

Bruxelles: non serviva una nuova valutazione costi-benefici La maggioranza prende tempo. Ma la Lega insiste: l'opera si farà La Ue e il caso Tav: l'Italia chiarisca

ROMA Sull'alta velocità Torino-Lione la maggioranza gialloverde mostra di essere coesa soltanto sull'opportunità di rinviare ogni decisione. Così, in Aula alla Camera, M5S e Lega hanno fatto muro contro la proposta delle opposizioni di votare subito le mozioni che impegnano il governo a non chiudere i cantieri del Tav affossati dall'analisi costi-benefici commissionata dal ministro grillino per le Infrastrutture Danilo Toninelli. La proposta di invertire l'ordine del giorno delle opposizioni è stata bocciata per 56 voti e i deputati, quindi, sono tornati ad occuparsi della riforma sul referendum propositivo.

L'aria che tira in Parlamento indica un lungo periodo di melina sull'infrastruttura di collegamento veloce e tra Italia e Francia. Però dall'Europa,

che sta finanziando una parte consistente dell'opera, arrivano visibili segnali di impazienza e richieste di chiarimenti: «Più tempo passa, più si accumula ritardo, più c'è il rischio» di un stop ai fondi della Ue, ha detto il portavoce della commissione Enrico Brivio. E la commissaria ai Trasporti, Violet Bulc, ha poi aggiunto che «una nuova analisi costi benefici non serviva» perché l'Unione Europea ha deciso a suo tempo il finanziamento dell'opera «tenendo conto...dell'esito positivo dell'analisi costi

Di buon mattino, in commissione Trasporti, è iniziato il duello tra le opposizioni e la Lega da un parte e il M5S. In quella sede, il professor Marco Ponti, incaricato di guidare la commissione «costi benefici», è stato bombardato dalle domande: «Francamente — ha detto Elena Maccanti della Lega — nella vostra analisi sono del tutto assenti i benefici quando la Bocconi parla di 9 miliardi di ricadute». Davide

Gariglio (Pd) ha chiesto a Ponti di rispondere sul suo gruppo di lavoro composto da «fedelissimi» che spesso ha lavorato per le società autostradali. Giorgio Mulé (FI) ha parlato di «squadra carica di conflitti di interessi». A tutti, il professore ha detto di «essere indipendente e di avere prodotto un'analisi che comunque non è il Vangelo».

Dalla Lega, dunque, arriva uno stop al M5S: «Per dire no alla Tav serve un nuovo patto di governo», ha osservato il ministro Marco Centinaio. «Non mi risulta che l'Italia abbia detto no alla Tav», ha aggiunto il sottosegretario Armando Siri. «L'opera si farà», ha sintetizzato Edoardo Rixi. Ma la resa dei conti con il M5S è rimandata a dopo le Europee.

Dino Martirano
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alla Camera

M5S e Lega dicono no al voto sulle mozioni che impegnano a non chiudere i cantieri

benefici presentata da Italia e Francia nel 2015». E così al premier Giuseppe Conte, che sottolinea come «l'analisi tecnica non può essere definita di parte», tocca un difficile punto di equilibrio: «Il governo si muoverà nelle prossime settimane, per giungere a formulare una complessiva decisione politica, che non sarà condizionata da posizioni preconcette».

La relazione

«Il costo totale quasi 10 miliardi»

Dall'analisi costi-benefici, illustrata in 78 pagine, emerge che completando la Torino-Lione «si verificherebbero perdite per 7 miliardi e vantaggi economici per 885 milioni». Nel dossier viene inoltre indicato in 9,930 miliardi il costo totale dell'opera

Il prezzo dello stop non è prevedibile

Nel dossier viene spiegato che in caso di stop alla Tav «il costo massimo tra penali e rimborsi potrebbe raggiungere i 4,2 miliardi». Ma è solo un'ipotesi, perché il dossier (a pagina 52) ammette poi che non è possibile quantificare in maniera precisa il «prezzo» delle penali

I tagli stimati sulle percorrenze

Se venisse realizzata «la Tav, in media, in un giorno, la durata dei viaggi dei veicoli tra Milano e Parigi si ridurrebbe di 2 minuti e 20 secondi; quelli tra Milano e Lione si accorcerebbero di 1 minuto e 20 secondi e il tempo di attraversamento della tangenziale di Torino calerebbe di 5 secondi»

«Con meno Tir meno accise»

Nel calcolo dei costi negativi, il dossier considera anche il fatto che «trasportare le merci con i treni invece che con i Tir taglierebbe il consumo di carburanti, riducendo quindi gli incassi in base alla tassazione degli stessi, oltre al mancato incasso dei pedaggi autostradali

