

**Il Mit bocchia la Tav: più costi per 7 miliardi Scontro sulle penali. «Non c'è la mia firma, è una valutazione di parte» Pierluigi Coppola, docente a Tor Vergata, unico tra i tecnici voluti da Danilo Toninelli, a rifiutarsi di firmare la relazione**

ROMA Costi, come anticipato dal Messaggero, che superano di 7-8 miliardi i benefici, un effetto dallo spostamento delle merci su binario «insufficiente rispetto alle perdite di accise e pedaggi», benefici ambientali trascurabili, un impatto finale sulle casse dello Stato tra i 10 e i 16 miliardi. Sono i numeri elaborati dalla commissione del Mit che bocciano la Tav, affermando che il piano presenta una «redditività fortemente negativa». Dati «impietosi» li definisce il ministro delle infrastrutture Toninelli, assicurando comunque che la decisione finale spetta al Governo. Dalla Francia intanto è già partita la controffensiva. Il comitato Transalpino Lione-Torino parla di analisi «straordinariamente di parte», Mentre proprio il capo del Governo, Giuseppe Conte, sottolinea come «le valutazioni che giustificano l'opera risalgono a 25 anni fa». La sintesi, probabilmente, vedrà i grillini scontrarsi con la Lega, già pronta a non considerare l'analisi Vangelo e che ventila, con Riccardo Molinari, l'ipotesi referendum in caso di mancato accordo. E mentre si apre il caso della commissione di esperti, divisa sul documento con il prof Pier Luigi Coppola a marcare la differenza, sono molte le voci critiche che si alzano, dal commissario alla Tav Fioletta che grida alla truffa, alla Confindustria che ricorda la centralità del lavoro (50.000 posti), fino al Piemonte che teme di essere messo nell'angolo.

## LA POLEMICA

Attesa da oltre un mese (è stata consegnata dal gruppo di lavoro il 9 gennaio al Mit), consegnata prima alla Francia e all'Ue (cosa che ha indispettito il vicepremier leghista Salvini) e arrivata solo l'altro ieri sera a Palazzo Chigi, l'analisi è stata pubblicata sul sito del ministero di Porta Pia: 78 pagine fitte di numeri e tabelle, più altre 53 della Relazione tecnico-giuridica. Due gli scenari tratteggiati, uno più ottimistico (che parte dai dati dell'Osservatorio Torino-Lione del 2011), che calcola un saldo costi-benefici negativo per 7,8 miliardi (considerate gli 1,4 miliardi di spese già effettuate; -8,7 miliardi a costo completo), e uno scenario «realistico» che prevede un saldo di -6,99 miliardi (-7,9 a costo intero). Anche nel caso in cui ci si limitasse alla mini-Tav (senza realizzare la tratta Avigliana-Orbassano), il saldo negativo tra costi e benefici oscillerebbe tra 6,1 (nello scenario realistico) e 7,2 miliardi. L'analisi evidenzia in particolare come il beneficio economico derivante dallo spostamento delle merci da strada a rotaia risulta «socialmente inefficiente» e minore della perdita di accise e pedaggi (gli Stati subiscono una perdita netta di accise superiore a 1,6 miliardi e i concessionari una riduzione delle entrate da pedaggio vicina ai 3 mld). Inoltre, i benefici ambientali attesi sono «di entità quasi trascurabile» e l'impatto sulle finanze pubbliche degli Stati varia da 10 a 16 miliardi. Il più critico è il commissario straordinario per la Tav Paolo Fioletta, che parla di costi «ampiamente gonfiati» per «far quadrare i conti in base a quello che vuole il padrone».

Polemica rovente anche tra Toninelli e l'Avvocatura sul costo delle penali. A giudizio di quest'ultima il conto finale potrebbe raggiungere i 4,2 miliardi, mentre per il ministro si tratta di un «errore macroscopico»: i costi potrebbero toccare 1,6 miliardi. Non poco comunque per le casse dello Stato.

«Non c'è la mia firma, è una valutazione di parte»

«La mia firma non c'è. Non condivido l'analisi sul flusso dei traffici che la Commissione guidata da Ponti stima in flessione, non condivido i presupposti metodologici, non condivido che sia giusto non completare l'opera e che non vi siano benefici spostando il traffico dalla strada alla rotaia». Ed è per questo che non ho siglato la relazione finale sulla Tav». Si confida così, con i suoi più stretti collaboratori, Pierluigi Coppola,

docente a Tor Vergata, unico, come anticipato dal Messaggero, tra i tecnici voluti da Danilo Toninelli, a rifiutarsi di firmare la relazione. E a prendere le distanze in maniera netta dalla tanto contestato dossier sui costi benefici della Torino-Lione. Secondo il ministero, in evidente imbarazzo, Coppola non avrebbe «partecipato, in specifico, alla stesura del dossier». In realtà, ha partecipato attivamente, ma senza allinearsi agli altri 5 componenti del team, tutti dichiaratamente No Tav, come il presidente Ponti, e tutti scelti dal movimento 5Stelle per un evidente «idem sentire» sul tema della tratta ferroviaria al centro delle polemiche.

Ma Coppola, classe 1972, laureatosi alla Federico II di Napoli, professore associato di ingegneria dei Trasporti nel dipartimento di Ingegneria dell'Impresa all'università di Tor Vergata, a Roma, non ha piegato la testa, Anzi. Sta mettendo a punto un documento per smontare pezzo a pezzo le tesi della commissione incaricata dal Mit. Una contro analisi dettagliata che renderà pubblica nei prossimi giorni.

La posizione di Coppola è analoga a quella sostenuta dalla Commissione europea. Per la quale la costruzione delle reti ferroviarie integrate è in grado di sviluppare i commerci, aumentare il Pil salvaguardando l'ambiente e la sicurezza. Insomma, un punto di vista distante anni luce da quello degli uomini voluti dal ministro Toninelli per consigliare il dicastero delle Infrastrutture.

Nel curriculum di Coppola, molto stimato nel mondo accademico, anche una docenza al prestigioso Massachusetts Institute of Technology (il corso si intitola «Modeling and simulation of transportation networks») e un corso di specializzazione organizzato dalla Croucher Foundation di Hong Kong. La sua attività professionale si legge sempre sul suo curriculum si è svolta prevalentemente «nel settore della pianificazione delle infrastrutture di trasporto, con particolare attenzione agli aspetti legati alla simulazione e alla valutazione degli impatti socioeconomici e territoriali», compresi «studi di fattibilità tecnicoeconomica, valutazione d'impatto territoriale, previsioni di traffico su reti stradali e di trasporto collettivo, alta velocità ferroviaria». Coppola, come noto, era anche l'unico esperto confermato dalla vecchia struttura voluta dal predecessore di Toninelli, il pd Graziano Delrio. L'unico indipendente che non ha mancato di marcare con coraggio la propria posizione.