

Toninelli a Salvini “Grossolani errori nel tuo dossier Tav”

Contestati i 24 miliardi di stop all'opera: “Propaganda”
Il vicepremier venerdì a Chiomonte: solidale con gli agenti

FEDERICO CAPURSO
MAURIZIO TROPEANO

Sulla Torino-Lione è ormai guerra aperta nella maggioranza giallo-verde. Una guerra fatta di dichiarazioni - «per me non esiste alcun progetto alternativo: io chiedo che il no alla Tav venga dato il prima possibile», Alessandro Di Battista a Porta e Porta - e di segnali politici: la visita di Matteo Salvini, venerdì mattina al cantiere italiano della Tav a Chiomonte. Ieri, però, è stata combattuta la battaglia dei numeri. Dopo la pubblicazione da parte de La Stampa, dello studio realizzato da esperti consultati dalla Lega Nord che ha quantificato in 24 miliardi il costo di un eventuale stop alla Torino-Lione, è partita la controffensiva grillina: «Quei numeri non corrispondono a quelli effettivi», ha spiegato a Mattinocinque il ministro delle Infrastrutture. E Danilo Toninelli, nel corso della giornata ragionando con i suoi, era arrivato a parlare di «una bufala», perché «sono dati vecchi e rimasticati. Basta pensare che non hanno aggiornato il costo del tunnel di base da 8,6 a 9,6 miliardi, come ha detto il Cipe nel 2017». In serata, poi, fonti qualificate del ministero han-

no spiegato all'Ansa i «grosso-lani errori». Quei dati «appaiono identici a quelli già più volte fatti trapelare agli organi di informazione nei mesi scorsi dalla società incaricata della realizzazione dell'opera. Una minestra riscaldata che per di più mostra ampi aspetti di dubbia attendibilità».

Per Marco Ponti, il professore che ha coordinato l'analisi costi benefici secretata da Toninelli, si «danno i numeri» perché non è un'analisi costi-benefici ma «un'analisi di valore aggiunto, è la preferita da tutti i politici, perché da sempre parere positivo. Il metodo che hanno usato poteva portare solo a quel risultato». Il suo ragionamento mette in discussione soprattutto quei 20 miliardi di costi indiretti derivanti da mancati ricavi e dei benefici socio-economici. Le fonti del ministero, citate dall'Ansa, aggiungono che «quell'analisi può essere utile solo se usata per paragonare impieghi alternativi. In caso contrario si tratta di pura propaganda».

Adesso resta da capire se per uscire da questo scontro basterà, così come dichiarato da Toninelli, «sedersi intorno ad un tavolo con Salvini, e prendere una decisione».

Parigi e Bruxelles

Anche perché per prendere quella decisione è necessario vedere come si comporteranno l'Ue e la Francia. Bruxelles e Parigi stanno pazientemente aspettando che l'analisi costi e benefici commissionata da Toninelli, venga condivisa. È probabile che in questi giorni ci sia una prima riunione tra tecnici prima di un incontro politico tra ministri e commissario. Ci sono le agende da sistemare ma è chiaro che i tempi per questo incontro istituzionale sono sempre più stretti. Dalla metà di febbraio, infatti, dovrebbe essere convocato il Cda di Telt, la società incaricata della costruzione e della gestione della tratta internazionale, che dovrà decidere sullo sblocco degli appalti da 2 miliardi per il tunnel di base che avrebbero dovuto essere lanciati nel luglio dell'anno scorso. Quella riunione è forse l'ultima occasione per Italia e Francia di presentarsi con una decisione definitiva al vertice dell'Ue sullo stato di avanzamento dei lavori delle reti T-Ten finanziate da Bruxelles. In quel vertice, in programma alla fine di marzo, si discuterà se mantenere, ridurre o cancella-

re i contributi comunitari. Roma e Parigi sono in ritardo ma il via libera ai cantieri potrebbe servire per evitare o attenuare possibili tagli. La Francia, fino ad ora ha concesso all'Italia tutto il tempo necessario per la sua una scelta, a patto però di non perdere un cent di fondi europei. Se così non fosse è chiaro che Parigi farebbe ricadere la colpa sul governo italiano aprendo la questione dei risarcimenti.

Si vedrà. Quel che è certo è che venerdì Salvini sarà al cantiere di Chiomonte per portare solidarietà alle forze dell'ordine spesso attaccate dai centri sociali. Una mossa che è un duplice segnale politico. Il primo per il M5S che governano Torino e che non hanno ancora messo in programma eventuali sgomberi dei palazzi occupati. Il secondo per le forze economiche e sociali del Piemonte che nelle settimane scorse sono scese in campo per chiedere di realizzare la Tav. Quelle forze avevano trovato in Sergio Chiamparino un punto di riferimento. Il leader della Lega ha riaperto i giochi ma in vista delle regionali, deve presentarsi anche con i fatti cioè il via libera ai cantieri. —