

Tav, l'Ue chiede chiarimenti. Nel mirino l'analisi costi-benefici. Bruxelles: «Più rischi se si ritarda». Il presidente della commissione Ponti difende il suo operato. Resta la tensione tra Lega e M5s. Centinaio: «Nel contratto di governo non c'è scritto no all'opera»

TORINO Scadenze fissate non ce ne sono, ma «più passa il tempo, e si accumulano ritardi, più i rischi aumentano». L'Unione Europea, per bocca della commissaria ai Trasporti Violeta Bulc, chiede «chiarimenti» alle autorità italiane sull'analisi costi-benefici che ha bocciato la Torino-Lione. Uno studio di 78 pagine difeso con le unghie dal professor Marco Ponti, pronto a sostenere la «neutralità» del suo gruppo di lavoro anche davanti alla commissione Trasporti della Camera. E dallo stesso premier Giuseppe Conte, che annuncia una «decisione politica nelle prossime settimane». A favore del sì la Lega, che continua il pressing sull'alleato 5 Stelle, da sempre contrario all'opera: «Non mi risulta che l'Italia abbia detto no», dice non a caso il sottosegretario leghista alle Infrastrutture, Armando Siri. Dopo il balletto delle cifre, la palla passa dunque alla politica, chiamata a fare sintesi tra le posizioni opposte degli alleati di governo. E a prendere una decisione «che non sarà condizionata da posizioni preconcepite - sottolinea il presidente del Consiglio - ma sarà interamente mirata a realizzare l'interesse generale». Proprio quello che assicura di avere perseguito anche il professor Ponti, che nel corso dell'audizione invoca rispetto per il lavoro della sua commissione, paragonato a quello di un «medico coscienzioso»: «se vede un paziente molto ammalato, con radiografie e analisi, allora dice che lo è». «Troppo pochi» i benefici per giustificare l'investimento, sostiene il professor Francesco Ramella, membro del gruppo di lavoro che ha realizzato l'analisi. Anche dal punto di vista ambientale: «se oggi ereditiamo un Paese a pezzi dal punto di vista della salute, è perché le decisioni venivano prese in base agli interessi dei pochi e non di tutti i cittadini», afferma il portavoce del Movimento 5 Stelle in Commissione Ambiente alla Camera, mentre il ministro dell'Ambiente Sergio Costa si sofferma in particolare sul «rischio amianto». «La roccia della Val di Susa ne è ricca, e la valle è ventosa - dice - Immaginate le conseguenze dello scavo impattando la vena amiantifera? E l'impatto con le falde acquifere?». Considerazioni che entrano di diritto «nello sciocchezzaio governativo», per il presidente della Regione Piemonte Sergio Chiamparino: secondo il governatore sì Tav, infatti, Costa dimentica che «si è appena scavato il raddoppio autostradale del Frejus, a una quota ancora più alta e ventosa, e che per potenziare la linea storica, come propone seguendo uno dei più triti refrain dei No Tav, bisognerebbe comunque scavare un'altra galleria. La verità - insiste - è che al di là delle retoriche e dei pistolotti abbiamo l'unico ministro dell'Ambiente in Europa che sostiene che è meglio trasportare le merci sui tir piuttosto che sui treni». Il dibattito, insomma, resta acceso. E non soltanto tra maggioranza e opposizione. «Il ministro Toninelli doveva farmi leggere l'analisi costi benefici sulla Tav, nei giorni scorsi, ma non è successo», tuona per il Carroccio Siri. «Non mi sono offeso, non facciamo questioni di lesa maestà», precisa, ma ricordando che «ci sono contraenti come la Francia e l'Unione Europea con cui dovremo confrontarci». La partita, dunque resta aperta, nonostante i 5 Stelle ricordino la revisione dell'opera prevista dal contratto di governo. Ma lì, fa notare il ministro leghista Gian Marco Centinaio, «non c'è scritto no alla Tav...».