

Dubbi sull'analisi**Tav, la commissione del Mit si divide: contestato il «no»**

Umberto Mancini

La commissione del Mit sulla Tav si divide sulle conclusioni. Uno dei membri, l'unico indipendente, contesta il «no».

A pag. 6

Grandi opere bloccate

Tav, commissione divisa sul no alla cura del ferro

►La spaccatura provocata da Coppola: ►Gli altri membri guidati da Ponti dall'alta velocità vantaggi all'ambiente spingono solo sull'asse autostradale

IL CASO

ROMA C'è chi dice no alla Commissione del Mit che ha redatto il dossier sulla Tav. E non si tratta del fronte del Nord o degli esponenti del mondo industriale; e nemmeno delle "madamin" che hanno organizzato a Torino le manifestazioni a favore del completamento dell'opera. A non condividere le conclusioni è uno dei membri della Commissione, il professor Pierluigi Coppola, docente presso l'Università La Sapienza e uno dei massimi esperti di trasporti in Italia, che ha preso le distanze dal verdetto negativo. I dubbi riguardano l'impostazione da cui parte l'analisi costi-benefici che, come noto, è stata inviata a Parigi, alla Commissione Europea e consegnata in queste ore ai due vice premier Matteo Salvini e Luigi Di Maio.

I DISTINGUO

Anche se non si è mai esposto pubblicamente, il professor Coppola avrebbe confidato ai suoi più stretti collaboratori che uno dei pre-

supposti su cui si regge il dossier non lo convince affatto. Il punto chiave è proprio l'andamento dei traffici tra Italia e Francia che, a giudizio di molti centri studi indipendenti, sarebbe in crescita. E non in frenata come rileva la Commissione guidata dal professor Marco Ponti. In disaccordo con gli altri componenti, Coppola ritiene che la via migliore per facilitare l'interscambio sia proprio lo sviluppo della Tav, visto che l'autostrada è ormai quasi satura e che l'attuale linea ferroviaria è obsoleta e inefficiente. Non solo. La scelta della ferrovia avrebbe - a giudizio del docente dell'Università della Capitale - due vantaggi: sposterebbe su rotaia il traffico che adesso passa su gomma, dando così notevoli benefici sia sul fronte ambientale, con una netta riduzione dell'inquinamento dovuto al passaggio di migliaia di Tir, e su quello, altrettanto importante, della sicurezza dei trasporti. Una posizione non certo eretica. La stessa in sostanza dalla Commissione europea. Bruxelles punta, per le stesse ragioni avanzate da Coppola, proprio sulla creazione delle reti via

ferro in tutto il Vecchio Continente, considerate strategiche e sicure per sviluppare Pil e occupazione, senza inquinare il territorio.

Coppola non sarebbe isolato in questa sua visione, perché anche altri membri del gruppo avrebbero sollevato non poche perplessità. Poi ha comunque prevalso la linea Ponti, decisamente contraria alla ferrovia. Così 5 su 6 dei suoi membri hanno scritto nero su bianco che il completamento della Torino-Lione costerebbe troppo - circa 7 miliardi (un dato tutto da verificare, peraltro fortemente contestato) - rispetto ai benefici possibili. Non considerando gli effetti su traffico, ambiente e sicurezza stradale. Ma chi sono i colleghi scelti da Ponti che mercoledì verrà sentito in Parlamento? Come accennato, cinque dei sei tra i prescelti (l'unico indipendente è Coppola che era presente nella precedente Commissione) fanno parte di società guidate proprio da Ponti, la più conosciuta delle quali è la Bridges Research. Una associazione capitanata dal professore No Tav e in cui militano Francesco Ramella, ingegnere, fedelissimo di Ponti con cui ha scritto numerose

pubblicazioni e con il quale da sempre condivide il giudizio negativo sulla Tav. L'altro socio è Paolo Beria, anche lui ingegnere, anche lui coautore di numerose pubblicazioni con gli altri due professori. Stessa linea a favore del trasporto su strada e fermamente contro la "cura del ferro". Oltre che alla Brid-

ges Research, Ponti rivolge le sue attenzioni anche della Trt srl, di cui è presidente e socio con una quota del 18%. Accanto a lui Riccardo Parolin, architetto, socio fondatore e membro del cda di Trt, che insieme ad Alfredo Drufuca, ingegnere e già membro della società, sostengono da tempo le te-

si dei No Tav torinesi. Ebbene, come noto, proprio a questo team Toninelli, attraverso Ponti, ha affidato il verdetto tecnico sulla Torino-Lione, fingendo di non vedere che il gruppo, sotto il profilo tecnico inattaccabile, non offre certo garanzie di imparzialità e di terzietà.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SECONDO IL DOCENTE DELLA SAPIENZA ANCHE LA SICUREZZA NE BENEFICEREBBE: POSIZIONE ANALOGA A QUELLA DI BRUXELLES

