CORRIERE DELLA SERA

16-GEN-2019
da pag. 9
foglio 1

Dir. Resp.: Luciano Fontana

www.datastampa.it

Tiratura: 326768 - Diffusione: 308275 - Lettori: 2136000: da enti certificatori o autocertificati

Superficie: 15 %

Il commento

M5S e il costo dell'opera Se si gonfiano i numeri per azzerare il dibattito

di **Marco Imarisio**

A ripeterle di continuo sembrano vere anche le bugie, figurarsi i numeri. «La Tav costa 20 miliardi» dice il ministro Toninelli. «Costa 20 miliardi» ripetono Di Maio e Bonafede. Ok, il Movimento 5 Stelle ha trovato il prezzo giusto per azzerare qualunque discussione e far passare l'alta velocità Torino-Lione come una ingiustizia ai danni dei contribuenti italiani, costretti a spendere una cifra abnorme. È una strategia di mercato, che infatti sta dando i suoi frutti. Basta farsi un giro sui social orchestrati dalla Casaleggio&Associati per capire che quella somma deve diventare l'arma definitiva. Non è un semplice problema di Tav. È piuttosto la sensazione che ormai tutto, anche la realtà, possa essere piegato a piacimento per le proprie esigenze di sopravvivenza politica.

Dunque, i numeri, per quel poco che ancora valgono. Quelli della Tav sono scritti nell'accordo internazionale approvato nel 2016 dai 4 rami dei 2 rispettivi Parlamenti, Camera e Senato di Francia e Italia. Il nostro Paese spenderà sull'intera opera 4,6 miliardi di euro, 2,9 dei quali per la sezione transfrontaliera, il buco nella montagna insomma, e altri 1,7 miliardi per la tratta nazionale, ovvero da Avigliana al nodo ferroviario di Torino. Se la quota di finanziamento dell'Unione europea dovesse salire al 50 per cento, oggi è al 40%, come annunciato lo scorso dicembre, il costo totale per noi scenderà a 4,2 miliardi. Ma ce li abbiamo questi soldi? In parte sì. La quota italiana del tunnel è quasi completamente coperta con lo stanziamento deciso dalla Finanziaria del 2012. Potremmo spenderli per aggiustare strade e scuole, come sostiene Di Maio? No. In caso di sospensione dei lavori, i 2,5 miliardi già disponibili non possono essere dirottati su altri progetti, in quanto necessari per pagare la messa in sicurezza dei 25,5 chilometri di gallerie già realizzate, il ripristino delle aree di cantiere e la gestione dei contenziosi.

Ai 20 miliardi di Toninelli ci si avvicina sommando gli oneri francesi, quindi aggiungendo agli 1,7 miliardi della nostra tratta interna e agli 8,6 di costo totale della sezione transfrontaliera, che entrambi i Paesi si sono impegnati a non modificare, pure i 7,7 miliardi che il governo di Parigi metterà di tasca propria per ammodernare la ferrovia verso Lione. A far finta di ignorare il fatto che sui percorsi nazionali nessun impegno è stato ancora formalizzato, e volendo prendere per buona la preoccupazione dei ministri di M5S per le finanze della Francia, con la quale notoriamente il nostro governo ha rapporti eccellenti, si arriverebbe comunque «solo» a 18 miliardi. Ma anche la matematica ormai è un dettaglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La spinta per la «mini Tav» anche dagli esperti di Toninelli

ANGELO PINTUS

Toscana Notizie