

Nodo TAV: vicina bocciatura tecnici, ma governo ancora diviso sul tema

Data: 1 ottobre 2019 | Autore: Francesco Gagliardi



ROMA, 10 GENNAIO –Fra i tanti nodi sul tavolo del governo, quello riguardante la progettazione della ferrovia Torino-Lione resta attualmente uno dei più complicati da risolvere. Infatti, mentre per la tratta internazionale dell’infrastruttura è già da tempo pronto il progetto esecutivo e i costi sarebbero coperti da fondi UE, per quanto riguarda la tratta nazionale che dovrebbe estendersi fino a Torino ed allacciarsi alla rete ferroviaria italiana sono ancora in discussione opportunità, spese, ipotesi di tracciato e tempi di realizzazione. Il CdM del governo Conte non ha ancora espresso una posizione unitaria ufficiale e prende ancora tempo in attesa che la commissione di esperti di nomina ministeriale completi un’analisi tecnica di costi e benefici – di cui sarebbe stata finora consegnata soltanto una bozza preliminare.

Dall’esecutivo trapela, comunque, che i risultati dell’analisi tecnica commissionata possano essere negativi per le sorti della linea ferroviaria, ma chi al contrario si batte per la realizzazione dell’opera non getterà subito la spugna. In particolare, il commissario straordinario per la gestione del progetto TAV, Paolo Foietta, ha sempre considerato di parte la commissione nominata dal governo – essendo caratterizzata da una schiacciante prevalenza di esperti facenti parte dei movimenti “no tav” o comunque dichiaratamente contrari all’opera, tra cui lo stesso presidente Marco Ponti – e dunque inattendibile, discutibile ed opinabile il risultato dello studio da essa condotto. Ampiamente critica nei confronti della stessa attività della commissione tecnica è anche la posizione del Governatore della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, il quale sarà peraltro presente in piazza a Torino il prossimo sabato per partecipare al flash mob del movimento “sì tav”. Chiamparino ha inoltre già annunciato che la Regione sarebbe eventualmente pronta a farsi subito carico della realizzazione dell’opera, così come di altre infrastrutture, nel caso in cui il rifiuto del governo dovesse risultare definitivo e che

tale posizione verrebbe immediatamente avallata dalla maggioranza del Consiglio Regionale.

Per quanto riguarda invece i partiti al governo, il Movimento 5 Stelle continua ad essere fortemente contrario alla realizzazione dell'opera, ritenendone il costo eccessivo rispetto alla sua effettiva utilità, nonché a fronte dell'impatto ambientale e dei danni sulla salute umana che si presume possano riguardare i luoghi interessati dall'infrastruttura. Decisamente più morbida è la posizione della Lega, che tra l'altro è già prevalsa alcuni mesi fa a proposito della [TAP](#) in Puglia, ormai in corso di lavorazione; lo stesso Matteo Salvini sarebbe in generale favorevole alla costruzione di nuove strade e ferrovie su tutto il territorio nazionale, ma è stato proprio il leader del Carroccio ad avanzare l'ipotesi di procedere ad un referendum locale o comunque ad una consultazione o un coinvolgimento dei cittadini, nel caso in cui lo scontro di idee fra i membri dell'esecutivo non dovesse giungere ad un compromesso.

Il MIT ha in ogni caso precisato che i documenti consegnati dal professor Ponti e dalla sua task force rappresentano esclusivamente una bozza preliminare di analisi e che comunque il testo definitivo dovrà essere poi accompagnato anche da una consulenza di carattere tecnico-giuridico (volta a valutare la natura e la portata dei vincoli contrattuali vigenti e le conseguenze di natura economica di un eventuale stop dell'opera richiesto dal governo italiano). In base all'iter stabilito dal ministro Toninelli, inoltre, i risultati dello studio dovrebbero poi essere oggetto di un confronto con l'Unione Europea e con i partner francesi, prima ancora di essere pubblicati. Il presidente della commissione di esperti, Marco Ponti, ex docente del Politecnico di Milano, ha voluto ad ogni modo anticipare che i dati contenuti nell'analisi saranno privi di connotazioni ideologiche e che si baseranno esclusivamente su raffronti numerici ed oggettivi, concentrandosi in particolare sui costi (complessivamente, si parla di circa 10-11 miliardi); tuttavia, riconoscendo che lo studio condotto dalla sua task force non avrebbe alcun carattere vincolante, lo stesso Ponti ha specificato che la posizione definitiva espressa dal CdM sarà indipendente da quella contenuta nel testo elaborato dalla commissione e che la decisione dell'esecutivo nazionale avrà quindi carattere politico.

Francesco Gagliardi

Fonte immagine: money.it