

**Tav, grillini alle strette entro venerdì la scelta A rischio i fondi della Ue. Epurato con una mail, via dal Mit il prof che aveva dato l'ok all'opera**

ROMA Governo alle strette sulla Tav. Non solo per le polemiche, sempre più accese, tra Lega e 5Stelle. E gli scontri, durissimi, tra manifestanti e polizia in Val di Susa. Ma perché si avvicina la scadenza del 26 luglio, data cerchiata in rosso a Palazzo Chigi, limite entro il quale va definito l'accordo politico sull'Alta velocità tra Francia e Italia. Dopo una serie di rinvii, a Bruxelles, e più precisamente all'Inea, l'Agenzia della Commissione europea che si occupa di reti e che segue l'iter della procedura, si aspettano una lettera articolata da Roma. Con il timing e gli impegni precisi sui lavori da avviare nel tunnel di base. La stessa lettera è stata chiesta anche alla Francia. Per la verità è da giugno che Inea chiede ai due governi di chiarire le proprie posizioni. E di farlo in maniera definitiva visto che a rischio ci sono, almeno a livello teorico, circa 4 miliardi stanziati dalla Ue per la Tav. Soldi che potrebbero svanire in caso di ulteriori ritardi.

## IL PERCORSO

Come noto, l'esecutivo italiano, spinto soprattutto dai grillini, ha chiesto ulteriori margini di manovra per portare a termine le contrattazioni con la Francia. E spostare il più possibile, visti i malumori della base No Tav, la scelta finale. Con questa melina si è arrivati vicini al termine del 26 luglio senza indicazioni precise, mentre dal punto di vista della procedura Telt, l'agenzia italo-francese che ha la supervisione per la costruzione del tunnel, si va avanti spediti. Gli Avis de Marches, i bandi di gara, anche per la tratta italiana della galleria di base, sono di fatto partiti. Come dire che sotto il profilo tecnico si dà per scontato che l'opera proceda senza intoppi politici. Del resto Parigi, anche attraverso una solenne riunione del Parlamento francese, ha ribadito che non ci sono motivi per bloccare l'infrastruttura. E che anzi bisogna procedere celermente. La stessa linea caldeggiata da Bruxelles che, per convincere l'Italia, ha fatto capire di essere disposta ad aumentare i finanziamenti pur di chiudere il cerchio.

Lo stesso Luigi Di Maio aveva parlato di trattative in corso tra il presidente del Consiglio italiano e la Francia, aprendo ad una mediazione per certi aspetti non più rinviabile visto il pressing di Bruxelles. «Ci sono dei bandi, che possono anche essere revocati aveva comunque aggiunto il vicepremier ma spero si arrivi una soluzione il prima possibile». Più duro invece il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, convinto che l'ultimatum da parte dell'Ue si possa in qualche modo aggirare. «Spetta alla presidenza del Consiglio - aveva spiegato - in rappresentanza del governo nella sua collegialità, finalizzare gli impegni sulla Torino-Lione». Sarà quindi il premier Conte a decidere e visto il clima pesante all'interno dell'esecutivo non si può escludere l'ennesimo rinvio.

## LINEA DURA

Ma dal punto di vista politico la Francia ha già rimarcato la posizione, adottando recentemente la nuova legge di «orientamento delle mobilità» che di fatto considera la Torino-Lione e gli accessi sul territorio francese al tunnel di base parte della strategia nazionale sui trasporti. L'Europa, come accennato, ha dato disponibilità a finanziare fino al 55% dei lavori per realizzare il tunnel di base e a sostenere anche i lavori per realizzare le tratte di accesso all'opera sui rispettivi territori nazionali. La prossima mossa dovrà dunque farla Palazzo Chigi per sciogliere le ultime riserve, magari ottenendo un ulteriore alleggerimento sul fronte dei costi. Uno stop, nonostante la fiera opposizione di Toninelli, che considera l'opera inutile, appare comunque impossibile. E anche provare ad allungare ancora i tempi sembra una strategia perdente. Bruxelles e soprattutto Parigi non hanno infatti nessuna intenzione di fare marcia indietro.

Epurato con una mail, via dal Mit il prof che aveva dato l'ok all'opera

ROMA Licenziato con una mail. Una semplice Pec firmata del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli. Neppure un preavviso di qualche giorno, una telefonata, un incontro veloce. Alla faccia, si potrebbe dire, del Decreto dignità tanto caro ai 5Stelle. La colpa di Pierluigi Coppola, uno degli esperti del Mit che si era dissociato dalla valutazione negativa sulla Tav elaborata dalla commissione costi benefici di cui faceva parte, è solo quella di aver mantenuto il punto, di aver detto no ad una analisi che riteneva e ritiene infondata. Per questo l'ingegnere, tra i più stimati del settore, è stato epurato dopo 4 anni di servizio al dicastero, innumerevoli consulenze e relazioni.

#### NON ALLINEATO

In sostanza non si era allineato con la commissione costi-benefici presieduta da prof Marco Ponti, un No Tav convinto. La quale, invece di seguire le linee guida del Mit, ha utilizzato un modello metodologico nuovo per bocciare l'alta velocità Torino-Lione. O almeno è questo che Coppola contestò in una nota al ministro: «Se si fossero seguite le direttive del decreto ministeriale numero 300 del 2017, il risultato dell'analisi sarebbe stato sostanzialmente diverso e i benefici della Tav avrebbero potuto superarne i costi».

E invece la Commissione, come noto, ha seguito una rotta diversa. Mettendo in luce, proprio per affondare l'opera, la perdita di accise per 6 miliardi da parte dello Stato (mancato guadagno) in caso di costruzione della linea ferroviaria. «Nel calcolo - spiega Coppola al Messaggero - non sono stati considerati scenari alternativi ed il fatto che senza una nuova linea ferroviaria, tra l'altro già in fase di costruzione, non ci sarebbero stati collegamenti efficienti tra la Francia e l'Italia». Del resto, ed è noto, la linea stradale non avrebbe fatto altro che alimentare l'inquinamento ed andare contro le indicazioni europee sul fronte ambientale. Coppola non vuole fare polemiche, ma di fatto è molto sorpreso per il trattamento subito. La sua avventura al Mit è terminata il 15 luglio. Eppure la consulenza come esperto e titolare di un contratto con la Struttura Tecnica di Missione era legata al mandato governativo del ministro. Quindi, non in scadenza, e che nessuno immaginava sarebbe stato troncato. Nella mail certificata, nella quale si comunica al professore che la sua attività deve ritenersi conclusa, si cita la violazione di un comma di un decreto ministeriale che regola il comportamento dei consulenti nei rapporti con il pubblico che non devono rilasciare dichiarazioni offensive nei confronti dell'amministrazione e del ministro, né parlare a nome della medesima amministrazione in assenza di autorizzazione. Coppola non sembra aver violato nessuna di queste regole, o aver tenuto «comportamenti» punibili, a quanto pare, addirittura con l'estromissione dall'incarico. Né, del resto, gli erano stati contestati in precedenza dal Mit. L'ingegnere si è limitato a contestare, sempre pubblicamente, la metodologia adottata non solo per la Torino-Lione ma anche per le altre opere, confortato in questa sua presa di distanza da oltre 100 professori e ingegneri dei Trasporti delle università italiane riuniti nella Sidt (Società Italiana Docenti dei Trasporti) che hanno espresso pareri sostanzialmente analoghi.

#### PROSSIME MOSSE

Di un contratto in scadenza a settembre sono, invece, titolari il professor Ponti che di recente ha attaccato sui giornali il ministro Toninelli e il suo gruppo di lavoro. Anche per questi esperti tira una brutta tira aria. Al Mit si stanno già cercando dei sostituti.