

Il caso della Commissione costi-benefici

Tav, partita a carte truccate Per 5 su 6 l'opera già bocciata ancora prima di valutarla

PAOLO GRISERI, pagina 19

La polemica

La partita truccata della Tav nella commissione Toninelli 5 membri su 6 erano per il no

Le dichiarazioni pubbliche di chi sta valutando costi e benefici dell'opera
Svelati anche i legami con Ponti, presidente del comitato ministeriale

Il dossier del Pd: gli esperti "super partes" si sono espressi più volte negando l'utilità della Torino-Lione

PAOLO GRISERI, TORINO

Una partita truccata. In cui l'arbitro non nasconde di essere da anni tifoso sfegatato di una delle due squadre. Quando la sindaca di Torino, Chiara Appendino, dice di conoscere già l'esito della valutazione costi-benefici sulla Torino-Lione non ha «doti divinatorie». Basta studiare la composizione della commissione nominata da Danilo Toninelli per capire che la sentenza è già scritta da tempo. L'hanno pronunciata negli anni, scrivendo articoli e partecipando a dibattiti pubblici, cinque membri su sei del consesso che a giorni dovrà dare il responso sul tunnel in val di Susa. Perché la commissione di valutazione è stata, di fatto, appaltata al professore No Tav Marco Ponti e ai suoi soci e consulenti nella «Trt - Trasporti e Territorio», la società fondata da Ponti e dal suo socio Roberto Parolin. Tra i fondatori della Trt figurava anche Alberto Dufuca, poi fondatore di una seconda società, la Polinomia, che collabora con Ponti e la Trt. Tra i collaboratori di Trt c'è anche Paolo Beria, successore di Ponti alla cattedra del Politecnico di Milano e alla guida del laboratorio Transpol. Infine, tra i collaboratori di Beria, inca-

ricati da lui di consulenze a Milano c'è il professor Francesco Ramella Pezza. Inutile dire, a questo punto, che Ponti, Parolin, Dufuca, Beria e Ramella sono 5 dei sei componenti della commissione di valutazione dei costi-benefici sulla Torino-Lione. Una commissione finalmente «super partes» ha sempre garantito il ministro delle Infrastrutture, «in grado di produrre un'analisi tecnica puntuale e non ideologizzata».

Il dato emerge da un dossier del gruppo del Pd alla Camera. La ricerca, condotta dal capogruppo Graziano Delrio e dal deputato piemontese Davide Gariglio, elenca gli atteggiamenti «super partes» dei cinque professori del gruppo Ponti. Il sesto membro, il professor Pierluigi Coppola, è l'unico sopravvissuto tra i componenti della vecchia struttura del ministero dei trasporti. Ma è sugli altri, quelli che tra poco ci dovranno dire se è utile o no la Torino-Lione, che vale la pena soffermarsi. Ponti e Ramella, ad esempio, esposero le loro tesi in un libro del 2007 intitolato: «Tav, le ragioni liberali del No». «Gli autori - è scritto nella quarta di copertina - ritengono che i benefici dell'opera, sia economici sia ambientali, siano inferiori ai costi». E questo perché «l'autostrada esistente è largamente sottoutilizzata». «Ogni giorno - sostiene ancora Ramella - transitano in media 4.000 tir tra Italia e Francia, camion per lo più euro 6 che impattano poco a livello ambientale». Dunque, se si possono utilizzare i tir, perché ammo-

dernare la linea ferroviaria? Passaggio interessante se si pensa che la Sitaf, la società che gestisce la galleria autostradale del Frejus, ha potuto raddoppiare in questi anni la galleria stradale senza proteste di sorta e nel silenzio degli ambientalisti.

Fa parte della commissione anche l'erede della cattedra di Marco Ponti al Politecnico di Milano, Paolo Beria. È stato anche consulente, dieci anni fa, della Trt-Trasporti e Territorio. «La linea Torino-Lione è una linea su cui non si dovrebbe investire», dichiarava già nel 2012. Riccardo Parolin è socio fondatore con Ponti della Trt di cui detiene il 18,43 per cento. Sostiene che «per la Torino-Lione le previsioni di domanda si sono dimostrate sovrastimate». Infine Alfredo Dufuca, già membro del cda della Trt di Ponti, oggi amministratore di Polinomia. La sua tesi è esposta nell'appello di Legambiente che ha sottoscritto nel marzo 2012: «La Torino-Lione non è una priorità né per le merci né per i passeggeri».

Con queste premesse sarebbe davvero clamoroso se la commis-



sione sostenesse che la Torino-Lione è conveniente. In ogni caso vale la pena di sottolineare il criterio indicato a suo tempo dal professor Beria: «C'è la necessità di analisi costi-benefici indipendenti. L'affidamento di tali analisi dovrebbe avvenire con gara internazionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il personaggio



Il capo del gruppo di lavoro

Marco Ponti è stato professore di Economia applicata al Politecnico di Milano. Ha fondato la società "Trt - Trasporti e Territorio"



Il cantiere francese della Tav