

**Tav, M5S all'attacco. Salvini: niente scambi con il voto sulla Diciotti. Di Maio: «Sconsiglio a Matteo di creare difficoltà al governo». Il leader leghista: non siamo al mercato, io per l'Italia che va avanti. Dal gasolio al traffico le motivazioni fragili sulla linea Torino-Lione**

ROMA L'unica mediazione possibile sulla Tav è un rinvio della decisione: avanza questa convinzione, nel governo gialloverde. Ci si è spinti troppo oltre. A un passo dalla crisi. La evocano Luigi Di Maio e Matteo Salvini, ma anche Roberto Fico per il quale ci sono «molte» divergenze e «alcune» ragioni per stare insieme nel rispetto del contratto di governo.

Fra queste ragioni per Fico non c'è la politica attuale sui migranti. E Salvini coglie al volo l'occasione per replicare per le rime al presidente della Camera (e a tutto l'M5S): «Fico dice no a tutto, tranne che agli sbarchi e ai processi. L'Italia ha bisogno di gente che costruisca, non che blocchi tutto».

Sia come sia, in nome del contratto, Di Maio intende riscuotere il No alla Tav entro il mese di febbraio. E definisce una supercazzola l'idea di asciugare ulteriormente il tracciato. «Su questo tema non è possibile tornare indietro», concorda Fico, ricordando la battaglia storica del M5s al fianco dei No-Tav.

Ma Matteo Salvini non può accettare un No «secco». E così sale la spinta dei mediatori leghisti perché il premier Giuseppe Conte sposti più in là la scelta, a dopo le europee. È un sentiero stretto, se si considera l'intreccio con l'altra partita incendiaria per il governo: il caso Diciotti.

I grillini non escludono infatti il rinvio della scelta ma per ora premono sulla Tav, sapendo di avere in mano l'armadello del voto del Senato sul processo al ministro dell'Interno: «Vedremo le carte poi decideremo sul voto», dice sibillino Di Maio. E Salvini sbotta: «Non è il mercato».

## LA GRATICOLA

«Per carità, nessuno scambio...», assicura Di Maio. Ma intanto tiene il vicepremier leghista sulla graticola: «Nella nostra storia mai abbiamo votato per un'immunità ma questa è un po' diversa...». Di Maio è pronto a dettare la linea del No, non solo perché con il Sì sarebbe a rischio la tenuta del governo ma in discussione la sua linea politica sui migranti.

Ma dalla base sale il pressing per il Sì. E, in nome della purezza di principi del M5s, anche Fico - senza entrare nel caso specifico - dice chiaro come la pensa: «Se arrivasse una richiesta nei miei confronti pregherei la mia Camera di dare l'autorizzazione». Per le decisioni c'è ancora tempo. Tutto rinviato, probabilmente, a dopo il voto in Abruzzo di domenica prossima.

Ma i due vicepremier dovranno vedersi quanto prima per un chiarimento. In gioco c'è il governo. Di Maio avverte Salvini di non insistere sul Sì alla Tav: «Non gli consiglio di creare tensioni...». E Salvini a Di Maio replica, in via indiretta ma molto chiara: «Mi consigliano di far cadere il governo ora che ho i sondaggi a favore. Io non li ascolto, ma le cose bisogna farle, non bloccarle». Fattori in grado d'innescare una crisi ce n'è più d'uno: non solo Tav e Diciotti, ma anche legittima difesa e autonomia regionale.

Un pesante lavoro di mediazione, per il premier Conte. Che proverà a disinnescare a inizio settimana - un vertice a tre potrebbe tenersi tra lunedì sera e martedì - almeno il nodo della Consob. Se si riuscirà a sciogliere i problemi giuridici di incompatibilità, alla presidenza potrebbe essere indicato il ministro Paolo Savona: Conte assumerebbe l'interim agli Affari europei fino alle europee prima di un rimpasto e M5s incasserebbe la nomina di Pasquale Tridico, fra i padri del reddito di cittadinanza, all'Inps.

Dal gasolio al traffico le motivazioni fragili sulla linea Torino-Lione

ROMA Il dossier, con tanto di verdetto negativo sulla Torino-Lione, è stato consegnato al ministero dei Trasporti il 9 gennaio scorso. Ottanta pagine di calcoli, tabelle e grafici che non danno scampo. E che il

presidente della commissione costi-benefici, il professor Marco Ponti, ha fisicamente depositato nelle mani del ministro Danilo Toninelli. Non prima però di aver fatto trapelare che il giudizio è nettamente contrario al completamento dell'opera. Un risultato, quello prodotto dal gruppo di studio capeggiato da Ponti, già docente al Politecnico di Milano, scontato, visto che 5 componenti su 6 della commissione sono dichiaratamente anti Tav. E non hanno fatto nulla per smentirlo. Da tempo, del resto, si sapeva che i risultati sarebbero stati negativi proprio in considerazione del fatto che la scelta degli esperti era stata fatta dalla formazione politica, i 5Stelle, che avversa da sempre l'infrastruttura.

Nelle 80 pagine, oltre ad indicare le metodologie seguite, si concentra l'attenzione su due punti per bocciare la Tav. Il primo, in contrasto con le analisi di altri centri studi, la Bocconi in primis, riguarda il flusso del traffico merci previsto. Per gli esperti di Ponti l'interscambio tra Italia e Francia sarebbe in calo, da qui la «non necessità di puntare sulla nuova linea ferroviaria», ma di focalizzare l'attenzione solo su quella stradale, più che «adeguata a supportare i commerci tra i due Paesi». Il flusso veicolare su terra è però ormai congestionato, visto che l'83% delle merci viene trasportata via strada, con oltre 3,5 milioni di veicoli pesanti che attraversano il confine. Solo il restante 7% transita via ferrovia, ma non perchè non esista una domanda, come sostiene la commissione del Mit, ma perchè, a giudizio dell'Osservatorio sulla Tav e di altri centri studi, non «esiste più una ferrovia che risponda alle esigenze del mercato». La commissione del Mit sottolinea del resto che la vecchia linea del Frejus - quella che la Tav dovrebbe sostituire - ha perso in 20 anni il 70% del traffico dei volumi trasportati e sta ulteriormente calando. Per Ponti questo dato rileva «l'anti economicità del trasporto via ferro». E impone quindi lo stop all'opera. In quanto i costi per completarla non sarebbero ripagati da un aumento del traffico. Non solo. Puntare sulla nuova linea ferroviaria, penalizzando l'autostrada, farebbe calare il gettito delle accise sul gasolio e i pedaggi, recando un grave danno all'erario. In sostanza, spiega la commissione, i 4,7 miliardi di euro per finire la tratta non sarebbero compensati, neanche nel lungo termine, dai benefici.

