

Tav Brescia-Padova, sì alla grande opera inutile

8,6 miliardi - Via libera anche se bocciata dall'analisi costi-benefici. Toninelli: "Costa troppo fermarla"

di **Dario Balotta** da *Il Fatto Quotidiano* di 04-07-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/07/04/tav-brescia-padova-si-alla-grande-opera-inutile/5300035/>

Il governo ha confermato ieri il via libera al Tav Brescia-Verona, nonostante la bocciatura dell'analisi costi-benefici resa pubblica dal ministero delle Infrastrutture dopo mesi dalla sua consegnata. "È un'opera che ha mosso i primi passi 30 anni fa e che costa troppo fermare", ha detto il ministro Danilo Toninelli.

Eppure, a leggere i numeri contenuti nei documenti pubblicati, non parrebbe proprio. L'analisi è molto negativa: la realizzazione dell'opera comporta una perdita netta di 2,4 miliardi. Un pessimo impiego delle risorse, al 100 per cento pubbliche. La relazione giuridica indica invece per i costi di recesso e contenzioso una possibile forbice compresa tra 0 (scenario ottimistico) e 1,2 miliardi. Dunque, anche considerando lo scenario pessimistico il saldo rimarrebbe fortemente negativo. Perché allora il ministero dà via libera? General contractor dell'opera è il consorzio Cepav 2 (Saipem 59%, Pizzarotti 20,5% e Maltauro 20,5%) cui erano stati assegnati i lavori nel 1991. Un'assegnazione senza gara, come per le altre tratte Tav italiane, a consorzi privati e pubblici, che hanno reso l'alta velocità ferroviaria italiana la più costosa d'Europa. Saipem è controllata dalla Cassa Depositi e Prestiti, quindi una controllata del Tesoro dovrebbe fare causa al governo italiano.

Al di là dello scenario, il Tav Brescia-Padova resta inutile. Le stime di traffico dell'Alta velocità sulla Milano-Venezia sono modeste e i risultati negativi di utilizzo della tratta che opera nello stesso contesto di mercato e geografico come il Tav Milano-Torino, con solo 50 treni giornalieri contro i 300 potenziali, dovrebbero servire da monito per il ministero. Il progetto va modificato quadruplicando la linea attuale cioè realizzando una coppia di binari affiancati agli esistenti da destinare all'esercizio ad alta velocità secondo il concetto sviluppato nei Paesi dell'area tedesca. Si tratta dell'unica alternativa realistica che potrebbe mettere in discussione l'attuale concessione. Una infrastruttura adatta per un servizio interpolo con velocità massime di 240-250 chilometri orari che, ricordiamo, è la stessa velocità a cui viaggiano i Frecciarossa sulla tratta Roma-Firenze, oltre che sulle tratte quadruplicate e già realizzate Milano-Treviglio e Padova-Mestre, compatibili con le geometrie del tracciato attuale.

Il progetto originario è del tutto insoddisfacente, perché presenta elevati costi (8,6 miliardi), che a consuntivo potrebbero raddoppiare, e ambientali decisamente sproporzionati, in cambio di un'offerta di servizi che si rivolge a un segmento della domanda di lunga distanza sicuramente minoritario visto che il traffico passeggeri è di natura pendolare/residenziale. C'è la possibilità di un'alternativa, visto che esiste anche un precedente: il vecchio progetto del Cipe prevedeva la variante di Montichiari, sostituito in corso d'opera con un tracciato meno oneroso di quasi il 30% e senza controversie tra committente e commissionario. La modifica comportava 32 km in meno di rete e di 900 milioni di costi in meno, eppure non risulta si sia verificata nessun contenzioso tra Cepav 2 e lo Stato: la Saipem, non ha battuto ciglio. È difficile pensare che chi ha ricevuto una commessa senza gara possa imporre penali in caso di cambio di progetto ma non di cancellazione dell'opera. Sarebbe ridicolo che Saipem controllata dalla Cassa Depositi e Prestiti ingaggi una vertenza contrattuale con Rfi controllata a sua volta dal Tesoro. Il progetto attuale ha anche rilevanti e dannosi impatti ambientali, anche se Toninelli ha detto che dovranno essere ottemperate le 300 osservazioni che fanno capo al recente Osservatorio ambientale.

Andrebbe aperto un dibattito sulla base dello studio costi-benefici, che ricorda che questa costosissima opera, al contrario della Torino-Lione, sarà tutta a carico dei contribuenti italiani.