

LE SFIDE DEL GOVERNO

L'analisi costi-benefici inviata a Palazzo Chigi, oggi viene pubblicata sul sito del Mit

Tav, scontro finale Salvini-Toninelli M5S rilancia: "No al tunnel di base"

IL CASO

MAURIZIO TROPEANO
TORINO

Firenze, ore 13, cerimonia inaugurale della nuova tranvia che collegherà il capoluogo della Toscana con l'aeroporto Vespucci. Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, decreta la fine della Tav sottolineando che oggi l'analisi costi e benefici - dalle conclusioni fortemente negative, come anticipato da fonti del Mit nei giorni scorsi - sarà pubblicata sul sito del Ministero e «finalmente si aprirà un dibattito pubblico talmente importante, a partire dai numeri: quanto ci costa, quanto sono i costi e quanti sono i benefici. Così almeno non si creeranno opinioni e giudizi sul nulla ma su dei dati scientifici». Otto ore dopo, le agenzie anticipano le risposte del vice-premier Matteo Salvini, alle domande di Bruno Vespa per Porta a Porta. Il ministro dell'Interno, non sembra particolarmente interessato all'esito di quello studio, per

altro già contestata dalla Lega che ha preparato un contro-dossier, e va all'attacco: «C'è bisogno di finire quello che abbiamo cominciato, certo non perché ce lo dicono i francesi ma perché serve agli italiani». Di fatto è un muro contro muro e a questo punto solo la mediazione del premier, Giuseppe Conte, può evitare una crisi di governo che a parole nessuno vuole.

I grillini, infatti, non possono arretrare dalla loro ultima linea di difesa: il no alla costruzione del tunnel di base lungo 57,5 chilometri. Ma i grillini sanno anche che non possono stoppare la Tav senza dare il via libera ad altri investimenti infrastrutturali per evitare di perdere ulteriormente terreno nei confronti del mondo dell'impresa e di quello del lavoro che chiedono a gran voce l'apertura dei cantieri. Il no al mega-tunnel, allora sarebbe accompagnato da forti investimenti sulla linea storica valsusina: 1,5 miliardi per la messa in sicurezza del tunnel storico e della tratta di valico (una richiesta cara al movimento No Tav e che permetterebbe di non tradire

le origini del M5S), dall'assegnazione di fondi per la metropolitana di Torino e forse anche dallo sblocco dell'autostrada Asti-Cuneo.

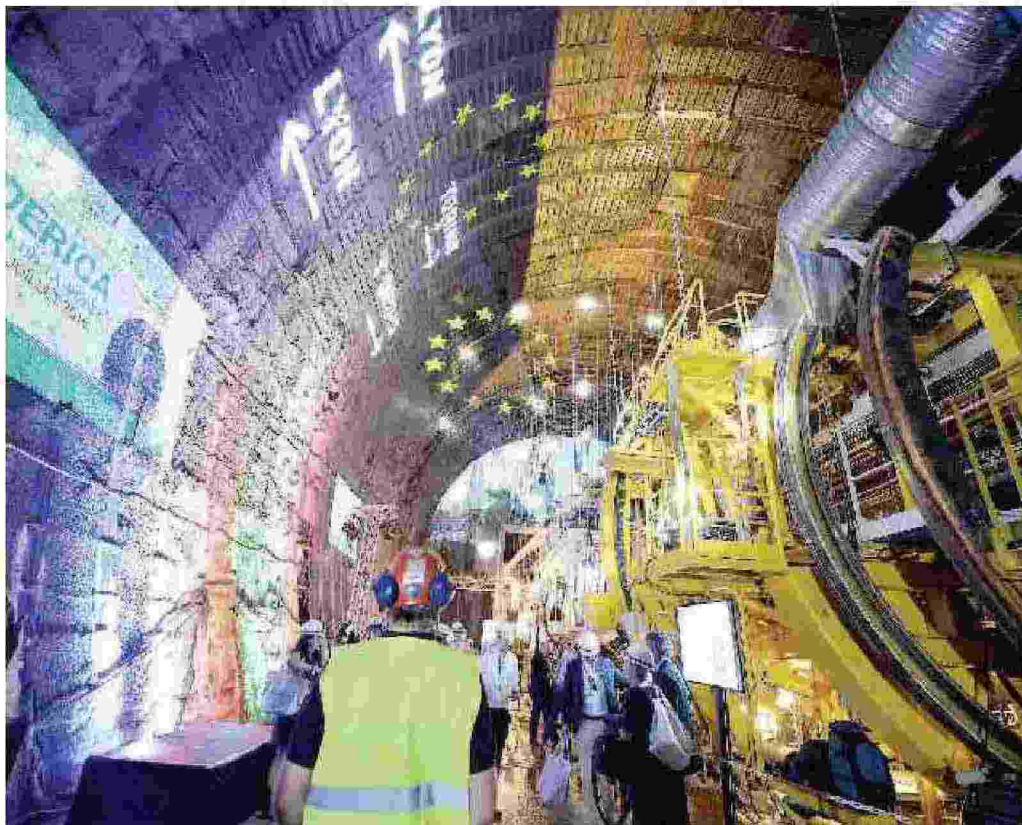
A dare forza a questa linea ci sono anche le affermazioni del premier Giuseppe Conte rilasciate in un'intervista a Politico.eu: «Abbiamo pianificato miliardi di investimenti infrastrutturali nel nostro budget, quindi un potenziale "no" all'alta velocità non rappresenterebbe un "no" alle infrastrutture in generale». I grillini, poi, restano convinti che il governo francese, alla fine, non farà le barricate per difendere l'opera e che una soluzione su eventuali risarcimenti si troverà.

Un'ipotesi tutta da verificare - e il primo banco di prova sarà il 19 febbraio quando si riunirà il consiglio di amministrazione di Telt per decidere se sbloccare o no 2,3 miliardi di appalti - ma che dovrà fare i conti con l'intransigenza di Matteo Salvini che, tra le altre cose, non vuole certo lasciare spazi al presidente del Piemonte, Sergio Chiamparino, che ha fatto del Sì alla Tav uno dei punti del suo pro-

gramma per ottenere un secondo mandato.

La resa dei conti, dunque si avvicina e visto che nessuno, almeno a parole, vuole far cadere il governo, toccherà al premier trovare una mediazione che non sia solo legata all'analisi costi e benefici - che oggi sarà resa pubblica sul sito del Mit e che ieri è stata inviata ai due vicepremier e anche a Palazzo Chigi - ma che tenga conto del parere dell'Avvocatura dello Stato che prende anche in considerazione i costi del «non fare». I tempi per una decisione non sono però infiniti. Il Cda di Telt, la società incaricata di costruire il tunnel di base, si riunirà il 19 febbraio per decidere se sbloccare, o no, appalti per 2,3 miliardi. La Francia vuole il lancio della gara internazionale che permetterebbe di non perdere i finanziamenti dell'Ue. Ad ora l'Italia non ha una posizione ma il Cda, dove i due paesi sono rappresentati in modo paritario, dovrà per forza fare la sua scelta, anche in assenza di un'indicazione congiunta di Roma e Parigi. —

© BY NC ND ALCOI D I R I T T I R I S E R V A T I



Lo scavo del versante francese a Saint-Martin-La-Porte del tunnel ferroviario Lione-Torino

ANSA

1,5
Gli investimenti
in miliardi per la messa
in sicurezza
della linea storica

2,3
È il valore in miliardi
degli appalti che
gravitano intorno
alla Tav

57,5
Sono i chilometri
di lunghezza
del tunnel di base
a cui il M5S continua
a dire no

