

## Il contro-dossier della Lega è lo studio del costruttore

*Intrecci - "Non farla costa 24 miliardi". I dati sono di una ricerca Bocconi pagata 60 mila euro.  
Gli autori sono soci di una società consulente di Telt*

di **Carlo Di Foggia** da *Il Fatto Quotidiano* del 31-01-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/01/31/il-contro-dossier-della-lega-e-lo-studio-del-costruttore/4937064/>

Nella polemica sul Tav Torino-Lione tra la Lega e il Movimento 5 stelle succedono cose curiose. Da Giorni la Lega fa filtrare di avere una fantomatica controanalisi da contrapporre a quella costi-benefici affidata dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli agli esperti capitanati dall'economista Marco Ponti. Il contro-dossier dimostrerebbe che il Tav "sta in piedi" sulla base di un assunto: fermarlo costerebbe più dei 10 miliardi ancora da spendere per realizzarlo. È finito su alcuni giornali, con tanto di tabella dettagliata sui costi. Il risultato a cui arriva è clamoroso: "Fermare il Tav costerebbe 24 miliardi", tre volte il costo del solo tunnel di base. Il dossier, però, altro non è che i numeri sfornati da Telt, il costruttore pubblico italo-francese dell'opera. E provengono in gran parte da un vecchio studio curato per il costruttore da un **gruppo di docenti della Bocconi** che da anni sforna numeri positivi sulla Torino-Lione, e che sono anche **soci di una società consulente di Telt**. Un po' come chiedere....

Andiamo con ordine. Il dossier elenca una serie di costi dello stop e si basa sui numeri forniti da Telt all'**Osservatorio per il Tav** di Palazzo Chigi presieduto dal commissario di governo **Paolo Fioletta**, vero pasdaran dell'opera. Nato nel 2006, l'Osservatorio, in teoria parte terza, si prodiga da sempre per spiegare la bontà dell'opera. È talmente indipendente che il predecessore di Fioletta, il fassiniano (sic) Mario Virano è stato poi **promosso a direttore generale di Telt**. Nei mesi scorsi Fioletta ha ammesso che le previsioni fatte dieci anni fa per giustificare l'opera erano sballate, ma "in assoluta buona fede".

E veniamo al punto. **Un vero dossier della Lega in realtà non esiste**. Quella filtrata sui giornali è una tabella contenuta in un documento di tre pagine inviato da Telt al ministero delle Infrastrutture il 30 novembre scorso. I costi diretti dello stop vengono quantificati in circa 4,2 miliardi ("nella ipotesi massima"). Tra spese già effettuate – 1,4 miliardi – e presunti costi di ripristino dei cantieri, i rimborsi per i contratti di progettazione già firmati, le perdite finanziarie e le "penali" (di cui Fioletta aveva smentito l'esistenza) si arriva a 2 miliardi e dispari. Per arrivare a 4,2 miliardi si deve sommare anche il costo dell'ammmodernamento della vecchia linea, oggi sottoutilizzata. Un passaggio che per Telt e Fioletta diverrebbe obbligatorio in caso di stop al Tav.

All'appello mancano però altri 20 miliardi. Da dove arrivano? Sono sintetizzati alla voce "Costi indiretti. Perdite dei ricavi e dei benefici socio economici". **L'origine di questa cifra è, manco a dirlo, sempre il proponente dell'opera**. Risale a uno studio commissionato nel 2014 dall'allora Ltf (oggi Telt) al Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo (Certet) della Bocconi, fondato e presieduto da **Lanfranco Senn**, professore emerito dell'ateneo milanese. Al Fatto, **Telt spiega che ha pagato il dossier 59 mila euro**. Lo studio aggiornava una vecchia analisi costi-benefici del Tav arrivando a quantificare in 20 miliardi i benefici socio-economici nel lungo periodo dell'opera. Perché ora sono considerati costi? Il ragionamento attuale è, in sostanza, questo: se i benefici potenziali sono di 20 miliardi, altri Paesi, come la Francia, coinvolti nell'opera potrebbero chiedere danni per analoghi importi all'Italia se decidesse di fermarla.

Senn è un nome che ricorre da anni nel dibattito sul Tav. Ha più volte sfornato contributi per i "Quaderni" dell'Osservatorio per illustrare perché il Tav conviene. Nell'ultimo, usato per offrire "contributi tecnici" all'analisi costi-benefici ha stimato una domanda di circa 4,5 milioni di passeggeri annuali che "potranno valorizzare i benefici derivanti dai risparmi di tempo e costo resi possibili dal Tav". Oggi sono 700 mila l'anno sulla linea storica.

Nello staff di ricerca del Certet Bocconi compare anche **Roberto Zucchetti**, anche lui autore di contributi per l'Osservatorio, di cui è stato consulente fino a fine 2018 (compenso: 10 mila euro). A dirigere il comitato direttivo del Certet c'è un altro professore della Bocconi, **Oliviero Baccelli**. Nel 2011 l'Osservatorio gli chiese di coordinare l'analisi costi-benefici del Tav. **Quattro anni dopo è stato nominato nel Consiglio di amministrazione di Telt**. I tre professori hanno contribuito a realizzare lo studio del 2014 e lavorano poi a vario titolo per la **società di consulenza milanese Clas**, di cui sono soci, che più volte ha redatto rapporti sull'impatto positivo del Tav. Sempre al Fatto, Telt spiega di non avere "rapporti contrattuali con l'Osservatorio Certet Bocconi né direttamente con i professori Zucchetti e Senn", ma di avere pagato nel 2018 una consulenza a Class, cioè la società di cui è socio un membro del suo Cda, per un valore "inferiore ai 25 mila euro".