

## Tra contro-dossier e numeri immaginari: guerra di dati sul Tav

*Uscite in libertà - Dalla nota del dissidente Coppola a quella dell'Osservatorio: quel che non torna*

di **Carlo Di Foggia** da *Il Fatto Quotidiano* del 15-02-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/02/15/tra-contro-dossier-e-numeri-immaginari-guerra-di-dati-sul-tav/4973616/>

La guerra ai risultati dell'analisi costi-benefici sul Tav (negativa per 7 miliardi) passa da "contro-dossier", dati a spanne e vere bufale. Per ultimo ci ha pensato ieri il Commissario di governo Paolo Foietta, grande fan dell'opera: pur essendo ormai scaduto il suo mandato, ha pubblicato un contro-dossier sul sito dell'Osservatorio di Palazzo Chigi per deridere il lavoro della task force guidata dall'economista Marco Ponti che si è occupata dell'analisi costi-benefici (AcB).

Ieri molti giornali hanno dato risalto anche a un altro contro-dossier: la nota inviata al ministro dei Trasporti Danilo Toninelli da uno dei sei commissari, Pierluigi Coppola, che non ha firmato l'analisi di Ponti. L'ingegnere napoletano, l'unico che faceva parte della struttura tecnica di missione già ai tempi di Graziano Delrio, non ha però partecipato ai lavori, limitandosi a contestarne il risultato in 6 pagine (contro le 80 di Ponti).

Il dossier Coppola. Le contestazioni più forti della nota riguardano tre aspetti dell'analisi di Ponti. Il primo è aver inserito tra i costi le mancate accise per lo Stato pagate dai mezzi le cui merci si trasferiranno sulla ferrovia. Il secondo è che tra i costi andrebbero considerati anche gli 1,7 miliardi che, in caso di stop all'opera, andrebbero spesi per ripristinare i luoghi dei cantieri e ammodernizzare la vecchia linea ferroviaria del Frejus. Il terzo: l'analisi di Ponti & C. sbaglia a considerare tutti i 12 miliardi di costo dell'opera, anche quelli a carico di Francia e Ue, mentre andrebbero considerati solo quelli italiani, circa 5 miliardi. Correggendo questi elementi, l'analisi risulterebbe "positiva". Il Corriere parla di benefici per 400 milioni, 300 per il Sole 24 Ore, addirittura 2,4 miliardi per Repubblica se si decidesse di non fare la tratta nazionale tra Avigliana e Orbassano. Problema: nessuno di questi numeri compare nella nota inviata da Coppola al ministero, né l'idea – curiosa – che per analizzare costi e benefici di un'opera si debba prendere in considerazione solo i costi in capo all'Italia (i benefici, peraltro, si dimezzerebbero). Non è chiaro da dove vengano. Nella loro analisi, peraltro, i tecnici guidati da Ponti considerano anche i costi per ripristinare i luoghi e ammodernare il Frejus e il risultato resta lo stesso negativo per 5,7 miliardi. Oltre ai mancati incassi per lo Stato dalle accise (1,6 miliardi) stimano anche i benefici che avrebbero gli utenti e quelli ambientali (secondo l'analisi molto bassi). Eliminare una voce comporta anche la cancellazione della seconda. E nello scenario "realistico", peraltro, questa operazione porta lo stesso a un risultato negativo. Accadeva la stessa cosa nell'analisi sul Terzo Valico.

Il dossier Foietta. Pure il commissario di governo ieri ha contestato l'inserimento delle mancate accise nell'analisi, anche se lo stesso Osservatorio da lui presieduto l'aveva inclusa nell'analisi costi-benefici del 2011. E in quel caso le previsioni erano ancora più negative di quelle calcolate da Ponti e colleghi (il gettito fiscale sarebbe calato di ben 7 miliardi) grazie a previsioni di traffico astronomiche: si stimava che da 28,5 milioni di tonnellate di merci scambiate tra Italia e Francia su quella tratta nel 2004 si sarebbe passati a 97,3 nel 2053 (nel 2017 è stato più basso che nel 2004, soltanto 23,3 milioni). Nelle sue 27 pagine, redatte insieme al consulente dell'Osservatorio, anch'esso scaduto a fine 2018, Roberto Zucchetti, e infarcite di note come "predicare bene e razzolare male", "Questa valle è una camera a gas", "Perché sforzarsi quando quando già lo fanno gli altri" e via dicendo, Foietta si spinge perfino a criticare Ponti & C. per aver "contestato le previsioni del 2011, ritenute ormai unanimemente superate", ma di averle utilizzate comunque come base per definire i due scenari della loro analisi. Cosa che invece è un punto di forza del dossier redatto dagli esperti scelti da Toninelli. Foietta contesta a Ponti anche di aver sottostimato la possibilità che il Tav possa drenare flussi di merci da tutti i valichi occidentali, ma questo invece viene previsto nell'analisi di Ponti proprio perché parte dai dati dell'Osservatorio. Tra le critiche più rilevanti c'è quella di aver sovrastimato il costo del tunnel di base. Era 8,6 miliardi nel 2012 e – secondo Foietta – applicando la rivalutazione prevista dall'Accordo Italia-Francia il suo valore oggi sarebbe di 8,7. Ponti & C. arrivano a 9,6 miliardi. Il motivo è che in media i sovracosti degli investimenti ferroviari in Italia sono del 40%.

Le penali. Ieri La Stampa si è spinta perfino a sostenere che, in caso di stop al Tav, l'Italia rischierebbe di rimanere senza fondi Ue per 5 anni. Lo prevederebbe il Grant agreement, firmato dai dg dei ministeri Trasporti di Italia e Francia nel 2015, "in caso di seria violazione degli obblighi derivanti dal contratto", come impone il diritto comunitario. Problema: per il Grant agreement questo accadrebbe solo se il beneficiario dei fondi "ha commesso errori sostanziali, irregolarità o frodi, o ha reso false dichiarazioni". E non è questo il caso.