminare dalle proprie previsioni il «corridoio Mediterraneo» Lisbona-Kiev, con la cancellazione di tutti i contributi Cef (quelli per i Ten-T) alle opere inserite in questo corridoio (per esempio la Venezia-Trieste-Lubjana e il porto di Trieste). Una questione

che al momento sembra avere più una valenza negoziale al tavolo con Parigi e Bruxelles che fattiva.

C'è poi l'analisi costi-benefici eco-

e pesa per 1,5-1,7 miliardi: si tratta del costo stimato dall'Osservatorio (Quaderno 11) per i lavori che sarebbe comunque necessario fare per mettere in sicurezza l'attuale linea storica e tunnel del Frejus con un secondo tunnel di sicurezza lungo 13,5 chilometri. Fin qui la stima del costo contenuto

zi, a ben guardare, il dato del costo della rinuncia all'opera (con i conseguenti impatti sul bilancio dello Stato)



nomica, con due scenari che prevedono costi maggiori dei benefici per 6-7 miliardi. In un primo scenario "ufficiale" (sulla base dei dati dell'Osservatorio) è previsto un massiccio trasferimento di traffico verso la rotaia, con una minore accisa pagata sulla benzina allo Stato che pesa quasi per 6 miliardi e determina un risultato "paradossale" in termini di effetti della politica dei trasporti. E un secondo scenario "realistico" dove il traffico sarà molto più contenuto e limitato sarà anche il costo per lo Stato delle minori accise (circa un miliardo). Sarà questo secondo scenario, con tutta probabilità, la posizione tecnica su cui si arrocceranno i no-Tav del M5s, mentre la Lega pro-Tav punterà sulla relazione giuridica con i costi della rinuncia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Giuseppe Conte

«Qui non si tratta di fare valutazioni sulla base di singole inclinazioni, valutazioni personali. Si tratta, all'esito di questa attività istruttoria, di riunirsi e decidere collegialmente e in modo trasparente», ha detto il premier sulla Tav

Aggravi potrebbero arrivare da richieste francesi di risarcimento e cancellazione Ue del corridoio Mediterraneo



Giovanni Tria.

I ministro dell'Economia, pur senza mai nominare la Tav, ha invitato a «tenere fede agli accordi contrattuali» e ad «agire e fare senza incertezze sullo sviluppo delle infrastrutture».

600
milioni

I fondi già versati ammontano a 600 milioni

1,7
miliardi

Il potenziamento della linea storica è di 1,5-1,7 miliardi