Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 14 febbraio 2019

Waypress
media monitoring

TAV

Sole 24 Ore	14/02/19	P. 1	TAV, LA UE CHIEDE SPIEGAZIONI CONTRO-ANALISI: BENEFICI SUPERIORI	PERRONE MANUELA	1
Corriere Della Sera	14/02/19	P. 1	LA CONTROANALISI SULLA TAV: VALORE POSITIVO DI 400 MILIONI	IMARISIO D I MARCO	3
Italia Oggi	14/02/19	P. 33	UN PASTICCIO SULLA TORINO-LIONE	MASCOLINI ANDREA	5

TORINO LIONE

Sole 24 Ore	14/02/19	P. 1	CRITERI DISCUTIBILI E RISULTATI PARADOSSALI	CASCETTA ENNIO	6

ARCHITETTURA

Italia Oggi	14/02/19	P. 35	ARCHITETTURA, ACCESSO SENZA SOGLIA		8

RESPONSABILITÀ DEI MEDICI

Italia Oggi	14/02/19	P. 1	MEDICI SEMPRE PIU' SOTTO ATTACCO	DAMIANI MICHELE	9

Il Sole 24 ORE

Data 14-02-2019
Pagina 1
Foglio 1 / 2

Tav, la Ue chiede spiegazioni Contro-analisi: benefici superiori

INFRASTRUTTURE

La commissaria Bulc: da Italia e Francia studio positivo già nel 2015

L'analisi costi-benefici sulla Tav, secondo la quale i costi superano i benefici di 7-8 miliardi, finisce nel mirino della Commissione Ue: «Solleciteremo chiarimenti alle autorità italiane» dicono a Bruxelles. Secondo la commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc lo studio non era necessario poiché già nel 2015 Italia e Francia avevano presentato un'analisi che «era stata giudicata positivamente». Il governo rimanda il redde rationem. Il premier Conte annuncia che una decisione politica sarà presa nelle prossime settimane. Il coordinatore del gruppo di esperti, Marco Ponti, difende il proprio lavoro in audizione alla Camera e rivendica neutralità mentre le opposizioni chiedono di ascoltare il commissario che non ha firmato l'analisi. – *a pagina 3*

La contro-analisi sulla Tav: calcolare solo i costi per l'Italia

L'altolà della Ue. Bruxelles: «L'analisi non era necessaria e i tempi stringono». Per il commissario dissidente Coppola (senza accise e spese effettuate) i benefici supererebbero di 300 milioni i costi

Manuela Perrone
Giorgio Santilli

Nell'analisi costi-benefici sulla Tav Torino-Lione svolta dal commissario dissidente Pierluigi Coppola e consegnata martedì al ministro Toninelli il risultato è positivo per 300 milioni: i benefici della Torino-Lione supererebbero i costi se si utilizzassero alcuni criteri largamente condivisi dagli standard internazionali.

«L'analisi corretta secondo le linee guida Ue - dice Coppola nel suo documento - dovrebbe anzitutto considerare soltanto i costi per l'Italia» (pari a 5,6 miliardi) e non quelli dell'intera opera senza divisione fra Parigi, Roma e Bruxelles. Andrebbero poi considerati «i costi di ripristino dei luoghi per 500 milioni e i costi di adeguamento della linea storica (seconda canna del tunnel del Frejus) per 1,5 miliardi». Inoltre non si dovrebbero considerare i costi già spesi (0,4 miliardi) e non di dovrebbe considerare la perdita di accise. Su questo, che è il punto più controverso, dice Coppola: «L'approccio convenzionale dell'analisi costi-benefici e le linee guida comunitarie e nazionali suggeriscono che le tasse vengano escluse dal calcolo, perché costituiscono un trasferimento dal consumatore alle casse dello Stato, e non rappresentano risorse consumate. L'analisi del gruppo di lavoro include, invece, le accise sui carburanti, con il risultato che il beneficio della realizzazione della nuova linea in termini di riduzione dei tempi di viaggio e di riduzione delle esternealità (inquinamento, congestione, riscaldamennto globale, etc) risulta in parte annullato dalla perdita di entrate fiscali per gli Stati».

Il giorno dopo la pubblicazione dell'analisi costi-benefici sulla Tav, il documento messo a punto dalla task force di Marco Ponti e fatto proprio da Toninelli, che avrebbe dovuto guidare la decisione politica, ha già perso gran parte della sua capacità di traino. E non è solo la relazione di Coppola a contestare il lavoro fatto dal gruppo di lavoro guidato da Marco Ponti. Lo attacca l'Unione europea: «Non era necessaria, la precedente analisi era stata considerata sufficiente per finanziare l'opera», ha detto il portavoce della commissaria ai trasporti Bulc che poi ha rivolto il monito direttamente al governo: «Più tempo si perde, più aumentano i rischi». Oggi incontro tecnico fra gli uomini di Toninelli e quelli della commissione.

Il premier Conte difende l'analisi tecnica ma conferma che la decisione sarà politica e «complessiva» (si veda articolo in basso). Il coordinatore della task force, Marco Ponti, difende il proprio lavoro in audizione alla Camera e rivendica «neutralità» rispetto agli interessi politici ed economici in gioco, ma non risponde alla gran parte delle moltissime obiezioni avanzate al suo lavoro, mentre le opposizioni (a partire dalla pd Raffaella Paita) chiedono di ascoltare anche il componente dissidente della task force ministeriale, Pierluigi Coppola. All'attacco va anche il sistema economico e sociale, imprese e sindacati, che chiedono di aprire i cantieri e

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

concretizzare i psoti di lavoro.

Soprattutto, sembra saltare qualunque nesso fra l'analisi tecnica la sua utilità ai fini della decisione politica. A questo contribuisce ovviamente il fuoco della Lega che delegittima le conclusioni del lavoro e rivendica una decisione completamente svincolata dall'analisi. L'effetto complessivo è di un totale isolamento dei Cinque stelle e dei tecnici ministeriali.

L'elenco dei nodi lasciati irrisolti dall'analisi costi-benefici evidenzia, d'altra parte, tematiche di difficilissima gestione politica. A partire dall'affermazione, in contrasto con le linee Ue ma confermata dallo stesso Ponti, che le opere ferroviarie presentano uno scarso beneficio ambientale e un profilo costi-benefici mediamente molto più basso delle strade. Come potrebbe il ministro Toninelli costruire una politica dei trasporti su una simile conclusione tracciata dall'analisi di Marco Ponti e dalle sue parole alla Camera? L'intero contratto di programma Fs sarebbe da riscrivere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI COSTI BENEFICI SECONDO LE LINEE GUIDA UE

1. In base alle linee guida europee, nell'analisi costi benefici della Tav andrebbero considerati solo i costi per l'Italia

2. I costi di ripristino dello stato dei luoghi: 500 milioni circa

3. Costi di adeguamento della lina storica (seconda canna del tunnel Frejus) ammontano a 1,5 miliardi di euro

4. Non si considerano i costi già spesi, che ammontano a 400 milioni di euro

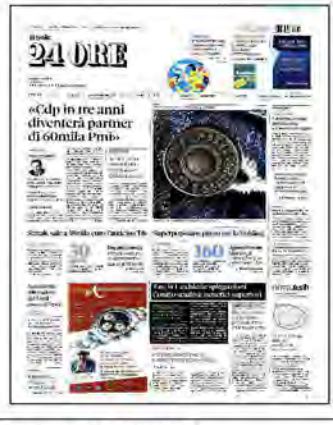
5. Non si considera la perdita di accise. L'approccio convenzionale dell'analisi costi benefici e le linee guida comunitarie e nazionali suggeriscono che le tasse vengano escluse dal calcolo perché rappresentano un trasferimento di risorse dal consumatore alle casse dello Stato, e non risorse consumate

6. Il valore attuale netto economico (vale a dire il rapporto costi benefici) risulterebbe positivo e pari a circa +300 milioni di euro. Se si eliminano anche i costi della collina morenica, e si ipotizza un adeguamento di tutta la linea storica il valore attuale netto potrebbe aumentare di circa 1,5 miliardi di euro

11,5

I COSTI IN MILIARDI

Si considerano i costi dell'intera tratta compresi i costi della Francia e della Ue e le perdite di accise italiane, francesi e svizzere



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Data 14-02-2019
Pagina 1
Foglio 1 / 2

IL TESTO DI COPPOLA

La controanalisi sulla Tav: valore positivo di 400 milioni

La versione dell'ingegner Pierluigi Coppola, il sesto incomodo della famosa commissione costi-benefici, l'unico non schierato contro la Tav, confuta i risultati del documento commissionato da Toninelli con i 7 miliardi di euro di costi. E calcola i possibili vantaggi economici.

a pagina 2

di **Marco Imarisio**

«Il saldo sui conti è positivo di almeno 400 milioni» La controanalisi di Coppola

Il prof «dissidente»: assurdo includere le accise

Le carte

di **Marco Imarisio**

«Includere la perdita delle tasse sulla benzina nell'analisi economica crea confusione quando non porta addirittura a risultati incoerenti». La versione dell'ingegner Pierluigi Coppola, il sesto incomodo della famosa commissione costi-benefici, l'unico membro non schierato storicamente contro la Tav, ribalta i risultati del documento commissionato da Danilo Toninelli, che seppellivano la futura linea dell'alta velocità sotto una montagna da sette miliardi di euro di costi.

A fare una «analisi corretta», parola del dissidente, professore di Trasporti a Roma-Tor Vergata, seguendo le linee guida dell'Unione Europea, invece il saldo dell'opera è positivo, perché produrrebbe un valore attuale netto economico pari ad almeno 400 milioni, in un'ottica solo italiana. Con l'aumento già annunciato del cofinanziamento europeo, il valore positivo potrebbe salire di altri 500 milioni, senza contare il miliardo e mezzo che si risparmierebbe eliminando l'attraversamento della collina morenica nei pressi di Avigliana. Così si legge nello schema allegato alla controperizia, consegnata al ministro.

Troppa grazia, e anche troppa divergenza tra i due studi. Da dove nasce questo squilibrio? «L'approccio convenzionale delle analisi costi-benefici e le linee guida comunitarie e nazionali» scrive Coppola, suggeriscono che le accise sui carburanti vengano escluse dal calcolo «perché costituiscono un trasferimento dal consumatore alle casse dello Stato, e non rappresentano risorse consumate». Il gruppo di lavoro presieduto da Marco Ponti invece le include, «creando effetti distorsivi» e annullando in parte il beneficio della realizzazione della nuova linea in termini di riduzione dei tempi di viaggio, dell'inquinamento, della congestione, del riscaldamento globale. Lo scostamento dalla metodologia ufficiale operato da Ponti «appare del tutto immotivato», e crea il paradosso per cui più crescita e più domanda finiscono per generare meno benefici netti.

Gli altri rilievi riguardano l'assenza di qualunque scenario che contempli la mancata realizzazione dell'opera e quindi i costi necessari per l'adeguamento della linea storica, comunque «non più rispondente alle esigenze del trasporto merci contemporaneo», quantificati nella relazione del gruppo di lavoro in 1,4-1,7 miliardi di euro «ma non compresi nel calcolo». O la Tav, o niente, afferma Coppola. «In assenza del tunnel di base è verosimile ipotizzare una progressiva scomparsa dei treni merci lungo la tratta e un progressivo aumento dei trasporti dei volumi di traffico di autocarri e autoarticolati», con aumento dei costi di trasporto, inquinamento ambientale, e congestione stradale. Uno stop alla Tav verrebbe a creare «un tratto mancante nella rete ferroviaria europea» che «avrebbe conseguenze economiche per l'Italia e in particolare per tutte le regioni del nord, anche in termini di riduzione dei finanziamenti europei, oltre che di accessibilità e sviluppo». Le ultime contestazioni riguardano il metodo seguito da Ponti, che da un lato ha adottato la «regola della metà» per valutare il beneficio diretto per passeggeri e merci della Tav, e dall'altro ha stimato al ribasso il valore residuo dell'opera, calcolata in sessant'anni, quando, come insegnano proprio la vecchia linea e altri casi analoghi «si suggerisce invece di utilizzare un valore di vita utile di almeno 100 anni». Il pensiero di Coppola è chiaro. Ma il Galateo accademico non contempla l'attacco diretto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La relazione

1 «Il costo totale quasi 10 miliardi»

Dall'analisi costi-benefici, illustrata in 78 pagine, emerge che completando la Torino-Lione «si verificherebbero perdite per 7 miliardi e vantaggi economici per 885 milioni». Nel dossier viene inoltre indicato in 9,930 miliardi il costo totale dell'opera

2 Il prezzo dello stop non è prevedibile

Nel dossier viene spiegato che in caso di stop alla Tav «il costo massimo tra penali e rimborsi potrebbe raggiungere i 4,2 miliardi». Ma è solo un'ipotesi, perché il dossier (a pagina 52) ammette poi che non è possibile quantificare in maniera precisa il «prezzo» delle penali

3 I tagli stimati sulle percorrenze

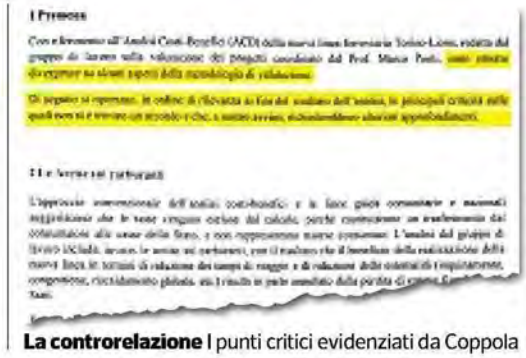
Se venisse realizzata «la Tav, in media, in un giorno, la durata dei viaggi dei veicoli tra Milano e Parigi si ridurrebbe di 2 minuti e 20 secondi; quelli tra Milano e Lione si accorcerebbero di 1 minuto e 20 secondi e il tempo di attraversamento della tangenziale di Torino calerebbe di 5 secondi»

4 «Con meno Tir meno accise»

Nel calcolo dei costi negativi, il dossier considera anche il fatto che «trasportare le merci con i treni invece che con i Tir taglierebbe il consumo di carburanti, riducendo quindi gli incassi in base alla tassazione degli stessi, oltre al mancato incasso dei pedaggi autostradali

Il docente

Pierluigi Coppola, 46 anni



La controrelazione I punti critici evidenziati da Coppola

Tecnico Marco Ponti, 77 anni, che guida la commissione sull'analisi costi-benefici per la Torino-Lione, ieri in commissione Trasporti alla Camera (*LaPresse*)

CORRIERE DELLA SERA

Conte: attacchi scomposti

La Ue e il caso Tav: l'Italia chiarisca

«Il saldo sui conti è positivo di almeno 500 milioni» La controanalisi di Coppola

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Data 14-02-2019
Pagina 33
Foglio 1

L'analisi costi-benefici sull'alta velocità utilizza metodi non allineati con le indicazioni Ue

Un pasticcio sulla Torino-Lione

Benefici ambientali ignorati. Costi del no sottostimati

DI ANDREA MASCOLINI

Fare l'alta velocità Torino-Lione significa andare incontro a costi (che superano i benefici) per un importo variabile, a secondo delle stime più o meno realistiche, fra 7 e 8,7 miliardi; emergono però forti perplessità sul metodo adottato e su due aspetti: i costi dell'opera sono aggregati e non suddivisi fra Francia, Ue e Italia e nella valutazione dei costi derivanti dal «non fare» al miliardo e settecento milioni di penali non sembrano essere stati aggiunti né i costi del ripristino del cantiere (347 milioni), né le spese per l'adeguamento della linea storica (1.6 miliardi) che porterebbero a circa 3,6 miliardi l'esborso certo per dire no all'opera. È quanto si ricava da una prima lettura dei dati contenuti nelle 70 pagine di analisi costi-benefici (Acb) sull'alta velocità Torino-Lione messa a punto dalla Commissione presieduta da **Marco Ponti**. L'analisi, che peraltro riporta la firma di cinque commissari e non del sesto, l'ingegnere **Pierluigi Coppola**, che non ha sottoscritto il documento e si è dimesso traccia due scenari uno riferito al 2011 (ritenuto dalla Commissione molto ottimistico) e l'altro più realistico. Secondo il primo approccio il Vane (Valore attuale netto economico) con i «costi a finire» risulterebbe negativo (-7.805 milioni); mentre «a costo completo» assommerebbe a -8.760 milioni. Se poi non si realizzasse la tratta Avigliana-Orbassano, il costo di investimento si ridurrebbe di 1,7 miliardi e Il costo attualizzato di investimento e manutenzione della linea diminuirebbe di 1,2 miliardi. Dal lato dei benefici non potrebbero però essere conseguiti quelli che interessano i passeggeri regionali e che risultano sull'intero orizzonte di valutazione del progetto pari a 569 milioni. Il Vane con costi a finire risulterebbe quindi pari a -7.212 milioni e quello calcolato con riferimento al costo intero a -8.167 milioni. Con il secondo scenario più «realistico» si prevede che siano dimezzati i flussi di merce attratti dal modo stradale; si assume che la diversione modale avvenga su percorsi non superiori ai 500 km in territorio italiano e francese e non si verifichi (o non sia attribuibile direttamente al progetto) per le tratte più periferiche (ad esempio internamente alla Slovenia); si assume un tasso di crescita dei flussi di merci e di persone pari all'1,5% (invece del 2,5%); per i passeggeri si stima la domanda generata per il segmento di lunga percorrenza pari al 50% di quella esistente. In questo quadro il Vane risulta pari rispettivamente a -6.995 milioni considerando i costi «a finire» e a -7.949 milioni qualora si faccia riferimento al costo intero. Relativamente allo scenario «Osservatorio», la riduzione delle perdite di benessere derivanti dai minori introiti da pedaggio per i concessionari e da accise per gli Stati risulta più rilevante rispetto alla diminuzione dei benefici per gli utenti e delle esternalità. In caso di mancata realizzazione della tratta Avigliana-Orbassano i mancati benefici per i passeggeri regionali risulterebbero pari a 305 milioni. In questo caso il Vane sarebbe oscillante fra 6.138 milioni e 7.093 milioni.

I primi commenti tecnici sono orientati a evidenziare come la Commissione abbia in primo luogo applicato in maniera non coerente le indicazioni della Commissione europea, obbligatorie dal 2014 e recepite dal ministero delle infrastrutture nel 2017: è stato questo il punto centrale del dissenso di Pierluigi Coppola perché non sarebbero dovuti entrare nell'analisi i costi derivanti dalle minori accise incassate dallo Stato. Inoltre da più parti è emerso come siano stati sottostimati i benefici ambientali derivanti dallo spostamento da gomma e ferro del traffico, mentre - di converso - sarebbero invece stimati in eccesso i benefici derivanti dal progresso tecnologico applicato alla produzione di Tir e automobili. Altro punto critico è che l'analisi prende in considerazione il complesso dei costi realizzativi e non li ripartisce fra Italia, Unione europea e Francia e Unione europea. In realtà, su oltre 11 miliardi di costo dell'opera, il nostro Paese ne sopporterebbe 5,6. Infine non appare chiaro per quale ragione il costo totale derivante dal no all'opera: nella relazione tecnico-giuridica si stima un massimo di 1,7 miliardi di possibili penali e restituzione di fondi all'Unione europea (400 milioni per lo stop ai contratti, di 81 milioni per violazione del dell'accordo, di 400 milioni per la rivalsa francese, di 535 e di 297 milioni per importi Ue da restituire o non incassare). Su questo punto, peraltro il Ministero in una nota ha fatto presente che inizialmente la percentuale (compresa tra 10 e 30% prevista a titolo di risarcimento per lo scioglimento dei contratti) non andava «parametrata sul costo totale dell'opera ma sui contratti effettivamente in essere», così da arrivare al massimo di 400 milioni (130 il minimo). Non si aggiungono però a queste voci sia il costo di sistemazione dei luoghi del cantiere, sia l'ammodernamento della linea storica, risalente a fine '800 (pari a circa 1,7 miliardi), per un totale di oltre 3,6 miliardi.

Le criticità della relazione sulla Torino - Lione

Investimenti	L'analisi non applica le indicazioni MIT di giugno 2017 sulla valutazione degli investimenti pubblici
Accise	I costi per il mancato introito delle accise da carburanti non possono essere inclusi nell'analisi; già le linee guida UE obbligatorie dal 2014 non li prevedono più
Costi	I costi dell'opera sono quelli complessivi e non sono distinti fra Francia, Unione europea e Italia
Ambiente	Sembrano sottostimati i benefici di natura ambientale
Obiettivo	Non si tiene conto dell'obiettivo Ue di arrivare entro il 2050 al 50% di trasporto su ferro e 50% su gomma
Disimpegno	Nei costi derivanti dalla non realizzazione dell'opera non compaiono i costi di adeguamento della linea storica e di ripristino del cantiere

Un pasticcio sulla Torino-Lione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Data 14-02-2019
Pagina 1
Foglio 1 / 2

COSTI & BENEFICI

CRITERI DISCUTIBILI E RISULTATI PARADOSSALI

di **Ennio Cascetta**

Il rapporto del Mit sulla analisi benefici costi della linea Torino-Lione, contiene diversi aspetti non condivisibili che ne inficiano le conclusioni e le eventuali decisioni su di esse basate.Il primo riguarda la valutazione dei costi. Si considerano come costi non solo quelli di investimento e di gestione dei servizi ferroviari ma anche, e soprattutto, i mancati introiti delle accise sul carburante per la riduzione dei tir e delle auto e quelli dei gestori autostradali. — *Continua a pagina 3*

LA RELAZIONE SOTTO LA LENTE

CRITERI DISCUTIBILI E RISULTATI PARADOSSALI

di **Ennio Cascetta**

Continua da pagina 1

Nello scenario di maggiore traffico (irrealistico per lo studio) questi "costi" valgono rispettivamente 6,1 e 7,9 miliardi con un risultato economico («Van») negativo dell'intero investimento di circa 7.8 miliardi. Nello scenario ritenuto più realistico dallo studio, si dimezza il traffico ferroviario, i mancati ricavi dalle accise si riducono a soli 1,6 miliardi e i mancati introiti dei gestori autostradali a 2,9 miliardi con un «Van» ancora negativo di circa 7 miliardi. Insomma le cose vanno meglio (o meno peggio) e si "risparmiano" 800 milioni se la ferrovia trasporta meno merci e meno passeggeri. È agevole concludere che le cose andrebbero ancora meglio (o meno peggio) se una volta finita la ferrovia questa non fosse aperta al traffico. È evidente la distorsione di queste ipotesi che confondono analisi economica ed analisi finanziaria e valutano la convenienza di un investimento sulla base dell'attuale sistema di tassazione indiretto tutto basato sui carburanti. Se cambiasse la tassazione italiana spostandola dai carburanti ai tabacchi o ai giochi di azzardo cambierebbe radicalmente la convenienza economica dell' investimento. I sistemi di tassazione si cambiano, le infrastrutture e la visione del sistema dei trasporti nazionale ed europeo basato su un uso maggiore della ferrovia e su una minore dipendenza dai combustibili fossili e dall'autotrasporto, no. Se si facesse una analisi benefici costi dell'intera rete ferroviaria italiana utilizzando il metodo utilizzato dal Mit potrebbe risultare conveniente chiuderne buona parte lasciando che persone e cose si spostassero unicamente su strada, ancor meglio su autostrada. Una conclusione davvero paradossale per un ministero che si è ripetutamente espresso per la tutela dell'ambiente, la sicurezza stradale, il trasporto ferroviario dei pendolari e contro le concessioni autostradali.

Ancora, risulta molto discutibile il metodo utilizzato per calcolare i benefici. Un euro in meno per i concessionari autostradali vale solo 50 centesimi come risparmio dell'automobilista. Una conseguenza di un metodo tradizionale, e teoricamente superato, di calcolare i benefici dei consumatori che però presuppone che vengano eliminati dai costi e dai benefici i trasferimenti, cosa non fatta nella analisi del Mit. E a proposito di mancati introiti degli operatori, nella analisi non c'è traccia di tanti altri operatori avvantaggiati dalla crescita del traffico ferroviario, ad esempio i terminalisti portuali che vedrebbero aumentare il traffico di container per il migliore collegamento ferroviario dei porti liguri.

Altrettanto incomprensibile appare il quadro della valutazione. Vengono considerati i costi di investimento (11,5 miliardi) e i benefici della intera tratta Bussoleno-San Jean de Murien, e quindi i costi sostenuti dalla Francia, dalla Ue e le perdite di accise italiane, francesi e svizzere. È come se la analisi le stesse facendo la Ue, che le ha ripetutamente fatte con tecniche più sofisticate. Anche in questo caso un paradosso aiuta a comprendere meglio. Se la linea fosse a costo zero per l'Italia (la Ue e la Francia pagano tutti i costi) anche nell'ipotesi più ottimistica sul traffico, l'analisi risulterebbe egualmente negativa. Ma questa analisi benefici costi non dovrebbe servire per le decisioni dell'Italia?

Inoltre, la valutazione dei costi di investimento (almeno quelli relativi al contributo italiano di circa 5 miliardi) dovrebbe tenere conto della attuale situazione economica, dell'elevato tasso di disoccupazione non solo nell'edilizia, oltre che degli effetti indotti sull'economia, sia diretti che indiretti. Tutto ciò manca nell'analisi che tiene conto solo della disoccupazione del settore e riduce il costo finanziario dell'investimento di un mero 15 per cento.

Infine, le stime di traffico appaiono arbitrarie. Buona parte del rapporto è dedicata a dimostrare l'eccessivo ottimismo della stima del 2011 che prevede 52 milioni di tonnellate merci, 4,6 milioni di passeggeri di lunga percorrenza e 8 milioni di passeggeri regionali al 2059 e si propongono valori sostanzialmente dimezzati sulla base di diverse ipotesi di crescita del Pil (e quello europeo?). Sia i primi che i secondi a quanto è dato capire non si basano su un analisi dei flussi di domanda dell'intero settore alpino che oggi utilizza i passaggi di Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco tenendo conto della maggiore convenienza di per-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

corsi che utilizzano il nuovo tunnel con prestazioni completamente diverse, treni merci lunghi 750 metri e pesanti 2000 tonnellate o di convogli di alta velocità che impiegano 2 ore e 40 minuti da Milano a Lione contro le 5 ore attuali.

Insomma leggendo il rapporto del Mit si ha la netta sensazione di un approccio pregiudizialmente contrario alla ferrovia, come direbbe Totò "a prescindere", in netto contrasto con le scelte fatte nei decenni dal nostro Paese, dalla Ue e da tanti altri Paesi del mondo, ad iniziare dalla Cina.

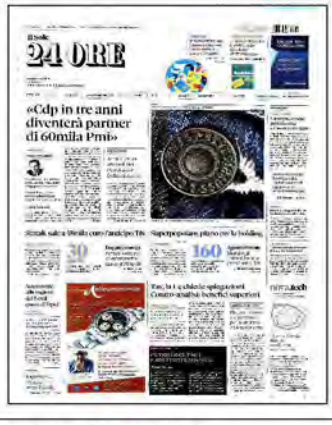
Professore ordinario di pianificazione dei trasporti alla Università Federico II di Napoli e coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit 2015-17

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AFP

Lavori in corso
I tunnel scavati fino ad oggi considerando il totale dei lavori è di 25 chilometri

> Se si utilizzassero gli stessi criteri per l'intera rete ferroviaria converrebbe chiuderne buona parte


«Cdp in tre anni diventerà partner di 60mila Pmi»

La contro-analisi sulla Tav: calcolare solo i costi per l'Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Data 14-02-2019
Pagina 35
Foglio 1

TAR LAZIO

Architettura, accesso senza soglia

Niente soglia minima di punteggio per accedere alla facoltà di «scienze per l'architettura». Previsto lo scorrimento della graduatoria a totale copertura dei posti disponibili. E' quanto stabilito dal Tar Lazio con l'ordinanza n. 1031 dell'11 febbraio 2019, con cui è stato accolto il ricorso presentato dall'Unione degli universitari (Udu). «Da diversi anni ormai», dichiara il coordinatore dell'Udu, «segnaliamo l'inutilità del numero programmato per il corso di studi in architettura in quanto le richieste sono paragonabili al numero di posti disponibili, ma molti aspiranti studenti, pur trovandosi in posizione utile in graduatoria, non possono frequentare il corso a causa della soglia minima dei 20 punti da superare per poter accedere». L'effetto di tale soglia è stato l'altissimo numero di posti non assegnati «pari a circa 1783 per l'oggettiva difficoltà di superamento del test». Il Tar ha dichiarato illegittima tale soglia perché impedisce «l'attuazione del diritto allo studio e la piena allocazione delle risorse secondo la potenziale ricettività delle strutture universitarie».

Medici indagati ma innocenti

Più di 300 mila le cause contro i dottori. Assolti al 95%

Architettura, accesso senza soglia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Data 14-02-2019
Pagina 1
Foglio 1

Medici sempre più sotto attacco

Sono trecentomila le cause giacenti. E ogni anno se ne aggiungono 35 mila
Ma nel 95% dei processi penali vengono assolti. In sede civile 66% di vittorie

Medici italiani molto indagati e poco colpevoli. Sono più di 300 mila le cause giacenti nei tribunali contro dottori e strutture sanitarie, sia pubbliche che private, con 35 mila nuove azioni legali che vengono intentate ogni anno. Il 95% dei procedimenti penali, però, si conclude con un proscioglimento; cifra che scende al 66% per quanto riguarda i contenziosi civili. I numeri sono contenuti in un documento realizzato dal gruppo Consulcesi.

Damiani a pag. 35

L'assoluzione penale vale anche per il civile

L'assoluzione penale salva il medico anche dall'azione civile. Nel caso in cui il dottore sia assolto e la sentenza indichi solo l'accertamento della colpa lieve, e quindi avrà rispettato linee guida o prassi, il dottore non avrà nessun obbligo di risarcimento. E' quanto stabilito dalla Corte di cassazione, quarta sezione penale, nella sentenza 5892/2019 pubblicata lo scorso 11 febbraio. La vicenda riguarda due dottoresse condannate in primo grado per omicidio colposo; alle due dottoresse erano stati contestati «profili di colpa per imprudenza, imperizia e negligenza». La corte di appello, invece, ha accolto il ricorso delle due assolvendole, ma confermando le statuizioni civili predisposte dal tribunale di primo grado. La Corte ha «annullato senza rinvio la sentenza impugnata, limitatamente alla conferma delle statuizioni civili». Secondo la Corte aver agito nel rispetto di linee guida o buone pratiche clinico-assistenziali esclude la punibilità. Dato che «il giudice penale decide sulla condanna risarcitoria proposta dalla parte civile quando pronuncia sentenza di condanna, la valutazione del giudice si riferisce automaticamente anche sulla decisione relativa alla responsabilità civile».

I dati contenuti in un report Consulcesi. Ogni anno intentate 35 mila nuove azioni legali

Medici indagati ma innocenti

Più di 300 mila le cause contro i dottori. Assolti al 95%

Pagina a cura
DI MICHELE DAMIANI

Medici italiani molto indagati e poco colpevoli. Sono più di 300 mila le cause giacenti nei tribunali contro dottori e strutture sanitarie, sia pubbliche che private, con 35 mila nuove azioni legali che vengono intentate ogni anno. Il 95% dei procedimenti penali, però, si conclude con un proscioglimento; cifra che scende al 66% per quanto riguarda i contenziosi civili. I numeri sono contenuti nel documento «Analisi del contenzioso medico paziente», realizzato dal gruppo Consulcesi e presentato in conferenza stampa al Ministero della salute durante l'evento «Basta odio medici-pazienti». Le aree maggiormente a rischio contenzioso sono chirurgia (45,1%), materno-infantile (13,8%), medicina generale (12,1%) e emergenza-urgenza (10,6%). Partendo da un'analisi geografica, invece, viene evidenziato che la maggior parte delle cause è intentata al sud e nelle isole (44,5%), con percentuali più basse al nord (32,2%) e ancor più basse al centro (23,2%).

Questi numeri hanno avuto un effetto sulla categoria: infatti, secondo quanto emerge dall'analisi realizzata dalla Commissione parlamentare di inchiesta sugli errori sanitari, il 78,2% dei medici ritiene di correre un maggior rischio di procedimenti giudiziari rispetto al passato; il 68,9% pensa di avere tre probabilità su dieci di subirne e il 65,4% ritiene di subire una pressione indebita nella pratica quotidiana a causa della possibilità di subire un processo.

Oltre ai numeri sui procedimenti in atto, il rapporto analizza anche quanto intraprendere queste azioni legali costi a medici e pazienti; immaginando cause che contemplino un risarcimento medio di 100 mila euro, per una causa penale servono 36.901 euro, per una civile si arriva fino a 50.128 euro (i numeri sono ricavati applicando il decreto 37/2018 «determinazione dei parametri per la liquidazione di compensi per la professione forense»). Per cercare di porre un freno a questa deriva, Consulcesi propone l'istituzione di un Arbitrato della salute: «partendo dall'analisi statistica del contenzioso legale medico paziente», fanno sapere dal gruppo, «è emersa la necessità di istituire un luogo di confronto, e non di contrapposizione, per la risoluzione delle controversie: l'Arbitrato della salute». L'Arbitrato dovrebbe rappresentare un luogo di recepimento di tutte le istanze che riguardano l'intera attività sanitaria, comprese le modalità relative al suo concreto svolgimento e le possibili controversie che possano insorgere tra il personale sanitario, le strutture ed i pazienti. «Un organismo libero, indipendente ed imparziale, sia nello svolgimento delle sue funzioni che nell'adozione delle decisioni, che nascerà con l'idea di coinvolgere tutte le parti in causa invitandole a ricercare una soluzione conciliativa davvero condivisa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.