

Tav, Via libera del Mit alla Brescia—Padova

Alessandro Arona

Sostanzialmente positiva la valutazione costi-benefici condotta dal ministero delle Infrastrutture. Costo totale: 8,2 miliardi di euro.



È un via libera quasi senza condizioni quello decretato dal ministero delle Infrastrutture alla nuova ferrovia ad alta capacità Brescia-Verona-Padova, opera da 8,6 miliardi già approvata in via definitiva dal Cipe per ampie tratte. L'analisi costi-benefici pubblicata sul sito del ministero dà risultati come sempre controversi a seconda di scenari e letture dei numeri, ma la decisione è politica, pronta da mesi e tenuta nei cassetti prima delle elezioni europee: via libera all'opera senza modifiche ai progetti approvati e al contratto in essere con Cepav Due sulla Brescia-Est Verona (1.892 milioni, firmato a inizio giugno 2018).

Dunque nelle prossime settimane, sulla Brescia Est-Verona, arriverà il via libera di Rfi al piano degli espropri (presentato da Cepav Due ad agosto 2018 e congelato da settembre) e al progetto esecutivo, con il conseguente avvio effettivo dei lavori da parte del general contractor (Saipem, Pizzarotti, Icm ex Maltauro).

Analisi costi-benefici.

L'analisi, pubblicata sul sito del Mit, dà risultati - in termini economici e a trent'anni - negativi nello scenario più pessimistico di traffico, ma positivi nello scenario ottimistico (cioè le previsioni ufficiali di Rfi di un incremento annuo di traffico merci del 2,9%) e non utilizzando il controverso metodo delle minore accise. In questo secondo scenario, come si vede a pagina 11 del documento di sintesi redatto dai tecnici del ministero delle Infrastrutture, il valore attuale netto sarebbe negativo per 588 milioni di euro, ma non considerando i minori introiti da accise per lo Stato, -633 milioni, il risultato netto diventerebbe positivo.

D'altra parte, nello scenario considerato più realistico dal gruppo di Marco Ponti, l'analisi costi-benefici è negativa per 2,384 miliardi (sempre negativa anche senza le minori accise, -309 milioni, dunque risultato finale negativo per circa due miliardi). Il costo di scioglimento contratti (pagina 13) oscillerebbe secondo l'analisi giuridica tra 400 e 1.300 miliardi di euro, dunque dai numeri di Ponti si potrebbe arrivare a sostenere che tutto sommato conviene fermare l'opera: costerebbe al massimo 1,3 miliardi di penali, a fronte di danni economici complessivi a trent'anni di 2,4 miliardi.

Insomma, numeri ballerini e discutibili, come sempre, ma la decisione è stata politica, ed è stata presa da almeno tre mesi. «E' una vecchia opera ereditata dal passato - sostengono dallo staff del Ministro Danilo Toninelli - ma che a questo punto costerebbe troppo fermare. L'opera - proseguono - sarà però migliorata in termini di sostenibilità ed efficienza».

I miglioramenti progettuali

Il comunicato stampa del Ministero sottolinea che "dovranno essere rispettate le oltre 300 osservazioni che fanno capo all'Osservatorio ambientale". In realtà si tratta delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente del 2017, già inserite nella delibera Cipe 42/2017 sulla Brescia Est-Verona, e in quelle della delibera 84/2017 sulla Verona-bivio Vicenza (2,7 miliardi). Prescrizioni che sono già state recepite nel progetto esecutivo di Cepav Due sulla Brescia Est-Verona in approvazione.

Il documento del Ministero spiega in realtà che la revisione progettuale realizzata negli anni scorsi ha già ridotto il costo da 10 a 8,6 miliardi, e ridotto al massimo l'impatto del tracciato sui territori. Saranno realizzate ridotte modifiche, come il cambio di trazione elettrica per consentire il passaggio dei treni pendolari e recepite le prescrizioni ambientali del Cipe, ma senza modifiche alle approvazioni già fatte e senza rallentare il contratto in essere. Dunque nelle prossime settimane, sulla Brescia Est-Verona, arriverà il via libera di Rfi agli espropri e al progetto esecutivo, e l'avvio effettivo dei lavori da parte di Cepav Due. A questo punto torna anche all'ordine del giorno la firma del contratto con Iricav Due (Salini impregilo-Astaldi) sulla Verona-Vicenza, e il finanziamento al Cipe delle tratte ancora prive di risorse (servono in tutto circa 3,4 miliardi).sasa