

Il caso

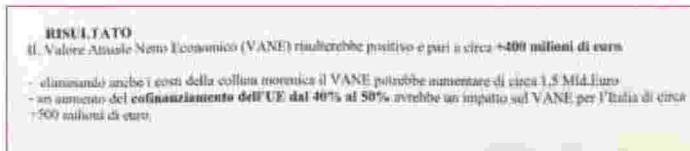
# Tav, il controparere di Coppola “Positiva fino a 2,4 miliardi”

Il documento dell'esperto ribalta l'analisi di Ponti. La dilazione sui tempi ora vacilla

PAOLO GRISERI, TORINO

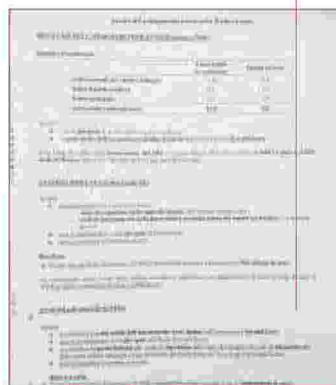
Nell'analisi della Torino-Lione i benefici prevalgono sui costi per un valore compreso tra 400 milioni e 2,4 miliardi. Nel documento consegnato martedì al ministro Toninelli, Pierluigi Coppola, l'unico esperto della commissione non schierato contro la Tav, ribalta completamente i risultati dell'indagine di Ponti che hanno fatto esultare i politici grillini. E questo perché, scrive Coppola, nel corso dei lavori «sono emerse divergenze su alcuni aspetti della metodologia di valutazione». In particolare Coppola contesta «la scelta di comprendere nel calcolo le accise sui carburanti», scelta che «non appare condivisibile in quanto non è coerente con le linee guida del ministero delle infrastrutture e con i criteri della Commissione europea che indicano di non considerare le tasse e le entrate fiscali». Inoltre lo studio di Ponti non tiene in considerazione gli effetti dell'abbandono del corridoio logistico che attraversa la pianura padana mentre senza la Torino-Lione si potrebbe arrivare «alla modifica del tracciato del corridoio V, ad esempio facendolo passare a Nord dell'arco alpino. Ciò avrebbe conseguenze economiche negative per tutte le regioni del Nord Italia».

Ma una delle critiche più radicali all'analisi di Ponti è che considera costi che non sono italiani. Se ci si limita all'Italia i costi complessivi (compreso il già speso) sono di 5,6 miliardi e non 12,9 e se si mettono sulla bilancia i costi per ripristinare i luoghi prima degli scavi, i benefici supererebbero i costi di circa 400 milioni. Se poi l'Ue, come ha promesso, porterà dal 40 al 50% il suo contributo, l'Italia guadagnerebbe altri 500 milioni. Infine se si rinunciassero alla galleria vicino allo scalo logistico di Orbassano il risparmio sarebbe di un ulteriore miliardo e mezzo. Così, in totale, i benefici supererebbero i costi di circa 2,4 miliardi di euro. Una rasoia-ta, il documento del professor Coppola, che mette in evidente difficol-



**Il documento**  
 Il documento sull'analisi costi-benefici sulla Tav dell'ingegner Pierluigi Coppola

tà il gruppo Ponti. Forse consapevole che ieri ha cominciato a circolare la controrelazione, Ponti è andato in Parlamento a sostenere di essere «un tecnico neutrale». E in serata anche il premier Conte ha sentito il dovere di una difesa d'ufficio di Ponti: «La sua analisi non può essere definita di parte. Il go-



verno nelle prossime settimane prenderà una decisione politica». Ma sarà molto difficile convincere il Parlamento che quella di Ponti è un'analisi oggettiva: soprattutto alla luce del documento di Coppola.

Nessun stupore dunque se l'Europa non terrà conto dell'analisi realizzata dagli uomini di Toninelli. Per il semplice fatto che l'unica analisi considerata valida dall'Ue è quella presentata da Francia e Italia all'inizio di questo decennio. Quell'analisi che è servita da base a Bruxelles per erogare i primi finanziamenti. Dunque rimetterla in discussione significa aprire la questione della restituzione delle somme già spese, 1,4 miliardi di euro. Un pasticcio che l'Europa non intende avallare. Dopo alcuni giorni di esame dei documenti giunti da Roma, tocca a Violeta Bulc, commissaria europea ai trasporti, rispondere a una domanda dei parlamentari Pd a Strasburgo: «La decisione di sovvenzionare l'opera – dice Bulc – è stata presa tenendo conto, tra gli altri fattori, dell'esito positivo dell'analisi presentata dall'Italia e dalla Francia nel 2015». Inoltre, mentre l'analisi di 4 anni fa è stata fatta insieme da Italia e Francia, quella di Toninelli è frutto di un capriccio della politica italiana e infatti «il coinvolgimento dell'Ue non è stato chiesto». Anche perché è sotto gli occhi di tutti che la posizione No Tav dei grillini è ampiamente minoritaria in Parlamento.

Come si esce dunque dall'impasse? Oggi è in programma una riunione a livello tecnico tra i rappresentanti di Parigi, Roma e Bruxelles. La speranza degli italiani di ottenere una dilazione sui tempi di realizzazione dell'opera sembra vacillare. «Non c'è una scadenza fissata – premette diplomaticamente Bulc – ma più passa il tempo e si accumulano ritardi più il rischio di perdere i fondi aumenta». Se si farà melina fino al 26 maggio, data delle elezioni europee poi bisognerà correre per rispettare le scadenze e la verifica decisiva, quella di fine anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA