CORRIERE DELLA SERA

13-GEN-2019
da pag. 6
foglio 1 / 2

Dir. Resp.: Luciano Fontana

www.datastampa.it

Tiratura: 326768 - Diffusione: 308275 - Lettori: 2136000: da enti certificatori o autocertificati

Superficie: 78 %

MARCO PONTI NEL 2012 E OGGI

La giravolta del Prof

di **Gian Antonio Stella**

a pagina 6

«La Tav? Meglio lasciarla partire» Quando lo «scettico» Ponti diceva sì

Nel 2012 l'attuale capo della commissione costi-benefici invitava a realizzarla

La posizione
Il professore chiedeva di far finire i lavori in tempo senza far lievitare i costi

Il caso

di **Gian Antonio Stella**

Si può andar avanti, sulla Tav, tra «contrapposizioni ideologiche», «violenze fisiche e verbali», «mezze verità» e «parole in libertà»? No. Meglio «lasciar finalmente partire i lavori per la realizzazione di un'opera su cui ben sette governi diversi hanno messo (a torto o a ragione) la faccia».

Così la pensava nel 2012, sulla Torino-Lione, il professor Marco Ponti, scelto poi da Danilo Toninelli per l'analisi costi-benefici delle grandi infrastrutture a partir proprio dalla Tav. Sono passati sette anni? Vero. Infatti i governi che ci avevano messo la faccia son saliti a dieci. Sedici contando i pionieri dei primi accordi. Ma i costi previsti allora (costi che al prof parevano già ridimensionati al punto di non meritare uno scontro frontale coi No Tav), non sarebbero aumentati. Anzi, secondo i difensori dell'opera sarebbero stati ridotti ulteriormente. E allora perché, stando alle voci, il parere della commissione consegnato al ministro sarebbe negativo?

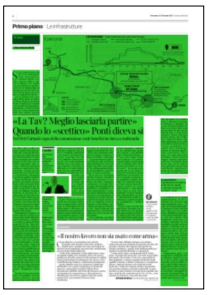
Niente di ufficiale, ovvio. A dispetto di quanto giurava Beppe Grillo («Avremo finalmente in Parlamento dei cittadini competenti. Giovani. Colti. Che leggono. Studiano. Vogliono la trasparenza. E metteranno in Rete tutto: tutto!») il referto degli esperti, scelti tutti meno uno da Marco Ponti a sua volta scelto da Toninelli, resta per ora segreto. «È solo una bozza», dicono. Si saprà tutto più avanti. Quando? Più avanti...

Ma andiamo a rileggere, su *Lavoce.info* del 5 marzo 2012, cosa pensava della infrastruttura il professore, considerato a lungo un punto di riferimento dei No Tav. Titolo dell'approfondimento, firmato a quattro mani con Andrea Boitani, docente di Economia alla Cattolica ed esperto di spesa pubblica «arruolato» a suo tempo da Carlo Azeglio Ciampi: «Tav o No Tav: è ancora questo il dilemma?». Un titolo che dice tutto. Tanto più che la settimana prima lo stesso Ponti ha pubblicato un primo pezzo, firmato con Andrea Debernardi, che dopo aver ricordato come il progetto iniziale della Torino-Lione prevedesse una spesa di 25 miliardi, dava atto che la cifra abnorme era stata sottoposta a un «drastico ridimensionamento». Rileggiamo: drastico.

Stavolta c'è un passo in più. Dopo aver sbuffato, come dicevamo all'inizio, sui toni dello scontro, le previsioni di traffico («in genere ottimisticamente esagerate dai pro Tav») e l'impatto ambientale («in genere pessimisticamente esagerato dai No Tav»), Boitani e Ponti scrivono che «se i conti sembrano indicare che i costi siano ancora superiori ai benefici, la differenza si è molto ridotta; tanto che ora è probabilmente inferiore a quella che si otterrebbe per altri progetti ferroviari (tipo Terzo valico o Napoli-Bari) che pure non suscitano tutta l'opposizione che suscita la Torino-Lione».

Di più: «Viene da chiedersi perché sia così scarsa l'attenzione su questi fatti e perché poco ci si interroghi su cosa abbia spinto a discutere per anni intorno a un progetto faraonico mentre un'alternativa più economica (anche se non proprio low cost) era a portata di mano». Non basta: «Viene anche da chiedersi cosa spinga il movimento No Tav a credere che compiendo reiterati atti illegali, compreso il blocco di strade e autostrade (...) si possa ottenere qualcosa di diverso dal convincere tutti gli italiani che sono solo degli estremisti senza ragioni, che odiano qualsiasi grande opera pubblica a prescindere». Un nervo scoperto.

Ma la presa di posizione più forte è questa: «Sarebbe il caso di accantonare il confronto di piazza, ragionare seriamente e in tempi brevi su quali ulteriori fasizzazioni potrebbero contribuire a ridurre ulteriormente i costi e poi lasciar finalmente partire i lavori per la realizzazione di un'opera su cui ben sette governi diversi hanno messo (a torto o a ragione) la faccia. Semmai si dovrebbero concentrare gli sforzi a controllare che i lavori finiscano nei tempi previsti e senza lievita-



Toscana Notizie

CORRIERE DELLA SERA

13-GEN-2019
da pag. 6
foglio 2 / 2

Dir. Resp.: Luciano Fontana

www.datastampa.it Tiratura: 326768 - Diffusione: 308275 - Lettori: 2136000: da enti certificatori o autocertificati Superficie: 78 %

zione dei costi rispetto alle previsioni».

Cos'è cambiato, da allora? Poco o niente sul fronte dello scontro ideologico: militanti No tav e grillini sono rimasti dove stavano e così dall'altra parte i favorevoli all'opera. E le cose sono andate avanti con le lentezze e le contestazioni di sempre. Su due punti però è cambiato tutto. Di là i governi precedenti e il commissario straordinario uscente per la Tav Paolo Foietta («Per sei mesi ho chiesto inutilmente un incontro anche con quattro email di posta certificata a Danilo Toninelli e tre al premier Giuseppe Conte: mai un cenno di risposta, manco per buona educazione») sostengono d'aver dato ai costi nuove sforbiciate. Di qua il ministro delle Infrastrutture tira diritto distribuendo giudizi pesantissimi, a partire da quello su «mangiatoie e comitati d'affari».

Resta il tema: che fine farà quest'opera diventata via via una trincea in cui i grillini, dopo aver mollato su tante altre, dall'Ilva alla Tap, sono decisi a rinserrarsi a ogni costo, assediati anche dai leghisti?

Dati alla mano, l'ex commissario e i difensori del progetto insistono. E spiegano che «il 35% dell'interscambio italiano con l'estero (dati 2016), per un valore di circa 160 miliardi di euro, è verso l'Ovest europeo» servito dall'opera invisa ai nemici. Che «l'obiettivo è anche di ridurre l'impatto ambientale di un traffico ai valichi con la Francia per il 92,4% su gomma» e per «solo il 7,6%» su ferrovia, a dispetto di tutti gli appelli a usare i treni invece dei camion. Che sulla nuova linea da Torino a Lione i tempi di viaggio saranno dimezzati: da tre ore e 43 minuti a meno di due. Che «per la realizzazione dell'intera opera l'Italia contribuirà complessivamente per 4,8 miliardi di euro (1,9 per la tratta nazionale e 2,9 miliardi per la sezione transfrontaliera, di cui 2,5 miliardi già stanziati dalla legge finanziaria 2012)». Che come ha riconosciuto Raffaele Cantone la Tunnel Euralpin Lyon Turin non era teoricamente obbligata ad applicare le procedure antimafia eppure «nel solo cantiere della Maddalena vi sono state 1.184 verifiche antimafia con due interdittive (un bar esterno al cantiere e un'impresa di trasporti che non ha poi mai prestato servizio)». Che «progetto e lavori sono stati oggetto di 14 ricorsi amministrativi da parte degli oppositori, tutti risolti a favore dell'opera». Che ci sono stati «7 controlli delle Corti dei Conti italiana, francese ed europea, tutti conclusi senza rilievi». E via così.

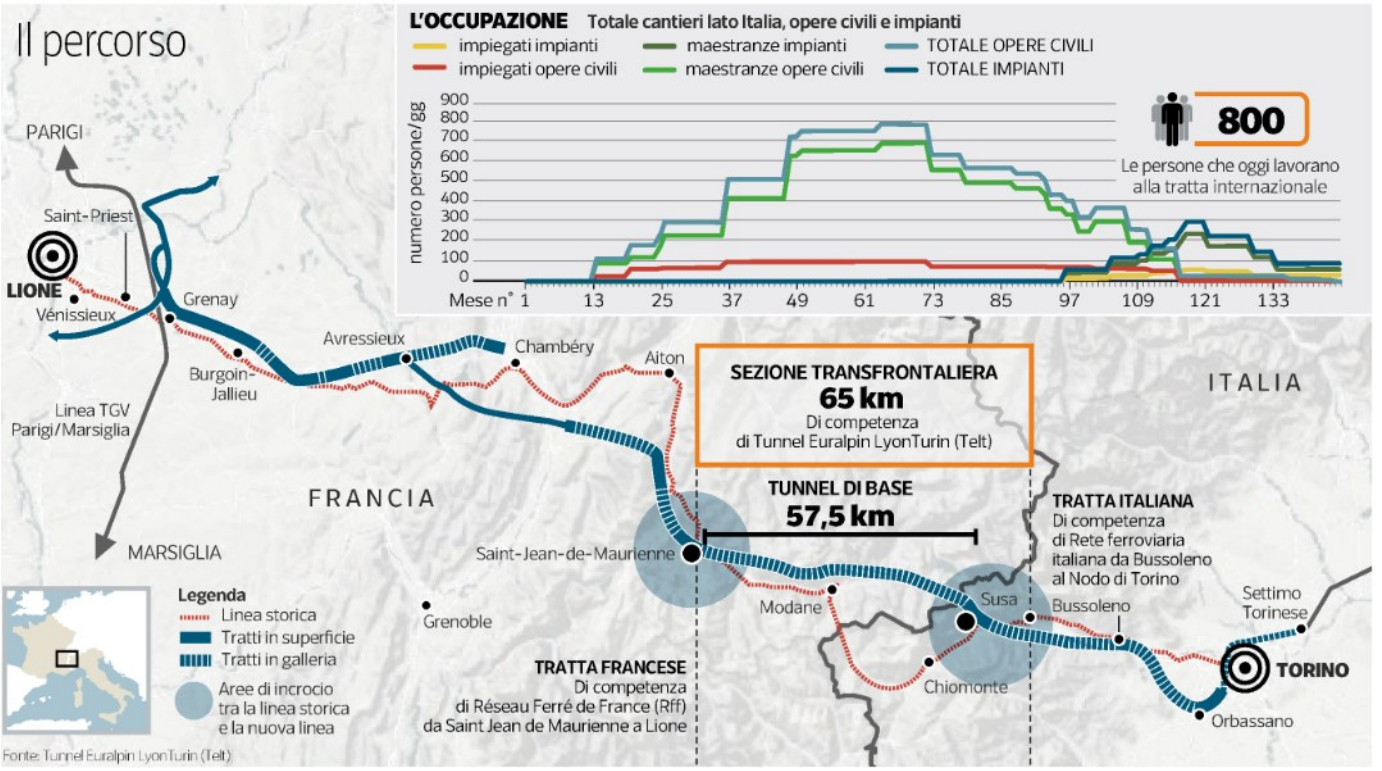
L'impressione, però, è che si tratti di un confronto (non un dialogo: magari!) tra sordi. E che le scelte siano già state fatte. Certo, fa effetto vedere Luigi Di Maio battersi a spada tratta contro la Torino-Lione sette anni fa «sdoganata» da Ponti e dichiararsi favorevole alla Napoli-Bari che lo stesso Ponti aveva valutato perfino più costosa. O no?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

- Il ministero delle Infrastrutture, guidato dal ministro 5 Stelle Danilo Toninelli, ha dato l'incarico a una commissione di esperti di redigere un'analisi costi-benefici sull'alta velocità Torino-Lione

- Mercoledì il professore Marco Ponti *(foto)*, a capo della commissione, ha annunciato la consegna dell'analisi al ministero. Sulla Tav il governo dovrebbe decidere prima delle Europee, che si terranno il 26 maggio



Toscana Notizie