

IL LEADER DI FORZA ITALIA B. spera: "Possibile un nuovo governo di centrodestra"



“C'È UNA POSSIBILITÀ di nuovo governo di centrodestra sostenuto da una maggioranza allargata ai 55 insoddisfatti”, ma non è detto che a presiederlo possa essere Matteo Salvini. Lo assicura Silvio Berlusconi a Circo Massimo su Radio Capital: “I miei parlamentari mi dicono che molti 5 stelle sono scontenti di non contare nulla. Mattarella certamente non vuole andare a nuove elezioni a

poco più di un anno dalle ultime. Se in Parlamento si verificasse il formarsi di un Gruppo che potrebbe spostare la maggioranza a un governo di centrodestra, credo che il Presidente della Repubblica sarebbe soddisfatto”. Salvini premier?: “Dovrà deciderlo Mattarella”, dice il leader forzista. “La Lega - ha poi proseguito Berlusconi in comizio a Pescara ostrando anche il programma del centrodestra approvato

da Matteo Salvini - ha firmato con noi un programma in cui si impegna per meno tasse, meno burocrazia, meno Stato, più infrastrutture, ma non si oppone al M5S in un governo che fa contrario: la pressione fiscale è aumentata, c'è più burocrazia, si parla di nazionalizzazioni, le aziende soffocano e le grandi opere sono bloccate”. Pescara, mi: “E' questa la ricetta per far ripartire l'Italia”, ha sottolineato.

CHIAMONTE Dichiarazioni sul “supertreno”



» GIANNI BARBACETTO

Sul Tav Torino-Lione, il ministro dell'Interno Matteo Salvini, in visita ieri a Chiomonte, ha già deciso.

“L'Italia ha bisogno di più opere”

“La mia convinzione è che l'Italia abbia bisogno di più opere, più strade, più ferrovie, più energia, più gas, più porti, più aeroporti”. In realtà, l'Italia ha bisogno di più opere *utili* e di non buttare soldi in opere *inutili*. Chiedere agli amministratori leghisti che al Nord sono alle prese con troppi piccoli aeroporti che si fanno concorrenza tra loro.

“Sono disposto a cambiare idea in base ai numeri”

“Siamo persone pratiche”, dice Salvini. Bene, ecco i numeri. Il Tav Torino-Lione è nato come treno passeggeri ad alta velocità, ma quando i promotori si sono resi conto che tra Torino e Lione non c'è un traffico sufficiente a giustificare il colossale investimento, lo hanno trasformato in treno merci ad alta capacità. Il problema è che il traffico merci tra l'Italia e la Francia dal 2001 (anno del massimo) al 2016 è calato del 17,7%, sia su ferrovia (-71% dall'anno record 1997 al 2016), sia su strada (da Ventimiglia al Monte Bianco, -6,5% tra il 2001 e il 2016). È aumentato un po' il passaggio merci a Ventimiglia (dai 17,4 milioni di tonnellate del 2009 ai 20,2 del 2017): ma è una rotta che difficilmente si sposterà più a nord, perché diretta più verso la Spagna che la Francia. La linea attuale, poi, è sottoutilizzata. Potrebbe già trasportare dai 20 ai 30 milioni di tonnellate all'anno. Ne ha portate invece solo 10 nell'anno-record (1997),

“È un'opera utile” Parola di Matteo, ministro capotreno

Il vicepremier, schierato per il “Sì”, si dice “disposto a cambiare idea sulla base dei numeri”. Eccone alcuni

Fatto a mano

E COMUNQUE QUESTA COSA DI IMPOSSARE LA DIVISA NON È STATA FACILE NEANCHE PER SALVINI, ALL'INIZIO...



A CHE PUNTO

I lavori
La galleria di servizio
“Si completi questa eccezionale opera pubblica”
“Lì non c'è nulla”, replica Di Maio.
La querelle è sul fatto che finora è stata scavata una galleria di servizio, non un tratto del tunnel di base, cuore dell'opera

per poi scendere a 7 nel 2007, a 3 nel 2017. Perché spendere oltre 12 miliardi di euro (9,6 per il tunnel più almeno 3 per la linea) per un'opera evidentemente superflua?

“Se finire costa meno che interrompere si va avanti”

Salvini dice: “È più saggio finire il buco sotto la montagna e spendere meno soldi o spendere più soldi per riempire i buchi sotto la montagna? Secondo me è più normale finire il buco nella montagna”. I numeri dicono però un'altra cosa: finire “il buco nella montagna” costerà almeno altri 9,6 miliardi. Se ci fermiamo qui, invece, li risparmiamo tutti (e possiamo magari utilizzarli per opere davvero utili). Le penali, poi, non ci sono. Finora abbiamo speso per attività preparatorie 1,8 miliardi, in parte finanziati dall'Unione europea, che può chiedere, è vero, la restituzione dei soldi concessi per opere non fatte. Ma quei finanziamenti sono stati dati per opere parziali che sono state tutte completate: l'Ue non può dunque chiederli nulla. Nulla può pretendere neppure la Francia, con la quale l'Italia non ha mai firmato accordi che prevedano penali. Qualche penale potrebbero pretendere le aziende che hanno iniziato i lavori non ancora finiti. Potrebbe essere una cifra non superiore ai 100 milioni, facilmente transabili e azzerabili in cambio di incarichi per

mettere in sicurezza i lavori finora realizzati.

Il grosso dei lavori, del resto, non è ancora iniziato. Sono stati scavati tunnel geognostici (per un totale di 7 chilometri), ma in Italia neppure un metro del grande tunnel ferroviario previsto dal progetto (due gallerie di 57,5 chilometri ciascuna), per il quale non è stata neppure bandita la gara. Dunque non c'è “un buco da riempire”, se non i 7 chilometri di gallerie di servizio scavate finora.

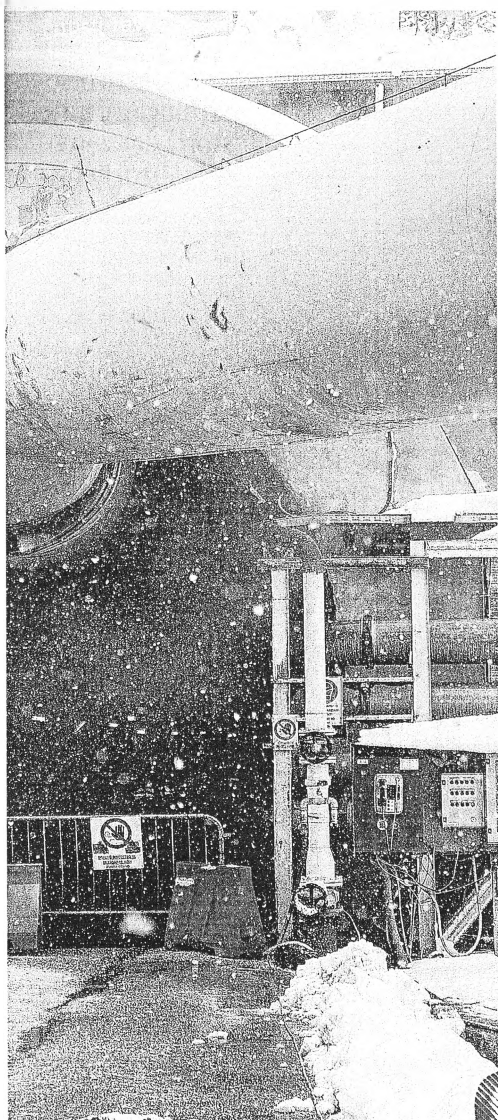
Miliardi in ballo

Non è vero che “finire il buco nella montagna” costerebbe meno che interrompere

“Togliamo dalla strada un milione di tir”

Salvini indossa anche i panni dell'ecologista. Ma i dati dicono che in Val di Susa il milione di tir da togliere dalla strada non c'è. D'altra parte, il cambio non è automatico: per togliere traffico dalle strade, purtroppo, non basta scavare un tunnel ferroviario, bisogna rendere conveniente il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma. A Ventimiglia c'è sia la ferrovia, sia l'autostrada, ma le merci che passano sui treni sono solo 0,7 milioni di tonnellate l'anno, mentre sui camion sono 19,5 milioni. Come ridurre l'inquinamento? Al Frejus transitano in media 5 mila veicoli al giorno, sulla tangenziale di Torino 240 mila al giorno. Da dove partire, dunque? Vale la pena di cominciare da un “buco nella montagna” da 9,6 miliardi di euro?

» RIPRODUZIONE RISERVATA



Tutti i nostri rappresentanti da sempre riservano parte dei loro redditi al partito

contributi siano usati per pagare le rate del debito, ma non me ne curo. Le nostre donazioni servono, da sempre, per mandare avanti l'attività della Lega, a livello locale come a livello nazionale. I 49 milioni per noi non sono un argomento, che io sappia nessun parlamentare si è rifiutato di fare il versamento, o si è lamentato di Bossi (che è ancora presidente della Lega, ndr). Anzi, se i fatti ci daranno ragione, alla fine quel denaro verrà restituito alla Lega”. Nemmeno un neofita del Carroccio come Claudio Durigon - romano, ex sindacalista dell'Ugl, oggi sottosegretario al Lavoro - è particolarmente turbato dall'idea di ripagare il debito di Bossi: “Mi pare Umberto si sia assolto, alla fine, no?”. In realtà, a Genova era stato condannato in appello,

ma alla fine i reati sono stati prescritti. Mentre a Milano, dopo una condanna in primo grado, è uscito dal processo perché la Lega ha rinunciato a querelarlo. “Non ho seguito bene la vicenda - continua Durigon - per noi non esiste. Noi paghiamo un contributo alla Lega, per mandarla avanti e sostenere le sue iniziative. Poi loro con quelle donazioni fanno ciò che credono”.

» RIPRODUZIONE RISERVATA



**Sono disposto
a cambiare
idea in base ai numeri**
Matteo Salvini