

Il consulente del governo che ha bocciato la Torino-Lione firma lo studio inviato a Bruxelles: creerà 800 mila posti, effetti senza precedenti

“Ha i più alti benefici delle opere Ue” L'altra analisi di Ponti promuove la Tav

RETROSCENA

PAOLO COLONNELLO
MILANO

C'è un documento della commissione Trasporti del parlamento europeo sull'impatto che potrebbe avere la Tav sui destini dell'Unione, che non lascia spazio a dubbi: il Trans European Transport Network, ovvero il sistema ferroviario che collegherà l'Italia al resto d'Europa, potrà avere risultati economici, ambientali e occupazionali senza precedenti. In particolare, il cosiddetto «corridoio mediterraneo» della Tav sarà in grado di generare i maggiori effetti occupazionali tra tutti i grandi progetti infrastrutturali europei in itinere.

La cosa singolare è che lo studio, un'analisi di costi e benefici svolto per l'Europarlamento che possiamo rivelare in anteprima, e che verrà pre-

ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, con il quale la Tav è stata irrimediabilmente bocciata. E che invece,

nelle vesti di consulente europeo, con la società che presiede firma quasi contemporaneamente un altro documento in cui sostiene l'esatto opposto.

È vero che, molto saggiamente, il suo nome non compare direttamente in calce allo studio, mentre compaiono tutti gli altri membri della sua azienda, compresa Silvia Maffii che risulta essere amministratore delegato della società fondata dallo stesso Ponti nel 1992. Ma si tratta evidentemente di un estremo pudore, a meno che tra ieri e oggi Ponti non si sia dimesso dalla presidenza della sua stessa azienda.

«Lo studio di cui siete venuti in possesso, effettivamente è stato consegnato almeno due mesi fa alla commissione Trasporti e se ne parla da tempo», spiega Massimiliano Salini, eurodeputato di Forza Italia, membro della stessa commissione. «Il fatto che sia firmato dalla società di Ponti suscita sconcerto visto quello che ha so-

di «corridoi» che mostra un impatto maggiore in termini di cambiamento nell'attività del trasporto ferroviario per passeggeri e merci; questo gruppo comprende il Mediterraneo, lo Scan Med e l'Atlantico. Questi tre corridoi mostrano un au-

mento delle attività di trasporto ferroviario superiore al 2 per cento per le merci (3,1% Atlantico, 2,9% il Mediterraneo) e superiore al 3% per i passeggeri (con punte del 5,7 e 4,7 rispettivamente nei corridoi Mediterraneo e Scan Med)».

Di più: «Si stima che il pieno sviluppo della rete principale, entro il 2030, genererà 800mila nuovi posti di lavoro in Europa». Mentre, «il miglioramento della connettività euro-

sentato nei prossimi giorni a Bruxelles, è stato firmato, tra gli altri (un team di tedeschi e uno guidato dall'ex rettore della Bocconi, Carlo Secchi) anche da una società milanese, la Trt Trasporti e Territorio srl, società di consulenza specializzata in economia, piani-

26

I milioni di tonnellate di ossido di carbonio che si eviterebbero

ficazione e modellistica dei trasporti, presieduta niente meno che da Marco Ponti. Proprio lui, il consulente del governo che ha firmato il documento costi e benefici per il

stenuto in Italia. Ciò nonostante conferma anche che l'opera della Tav è necessaria se non vogliamo essere tagliati fuori dallo sviluppo e dall'Europa. E questo dimostra ciò che vado dicendo da anni: il collegamento della tratta Mediterranea è un vero punto di forza. Non a caso ho fatto inserire tra le tratte strategiche anche la Genova-Spezia che otterrà enormi benefici per Piemonte e Liguria».

Lo studio, composto da circa centoventi pagine, è molto dettagliato e proietta gli effetti dell'opera fino al 2030, analizzando l'eventuale realizzazione dei vari «corridoi» europei del trasporto su rotaia, che comprendono anche la Tav. In particolare, «esiste un gruppo

7
I milioni di persone che otterranno benefici economici

pea fornirà benefici economici a 7 milioni e mezzo di persone all'anno da qui al 2030». Così come «il Pil europeo dovrebbe avere un incremento dell'1,6% sempre al 2030». E infine, «verranno evitati 26 milioni di tonnellate di emissioni di ossido di carbonio nell'aria nell'ambito del settore dei trasporti».

Ricapitolando: se per la società di Ponti tutto ciò in Europa è un vero affare, per il consulente del governo Ponti in Italia la Tav non conviene. A



questo punto forse a Ponti
converrebbe rileggere con at-
tenzione lo studio che l'azien-
da che presiede ha firmato. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



MASSIMILIANO SALINI
EURODEPUTATO
DI FORZA ITALIA



Lo studio conferma
che la tratta
che attraversa l'Italia
è il vero
punto di forza