

I vicepremier escludono la crisi sulla Tav Giorgetti avverte: deciderà il Parlamento

Oggi la Telt avvia gli «inviti alla candidatura». Salvini incalza Conte: subito il decreto sbloccacantieri

ROMA Alla vigilia della pubblicazione da parte della società italo-francese Telt degli *avis de marchés* (gli inviti a presentare la candidatura) per tre lotti del tunnel di base della nuova ferrovia Torino-Lione, i vicepremier Luigi Di Maio e Matteo Salvini escludono che il contrasto sulla Tav — tra il M5S (contrario) e la Lega (favorevole) — possa portare a una crisi di governo. Anzi, ora i due leader si rincorrono con messaggi sulla «stabilità dell'esecutivo»: «Dureremo altri 4 anni», auspica Di Maio. «Il governo va avanti fino in fondo», gli fa eco Salvini.

Ma il punto sul paventato blocco dell'opera ferroviaria transalpina lo traccia il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti (Lega) che sottolinea, all'indirizzo del premier Giuseppe Conte e dei grillini, un dato in-

controvertibile: «Ricordatevi che per fermare definitivamente la Tav occorre un passaggio parlamentare, perché si tratta di un trattato internazionale approvato dal Parlamento e né Conte né il Consiglio dei ministri possono prendere decisioni sopra il Parlamento». E non è un caso che il monito di Giorgetti sia raccolto dall'opposizione, favorevole all'opera: «In questo momento in Parlamento non ci sono i numeri per bloccare la Tav», osserva infatti l'ex premier Matteo Renzi (Pd).

Giorgetti non si ferma qui: e pur ricordando che la Lega «è responsabile», e dunque «disponibile a rivedere il progetto», evoca la sua simpatia per la Svizzera «che questi problemi li ha risolti in passato con il referendum». E poi risponde a chi propaganda sulla Tav una

vittoria di stampo grillino a scapito della Lega: «Salvini non è tornato a caccia, ha visto accogliere le nostre proposte».

Nella domenica che precede l'avvio degli *avis de marchés*, i due vicepremier si sono marcati a uomo a suon di dichiarazioni. Entrambi a Milano, presi da impegni di partito — Di Maio al Villaggio Rousseau e Salvini alla Scuola di formazione politica della Lega —, si sono parlati a distanza per rassicurare sullo scampato pericolo di una crisi del governo: «Basta con il folklore su chi ha vinto e chi ha perso sulla Tav, ora mi interessa di poter tornare a occuparci di cose importanti», ha detto il capo politico del M5S. E Salvini, che di solito è molto veloce nel liberarsi dalla marcatura a uomo, ha preso subito in parola l'alleato: nell'arco di un solo pomeriggio domenicale, il leader

della Lega ha incalzato il premier Conte sul decreto sblocca cantieri («lo porti presto in Consiglio dei ministri») e ha promesso la flat tax anche per le famiglie.

Eppure la guerra sulla Tav lascia una ferita aperta tra le due squadre di governo: «Se uno dall'altra parte dice "vediamo chi ha la testa più dura", io dico pensiamo alle cose serie...», lamenta Di Maio. «Mai parlato di crisi. La testa dura io me la tengo. Anzi, essendo invecchiato, è sempre più dura», replica Salvini. Che poi chiosa: «Sulla mancata storia d'amore con Di Maio deludo» i giornalisti, « perché Di Maio è una persona seria, coerente, corretta, leale. Se ne facciano una ragione». Nonostante il pasticcio sulla Tav, il governo Conte va avanti.

Dino Martirano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

USCIRE DALLE RETI EUROPEE COMPROMETTE IL FUTURO

di **Graziano Delrio**

Caro direttore, le scelte di questi giorni sono scelte sul futuro del Paese e sul suo ruolo in Europa. In un momento in cui le connessioni diventano più rilevanti e si va verso un mondo più connesso, i territori devono interpretare il loro destino, la loro identità, in maniere più forte.

Spesso purtroppo in Italia manca la visione della rete, si ha solo la visione dei nodi. Il nodo della linea Torino-Lione fa parte di un corridoio europeo chiamato Mediterraneo che a sua volta fa parte della più vasta rete transeuropea. L'Italia è attraversata da ben quattro corridoi europei ferroviari sulle quali viaggeranno i servizi di alta velocità (Tav) e i servizi del treno merci europeo (Tem9). Su questa intera rete europea sono già state fatte ripetutamente analisi costi-benefici sofisticate. E sempre positive in termini di occupazione, ambiente e sviluppo.

È indiscutibile che la scelta strategica a fondamento delle reti transeuropee sia quella di integrare i mercati e i cittadini dei paesi dell'Unione. Integrare per creare migliori opportunità, sostenibilità am-

biendale e sostenibilità sociale grazie all'aumento delle connessioni che in tutto il mondo significano anche attrazione di investimenti e migliore qualità di vita. Anche se fosse corretta l'analisi costi benefici dei 5 Stelle (e non lo è) non tiene comunque presente la necessità e l'impatto dei collegamenti, strategici per un paese isolato come il nostro. I valichi alpini hanno sempre rappresentato un problema di prima grandezza. Il traffico merci ai valichi alpini supera i 160 mln/ton quasi interamente su gomma. I Corridoi europei non sono una condanna e i nuovi valichi alpini non sono un disastro ambientale, sono il modo con cui l'Italia interpreta sempre più il suo destino.

Rifiutare il tratto Torino-Lione significa rifiutare i benefici futuri del corridoio mediterraneo che connette la pianura padana con l'Ovest europeo a cui ci lega un interscambio commerciale di oltre 170 mld di euro/anno. Significa certamente costringere l'Europa a far passare il corridoio sopra le Alpi, dalla Svizzera e dall'Austria con grave danno alle imprese italiane.

Nessuno in Europa piangerebbe per la rinuncia dell'Italia. La Svizzera, paese non certamente ostile all'ambiente, ha investito 20 miliardi di euro e realizzato 116

km di gallerie ferroviarie, tra cui il tunnel di base del San Gottardo. Grazie a questi investimenti il traffico merci è al 70% su ferro. I nostri scambi con la Francia, peraltro sempre in crescita negli ultimi anni, avvengono al 90% su gomma. L'Italia ha già preso decisioni negli scorsi anni per migliorare la sua competitività col piano Connettere l'Italia e con lo stanziamento di oltre 130 mld di investimenti, di cui oltre 30 mld per i corridoi europei. Può scegliere di tornare daccapo.

Le scelte compiute nei diversi settori — l'apertura dei tunnel sotto le Alpi, l'estensione dell'Alta velocità al Sud e la progettazione dell'Alta Velocità di Rete, i robusti piani di manutenzione, la razionalizzazione del sistema logistico a partire dai porti e le ingenti risorse impegnate sul trasporto pubblico locale — sono scelte che possono portare il Paese al livello dei migliori Paesi europei. Si possono certamente migliorare ma non si possono ridiscutere a pezzettini. La stessa analisi costi-benefici applicata alla Napoli-Bari, al Brennero e alla Palermo-Catania darà gli stessi risultati che ha dato sulla Torino-Lione. Quindi tutto si fermerà. Non è più tempo di ipocrisie. O si accettano i corridoi europei o si accetta una idea di sviluppo autarchica e isolazionista.

Vista dall'Europa, guardando da Nord verso Sud, l'Italia è semplicemente un lunghissimo e frastagliato molo naturale, un ponte che si slancia al centro del Mar Mediterraneo. La geografia rappresenta una grande opportunità, perché rende l'Italia una piattaforma logistica ideale per attirare l'interesse degli investitori internazionali. Ma solo se si privilegiano le connessioni sostenibili: con una «cura del ferro», fatta di incentivi a chi utilizza le rotaie per spostare i propri manufatti e con più merci via mare. Le imprese che si muoveranno rapidamente in questa direzione diventeranno più forti.

L'Italia partecipa pienamente alla competizione globale, sia con i Paesi extra-europei sia con quelli europei; i cinesi investono sul porto del Pireo in Grecia e vorrebbero fare la linea ferroviaria Belgrado-Budapest ma Trieste ha già le linee ferroviarie per l'Est Europa. Se si agisce con rapidità, se si promuovono i corridoi europei cioè modalità di trasporto sostenibili, l'Italia può vincere la sfida. Ma facendo le scelte giuste per l'interesse nazionale: il destino dell'Italia si compie in Europa. USCIRE dalle reti europee è compromettere il nostro futuro