

# Tutti i luoghi comuni sulla Tav: il fact-checking



Negli ultimi giorni si è tornato a parlare molto della [Tav Torino-Lione](#). Il 12 febbraio 2019 è stata pubblicata l'analisi costi-benefici commissionata dal Ministero delle Infrastrutture del governo Conte, secondo la quale per lo Stato l'opera [avrebbe tra i 6 e gli 8 miliardi di costi](#) superiori ai benefici.

Per fare un po' di chiarezza sul tema, abbiamo raccolto e analizzato dieci tra i luoghi comuni più diffusi sul progetto infrastrutturale più dibattuto oggi in Italia.

[\*\*\*\(Ascolta il podcast: Tav, quello che c'è da sapere sulla nuova analisi costi-benefici\)\*\*\*](#)

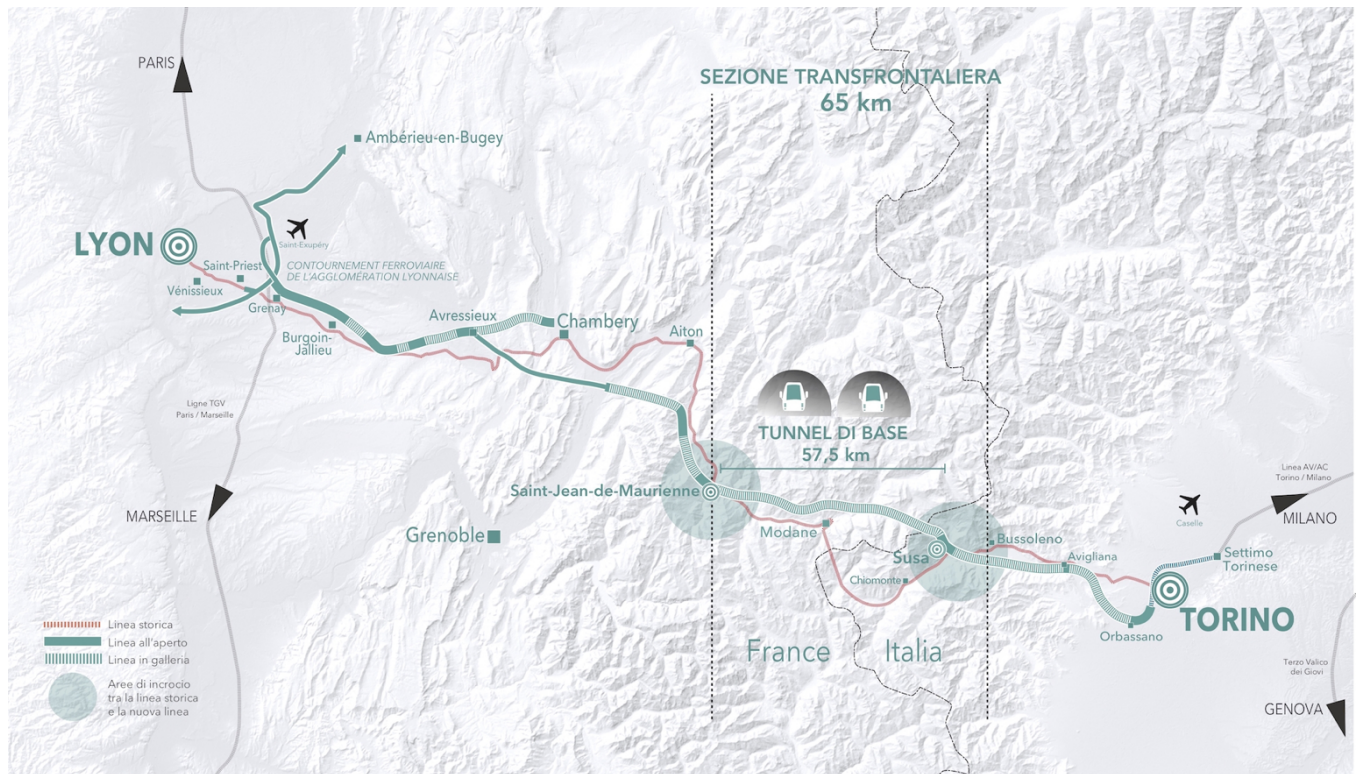
**«La Tav è un treno ad alta velocità»**

La sigla Tav sta per “Treno ad alta velocità”, ma per la Torino-Lione è fuorviante: questa linea infatti non è in senso stretto una linea ad alta velocità.

L'opera è tecnicamente definita come [una “linea mista con specifiche tecniche d'interoperabilità”](#), che permetteranno il passaggio di treni passeggeri a una **velocità massima di circa 220 km/h** e treni merci a

una velocità massima di circa 120 km/h.

Come già avviene per altre gallerie realizzate (o in fase di realizzazione) in Svizzera e in Austria, il tunnel al confine tra Francia e Italia non consentirà dunque di raggiungere la velocità di punta dell'Av propriamente detta per il trasporto viaggiatori, che è di 250 km/h, secondo le definizioni contenute nelle normative Ue.



*Figura 1. La mappa del tracciato dell'asse ferroviario Torino-Lione (Telt).*

### «La Tav è solo per le merci»

Nonostante alcuni sostengano che la Torino-Lione sarà dedicata solo alle merci, in realtà non è così. I treni su questa linea infatti trasporteranno anche passeggeri.

Secondo i promotori dell'opera, in questo ambito la Tav avrà un impatto molto positivo. Sul versante italiano, la linea ferroviaria attuale compie un'ampia curva verso Oulx, per poi risalire verso nord e il traforo del Frejus. Questa curva verrebbe “tagliata” dal nuovo percorso, che a partire da Susa punterebbe direttamente verso il Moncenisio.

L'accorciamento della distanza ferroviaria tra Torino e Lione consentirà

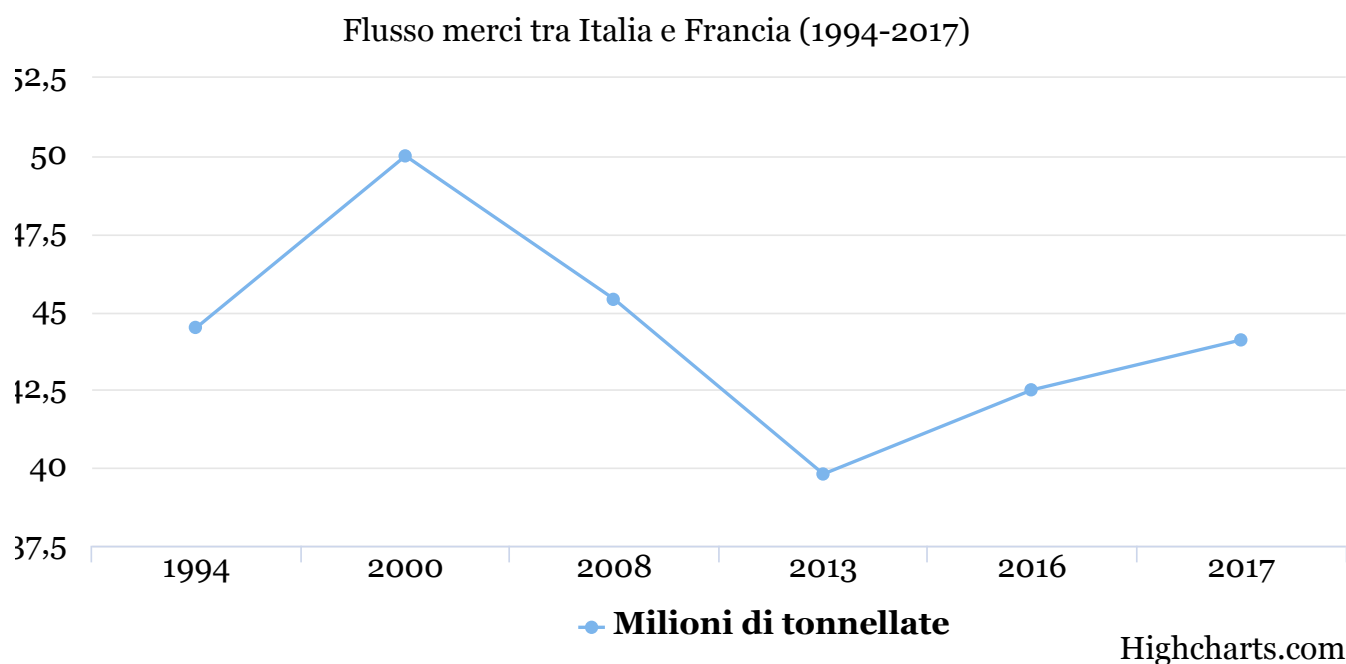
quindi una riduzione del tempo di spostamento per i passeggeri di lunga percorrenza. Secondo l'analisi costi-benefici del 2019, questo beneficio [sarà di un'ora di tempo](#) rispetto alle tempistiche attuali, grazie alla realizzazione della sezione transfrontaliera (il famoso tunnel di base).

Altre stime, come quelle di Ferrovie dello Stato, parlano invece di un **dimezzamento dei tempi di percorrenza**, considerando tutta la linea e non solo la parte al confine tra Francia e Italia. Con la Tav a pieno regime, [si potrà andare da Milano a Parigi](#), per esempio, in circa 4 ore, rispetto alle 7 ore attuali.

### **«Il traffico merci tra Francia e Italia sono in aumento da anni»**

L'andamento del flusso delle merci tra i due Paesi è stato molto altalenante negli ultimi decenni, ma le previsioni di crescita fatte dai favorevoli all'opera per giustificarne la realizzazione non si sono mai verificate.

Nel 2017, tra Italia e Francia (attraverso Ventimiglia, Monginevro, Frejus/Moncenisio e Monte Bianco) [sono passati](#) 44,1 milioni di tonnellate merci (nel 2016 erano stati 42,5 milioni). La maggioranza è viaggiata su strada: il 92,3 per cento delle merci è infatti transitata sui veicoli pesanti (40,6 milioni di tonnellate), mentre solo il 7,7 per cento sulla ferrovia (3,4 milioni di tonnellate).



*Grafico 2. L'andamento dei flussi merci tra Italia e Francia dal 1994.*

Se confrontati con i dati del passato, **questi dati non risultano essere in sensibile aumento**. Nel 2008, tra Francia e Italia sono circolate 45,4 milioni di tonnellate merci, quantità più o meno simile a quella attuale. La cifra più bassa si è toccata negli anni in cui la crisi economica è stata più dura: nel 2013 si sono raggiunte le 39,8 milioni di tonnellate. Nel 1994, erano 44,5 milioni di tonnellate merci, salite a oltre 50 milioni di tonnellate merci all'inizio degli anni Duemila.

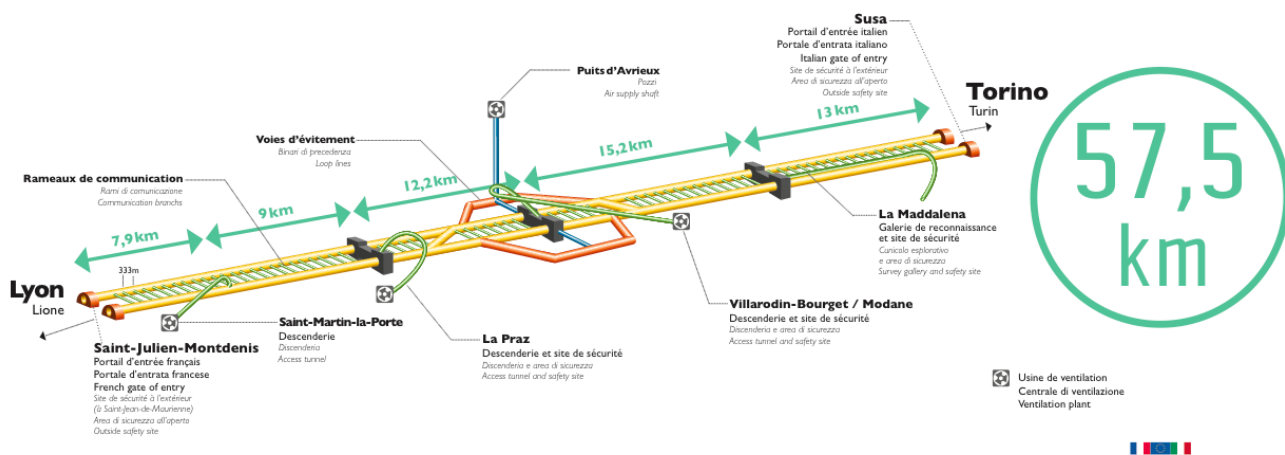
### «Della Tav non è ancora stato scavato un millimetro»

Al 31 gennaio 2019, nella sezione transfrontaliera della Tav – quella su cui si stanno concentrando i lavori – «è stato scavato oltre il 15,5 per cento delle gallerie previste per l'opera (tunnel geognostici, sondaggi, discenderie, ecc.)». Su un totale di circa 160 chilometri, si tratta di **oltre 25 chilometri già realizzati**, in opere essenziali per la manutenzione, la ventilazione e la sicurezza del futuro tunnel di base.

Tra i cantieri ancora in corso, risulta invece ancora in costruzione il tunnel geognostico di Saint-Martin-La-Porte. Qui, al 13 febbraio 2019, sono stati



scavati circa 6,7 km sui 9 km complessivi.



*Figura 2. Il tunnel di base sotto il Moncenisio (Telt).*

Questa galleria è scavata nell'asse e nel diametro del futuro tunnel di base. Questo significa che se quest'ultimo sarà costruito, i 9 chilometri della galleria di Saint-Martin-La-Porte – dopo alcuni interventi – ne diventeranno una parte effettiva.

Da un punto di vista formale, però, questo pezzo di galleria non è il tunnel vero e proprio, i cui bandi per l'inizio ufficiale degli scavi sono stati rimandati dal governo Conte. La funzione di questa galleria resta quella di conoscere le caratteristiche geologiche della montagna, in vista della realizzazione definitiva del tunnel di base.

**(Leggi anche: Il tunnel di base della Tav esiste già, o no?)**

**«La Tav costerà all'Italia 20 miliardi di euro»**

Quando si parla dei costi della Torino-Lione, non bisogna fare confusione tra i costi dell'intera linea e quelli della sezione al confine tra Italia e Francia, dove si stanno concentrando i lavori attuali.

Sul costo dell'intera opera ci sono stime diverse tra loro, che considerano un costo complessivo di circa 25 miliardi di euro, suddivisi tra Italia, Francia e Unione europea.

Il costo della tratta nella sezione transfrontaliera è stato invece certificato

nel 2012, ed è di **8,6 miliardi di euro** ([9,6 miliardi di euro](#) rivalutati a valuta corrente nel 2017 dal Cipe, tenendo conto del possibile aumento dell'inflazione).

Mantenendo la cifra degli 8,6 miliardi di euro, questi [sono divisi](#) al 57,9 per cento per la parte italiana (circa 5 miliardi di euro) e 42,1 per cento per la parte francese (circa 3,6 miliardi di euro). Da queste due cifre va però sottratto il contributo previsto del 40 per cento da parte dell'Unione europea, che porta così il costo a carico dell'Italia a oltre 2,9 miliardi di euro (circa il 35 per cento sul totale).

Sebbene 45 km dei 57,5 km del tunnel di base sono scavati in territorio francese, l'Italia in proporzione paga di più. La spiegazione [è che si tratta di una sorta di compensazione](#): la Francia infatti spenderà di più dell'Italia per la tratta di sua competenza, che è lunga oltre 140 chilometri contro i circa 70 chilometri della sezione italiana.

All'Italia, la sua tratta nazionale [costerà circa 1,9 miliardi di euro](#), dopo un ridimensionamento del progetto che ha ridotto i costi di circa 2,5 miliardi di euro.

### **«Sulla Tav sono già state fatte tante analisi costi-benefici»**

I favorevoli all'opera hanno più volte ripetuto che negli anni [sono state pubblicate](#) diverse analisi costi-benefici (Acb) – con risultati positivi – che hanno valutato la realizzazione della Tav.

Dal 2000 a oggi, almeno sette studi hanno analizzato gli effetti della Torino-Lione. Ma sono quasi tutte [«valutazioni socio-economiche»](#) di carattere generale. Solo una di queste – pubblicata nel 2011 – è [un'analisi costi-benefici](#) propriamente detta, ossia rispetta alcune linee metodologiche condivise dagli economisti a livello internazionale – anche [se non le più recenti](#).

A queste pubblicazioni, va aggiunta l'analisi costi-benefici pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture il 12 febbraio 2019 e realizzata dalla commissione coordinata da Marco Ponti. A differenza dell'**Acb del 2011**,

questa analisi [mostra risultati negativi](#) per la realizzazione della Torino-Lione, con perdite per lo Stato tra i 6 e gli 8 miliardi di euro.

Insomma, le analisi costi-benefici in senso stretto sulla Tav realizzate negli ultimi anni sono state due.

**(Leggi anche: [Lo scontro Travaglio-Delrio sulla Tav: il fact-checking](#))**

### **«Fermare la Tav costa più che finirla»**

A differenza dei costi di realizzazione dell'opera per l'Italia (circa 5 miliardi di euro, tra tratta transfrontaliera e nazionale), c'è più incertezza sul prezzo che dovrà pagare il nostro Paese in caso di blocco della Tav.

La relazione tecnico-giuridica, pubblicata insieme all'Acb il 12 febbraio 2019, ha elencato le voci di spesa relative ai costi in caso di scioglimento della realizzazione dell'opera. Come [spiega l'avvocato Pasquale Pucciariello](#), questi importi «possono essere indicati solo in via puramente ipotetica». Il costo definitivo del bloccare la Tav si saprebbe «solo all'esito di un procedimento complesso il cui risultato è del tutto imprevedibile».

In ogni caso, nello scenario peggiore possibile, fermare l'opera potrebbe costare in totale **4,2 miliardi di euro**, che comprende i soldi da restituire a Francia e Unione europea e i risarcimenti per lo scioglimento dei contratti in corso.

### **«Bloccare la Tav comporta il pagamento di penali»**

Fonti della Commissione europea e in ambito accademico – come [Paolo Beria](#), professore di Economia applicata al Politecnico di Milano – [hanno confermato](#) che non sono previste penali europee nel caso in cui l'Italia abbandoni il progetto.

Il *grant agreement* sottoscritto tra Francia, Italia e UE nel 2015 [prevede infatti «sanzioni pecuniarie e amministrative»](#) solo in caso di comportamenti fraudolenti e irregolari, l'accordo [afferma](#) poi che «nessuna

delle parti è autorizzata a chiedere un risarcimento in caso di risoluzione dell'opera di un'altra parte» (art. 16.4.2).

Come [spiega la relazione tecnico-giuridica](#) pubblicata il 12 febbraio 2019 dal Ministero delle Infrastrutture, «nell'ipotesi in cui lo scioglimento venisse giudicato alla stregua di una **violazione dell'accordo per colpa grave**, la somma dovuta sarebbe tra il 2 e il 10% e quindi tale somma si aggirerebbe tra un minimo di 16 mln/€ a un massimo di 81mln/€».

**[\(Leggi anche: Senza Tav si perderebbero davvero 50 mila posti di lavoro?\)](#)**

### **«La montagna è piena di amianto e uranio»**

Secondo i contrari alla Tav, uno dei punti più critici dell'opera [è la sua possibile nocività a livello ambientale](#) e per la salute degli abitanti non solo della valle, ma anche del Piemonte e della città di Torino.

Alcuni dubbi, per esempio, vertono sulla presenza di amianto e uranio nelle zone interessate dalla realizzazione del tunnel di base. Nella realizzazione del traforo sotto il Moncenisio, è infatti possibile che gli scavi incontrino sezioni di terreno contenenti le cosiddette “rocce verdi” (o “pietre verdi”), termine con cui sono indicate le ofioliti, che [possono avere al proprio interno](#) i minerali dell'asbesto, ossia amianto. Questi ultimi, una volta rilasciati nell'aria e respirati, possono causare gravi danni alla salute.

A marzo 2018, il Cipe [ha approvato](#) la variante di cantierizzazione della Torino-Lione, una modifica al progetto che – tra le altre cose – [ha imposto](#) che eventuali rocce verdi contenenti amianto siano stoccate in modo sicuro direttamente all'interno delle gallerie scavate, senza mai essere trasportate all'esterno. L'Agenzia regionale per la protezione ambientale (Arpa) del Piemonte [verifica le fasi di realizzazione](#) in corso d'opera e quelle immediatamente successive, **senza rilevare a oggi situazioni di pericolo** per la salute delle persone.

Inoltre, secondo i promotori, i cantieri della Tav sono realizzati con le tecnologie e [i sistemi di monitoraggio più avanzati nel settore](#), controllati e



progettati in ambienti chiusi per ridurre al minimo possibile gli impatti con l'ambiente esterno e la dispersione di sostanze nocive.

### «La nuova analisi costi-benefici ha bocciato la Tav per le accise e i pedaggi»

Uno degli aspetti più criticati dell'analisi costi-benefici pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture il 12 febbraio 2019 [riguarda l'impatto](#) stimato sulle finanze dello Stato nel caso si facesse la Tav.

Secondo gli autori dell'Acb, tra i costi e benefici complessivi, bisogna anche tenere in considerazione i minori introiti dovuti alle accise sui carburanti e ai pedaggi autostradali che si registreranno con la riduzione di autoveicoli sulle strade in presenza della nuova linea ferroviaria.

In uno scenario definito "realistico" di aumento dei flussi merci e passeggeri (+1,5 per cento di crescita annua), entro il 2059 con la Tav lo Stato subirebbe una perdita netta di accise superiore a 1,6 miliardi di euro, mentre i concessionari autostradali [incasserebbero](#) circa 3 miliardi di euro in meno dai pedaggi.

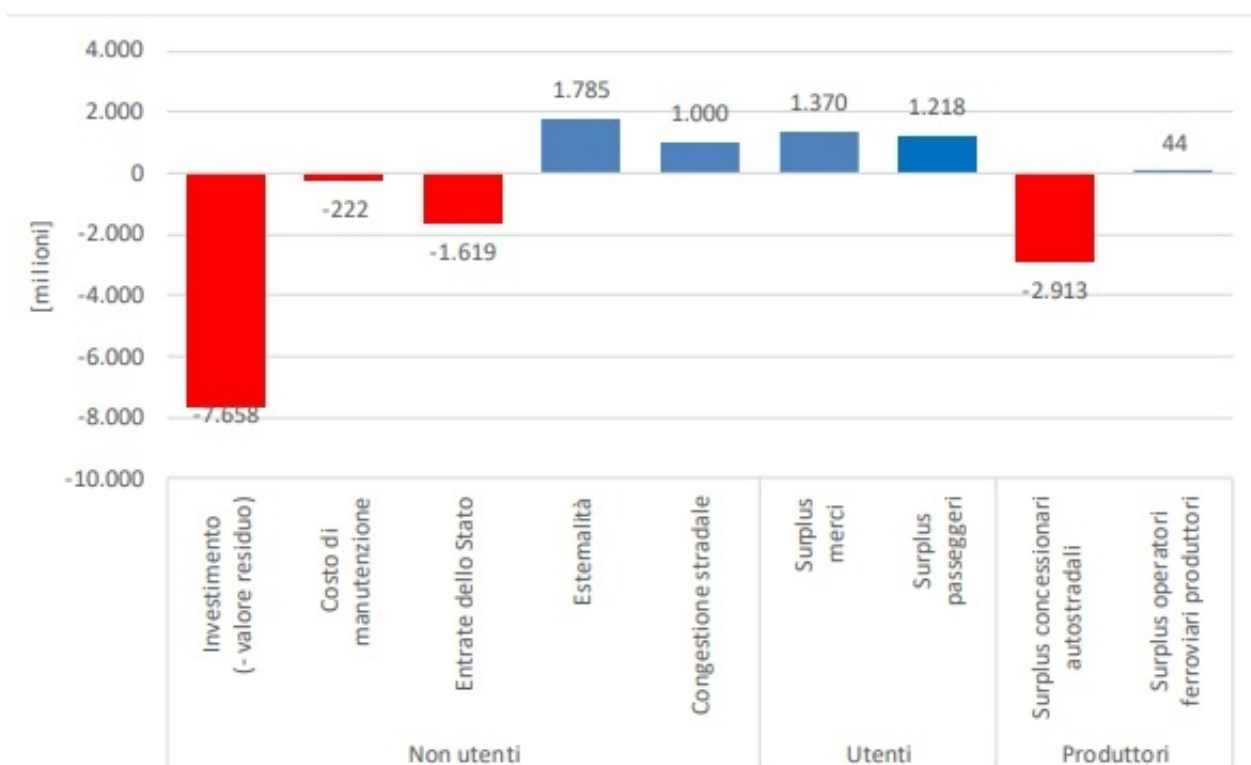


Figura 3. Confronto costi e benefici nello scenario "realistico" dell'Acb di

*febbraio 2019.*

I critici dicono però che, se si considerano queste tipologie di perdite, allora nessuna infrastruttura che punta a spostare il traffico da gomma a rotaia sarà mai conveniente.

Gli autori dell'Acb [sostengono](#) invece che il loro computo sia comunque corretto: ogni analisi costi-benefici deve valutare il contributo di una grande opera al benessere economico complessivo del Paese. L'obiettivo finale è quello di «stabilire se la società nel suo complesso stia meglio con o senza il progetto», considerando vantaggi e svantaggi per tutti le parti coinvolte – tra cui Stato e concessionari.

In realtà, **non c'è unanimità nella letteratura scientifica** su questo aspetto metodologico, che è presente anche nell'[analisi costi-benefici fatta nel 2011](#) – che calcolava perdite per le accise (circa 7 miliardi di euro) e i pedaggi (circa 9,5 miliardi). Secondo alcuni economisti, infatti, i mancati introiti di queste due voci [non dovrebbero essere considerati come costi](#).

In ogni caso, anche non considerando queste due voci, l'Acb di febbraio 2019 mantiene una valutazione finale negativa sulla Tav: i costi per la collettività sarebbero comunque superiori ai benefici.

**[\(Leggi il nostro speciale per Agi: Tav. La verità dei fatti\)](#)**