

Il lavoro della commissione

Nei conti della relazione No Tav 5 miliardi di spese fantasma e le perdite sulla benzina dei tir

Per gli esperti di Toninelli il saldo tra costi e benefici dell'opera è negativo per 7 miliardi ma i calcoli non tornano. Il testo di 80 pagine consegnato anche alla Ue ma non a Salvini

Il Pd denuncia: "Oggi il presidente Ponti è andato dai gruppi M5S" La replica: sono a Milano

PAOLO GRISERI, ROMA

Cinque miliardi di spesa in più e nessun beneficio ambientale dalla scomparsa di un milione di tir dalle autostrade. Si arriverebbe così ai 7 miliardi di costi superiori ai benefici che avrebbero portato la commissione coordinata da Marco Ponti a bocciare la Torino-Lione. Le 80 pagine di relazione stanno facendo litigare il governo perché Toninelli le ha consegnate all'ambasciatore francese e, ieri, all'Unione Europea. Ma non ancora al Parlamento e nemmeno agli alleati leghisti. «Una situazione bizzarra - ha detto sarcastico Matteo Salvini - perché io quella relazione non l'ho ancora vista». «Non l'ho vista nemmeno io», ha aggiunto subito Luigi Di Maio. Giornata tesa quella della politica che si affanna sulla ferrovia veloce. Con il giallo di Marco Ponti che, secondo il Pd Davide Gariglio, sarebbe stato visto aggirarsi al gruppo grillino della Camera mentre l'interessato giura di essere rimasto a Milano.

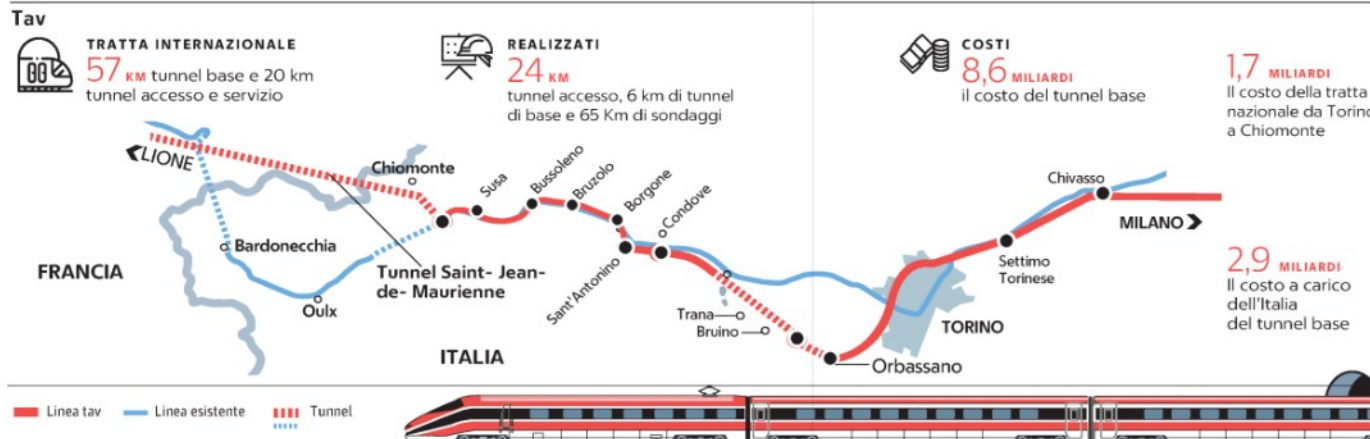
Ma sono le indiscrezioni sui contenuti dell'analisi che fanno capire quale sarà la battaglia nelle prossime settimane. La commissione avrebbe infatti calcolato costi e benefici sull'intera tratta tra Torino e Lione come se l'Italia si dovesse sobbarcare l'intero

costo dell'opera e non circa un quarto. Questo spiega perché Toninelli e i grillini hanno sempre parlato di un costo di 20 miliardi. E sulla base di quei 20 miliardi Ponti avrebbe dedotto che i costi superano i benefici di 7 miliardi. Ma i sostenitori dell'opera si preparano già a smontare questa tesi: «Il fatto è che la Torino-Lione costerà complessivamente 15 miliardi e non 20», dice il commissario di governo Paolo Fioletta. E spiega che «i 20 miliardi di cui parla Toninelli nascono da ipotesi non reali». Il primo nodo è il costo della tratta internazionale. Che, in base al trattato tra Italia e Francia costerà 8,6 miliardi del 2012 da aggiornare all'inflazione. Secondo Ponti quell'adeguamento andrebbe calcolato con un tasso dell'1,5 per cento e farebbe salire il costo della tratta internazionale da 8,6 a 9,6 miliardi. In realtà l'inflazione è stata significativamente più bassa delle previsioni tanto che al 31 dicembre scorso gli 8,6 miliardi del 2012 erano diventati 8,7. Un aumento di 100 milioni, 35 di competenza italiana. Inoltre nel calcolo che porta la spesa complessiva a 20 miliardi c'è un costo di 7,7 miliardi per la tratta nazionale della Francia, tra il tunnel di base e Lione. Ma la Francia ha già deciso da tempo di ridurre quella spesa, che è tutta del governo di Parigi, tanto che oggi l'ipotesi più probabile è di un sostanziale dimezzamento a 3,4 miliardi. Come è avvenuto sulla tratta italiana che oggi costa 1,7 miliardi. Tirando le somme, nel calcolo del commissario di gover-

no la tratta internazionale costerà 8,7 miliardi e le due tratte nazionali costerebbero insieme 5,1. A queste cifre andrebbero aggiunti gli 1,4 miliardi già spesi. In tutto 15,2 miliardi contro gli oltre 20 ipotizzati da Ponti. I cinque miliardi di extracosti calcolati dalla commissione costi-benefici voluta da Toninelli si portano via una buona fetta dei famosi 7 miliardi di costi eccessivi. Un'altra fetta importante arriva dalla scelta di inserire tra i costi le minori accise sui carburanti che lo Stato non incasserà a causa del trasferimento delle merci dai tir ai treni. Nell'analisi di Ponti, così come già avvenuto in quella del Terzo Valico, si contano nei costi le minori accise ma non si inserirebbero i benefici ambientali del minore inquinamento. Nel 2011, quando Italia e Francia fecero l'analisi costi-benefici sulla Torino-Lione, l'effetto negativo della riduzione delle accise era stato calcolato in 6,3 miliardi. Ma i vantaggi ecologici erano stati calcolati in 11 miliardi, portando il saldo positivo per questa voce a circa 5 miliardi. Di questi nella relazione Ponti non ci sarebbe traccia. Così, togliendo gli extracosti di 5 miliardi e aggiungendo i vantaggi ecologici di 5 miliardi, sull'intera tratta Torino-Lione i benefici supererebbero i costi di circa 10-11 miliardi. Appena saranno noti i testi ufficiali delle analisi, si scatenerà la bagarre su queste cifre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il premier Giuseppe Conte alla base aerea di Ali Al Salem in visita al contingente italiano in Kuwait

ANSA/FILIPPO ATTILI UFFICIO STAMPA PALAZZO CHIGI