

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 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.

CHIOMONTE 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),

ma alla fine i reattivati 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 sostenerne le sue iniziative. Poi loro con quelle donazioni fanno ciò che credono".

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



Sono disposto a cambiare idea in base ai numeri

Matteo Salvini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“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



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"

Salvin 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 per opere parziali che sono state tutte completate: l'Ue non può dunque chiederci nulla. Nulla può pretendere neppure la Francia, con la quale l'Italia ha mai firmato accordi che prevedano penali. Qualche penale potrebbero prenderla le aziende che hanno iniziato i lavori non ancora finiti. Potrebbe essere una cifra non superiore ai 100 milioni, facilmente transabili e azzerrabili 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.

"Togliamo dalla strada un milione di tir"

Salvin 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