

Tav, il contro-dossier della Lega è un frullato di dati già smentiti

■ Salvini ha rinunciato al tentativo di convincere i 5Stelle a rivedere il progetto in versione "light" e prepara la guerra preventiva al documento degli esperti che Toninelli pubblicherà a febbraio, rilanciando tutta la vecchia propaganda

◉ FELTRI E NOVELLI A PAG. 4

Mannelli



I veri costi Saltata ogni ipotesi di compromesso su un progetto "ridotto", Salvini pronto a contestare l'analisi costi-benefici degli esperti di Toninelli

Tav, guerra finale della Lega a colpi di (vecchi) numeri

IL CASO

» STEFANO FELTRI

Non resta che la guerra finale: la Lega ha capito che non riuscirà a ottenere alcun compromesso dal Movimento Cinque Stelle sull'Alta velocità Torino Lione. E così prepara le munizioni per contestare l'analisi costi e benefici (pare molto negativa) della commissione di esperti al ministero dei Trasporti appena il ministro Da-

nilo Toninelli la pubblicherà a febbraio.

Per qualche giorno i leghisti avevano coltivato l'ipotesi di un "mini Tav" al posto di quello in costruzione. Ma poiché non era affatto mini restava il tunnel principale e si risparmiavano soltanto 1,7 miliardi, a fronte di riduzioni consistenti anche dei benefici - e poiché i Cinque Stelle e i movimenti no Tav non hanno lasciato margini, la Lega ora prepara l'ultima trincea. Ai giornali di ieri i leghisti hanno fatto filtrare di avere pronta una contro-analisi costi-benefici che sa-

rebbe favorevole al Tav. Possibile che in pochi giorni Salvini e soci abbiano fatto lo stesso lavoro che ha richiesto mesi al professor Marco Ponti e agli altri esperti riuniti da Toninelli?

COME SPIEGA un importante leghista di governo, "non c'è un vero studio alternativo, ma stiamo raccogliendo documenti e dati per essere pronti quando l'analisi costi-benefici di Toninelli sarà pubblicata, per esempio abbiamo recuperato i dati dell'Osservatorio di palazzo Chigi sul Tav". È il solito or-

Siamo attenti all'ambiente: per questo vogliamo togliere i Tir dalle strade e far viaggiare merci e persone sui treni

MATTEO SALVINI

ganismo guidato dall'ingegner Paolo Foietta che in questi anni ha alimentato tutto il fronte pro-Tav. Ma Ponti e gli altri esperti hanno cercato di prevenire le critiche e hanno basato la loro analisi costi-benefici proprio sui dati e le previsioni di traffico merci dell'Osservatorio, in modo che nessuno potesse contestare i numeri dello studio.

Tra Francia e Italia passano circa 42 milioni di tonnellate di merci ogni anno, solo 3,9 milioni via treno, in declino rispetto a 20 anni fa. Finora per il Tav Torino-Lione sono stati spesi circa 1,4 miliardi: ne mancano altri 10. Andare avanti costerebbe all'Italia almeno 3 miliardi (il 35% del tunnel di base, 8,6 miliardi secondo il costruttore Telt) più i due per il collegamento finale da parte italiana. Dopo aver vagheggiato per anni miracolosi benefici - sempre più difficili da sostenere visto che il traffico

merci è passeggeri con la Francia è stagnante - la Lega si prepara a contestare la stima dei costi effettivi dello stop ai lavori.

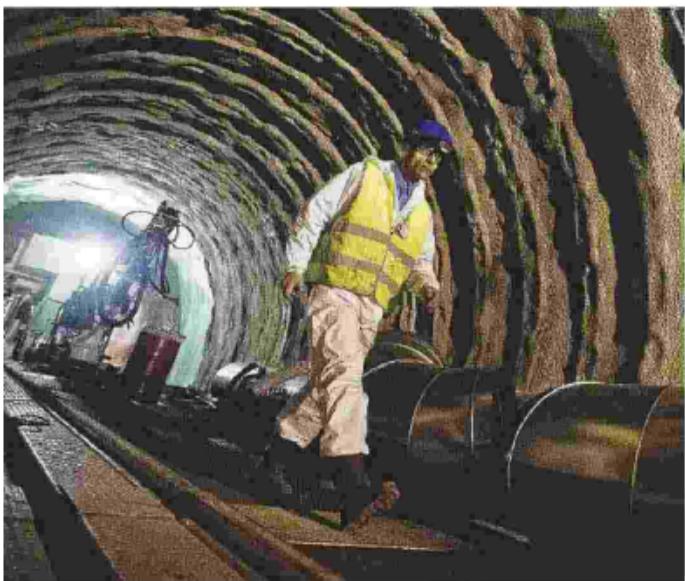
Nello scarno dossier leghista c'è anche un articolo di due economisti della Bocconi appena uscito su *Lavoce.info*, sito che in passato ospitava gli articoli di Ponti e del suo braccio destro Francesco Ramella molto critici sul Tav. Oggi invece Massimo Tavoni e Marco Percoco (Politecnico di Milano e Bocconi) attaccano frontalmente il lavoro di Ponti e sostengono: "Le analisi costi-benefici sono difficili da fare e non è sorprendente avere casi di risultati discordanti, ma vista la rilevanza pubblica e l'accesso dibattito anche in seno al governo è utile un ulteriore approfondimento".

TAVONI E PERCOCO sollevano un argomento che la Lega è già pronta a usare: quando le merci si spostano dalla strada (tir) alla ferrovia, lo

Stato perde gettito fiscale dalle accise sui carburanti, ma - dicono Tavoni e Percoco - è sbagliato includere questo mancato introito tra i costi dell'opera perché le accise sono molto superiori al danno ambientale che devono compensare (l'inquinamento) e quindi sono solo tasse che non c'entrano con l'analisi costi-benefici dell'opera. Applicando questa correzione all'analisi sul Terzo Valico di Genova - bocciato dalla commissione Ponti ma promosso dal governo - i costi scendono di 900 milioni e l'analisi diventa positiva.

Ma Ponti e soci hanno prevenuto l'obiezione e nel loro studio hanno considerato il fatto che il danno per lo Stato da mancato gettito è un beneficio per i contribuenti, che pagano meno tasse, quindi i due effetti si elidono e l'obiezione di Tavoni e Percoco non è rilevante. Ma la battaglia finale dei numeri è appena cominciata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TERZO VALICO, VALORE ATTUALE NETTO

(milioni di euro)



Il grafico

Lo studio di Tavoni e Percoco su *Lavoce.info*: valore attuale netto (milioni) del progetto del Terzo Valico nello scenario base (colonna di sinistra). Le 2 colonne di destra mostrano come il valore attuale netto cambi (e diventi positivo) se accise e pedaggi vengono considerati trasferimenti e non costi.

foto LaPresse