

I RAPPORTI CON PARIGI

Il ministro francese: rispettate i tempi. Lega-M5S lavorano all'intesa

Barbara Fiammeri

ROMA

Il tempo è scaduto. Sulla Tav il governo italiano deve prendere una decisione rapidamente perché la Francia non concederà altre proroghe. La ministra dei Trasporti Elisabeth Borne lo ha detto chiaro e tondo: «I nostri vicini italiani volevano delle consulenze supplementari e noi rispettiamo il loro processo decisionale. Ma ci sono anche scadenze che richiedono decisioni da prendere nell'ambito di un calendario compatibile con i tempi dei finanziamenti europei». Che prevedono l'avvio dei nuovi lavori entro la fine di quest'anno.

Il tentativo di prendere tempo, di scavallare le europee del 26 maggio, non è più percorribile. Lega e M5S devono arrivare a un compromesso. E i primi ad esserne consapevoli sono proprio Matteo Salvini e Luigi Di Maio. Apparentemente le posizioni appaiono inconciliabili. «Sono chiacchiere inutili su un'opera inutile che tanto non si farà», sentenzia il pentastellato sottosegretario agli Esteri Manlio Di Stefano mentre il suo omologo ai Trasporti, il leghista Armando

Siri, ribadisce quanto aveva anticipato Salvini, ovvero che la Tav «si farà magari con qualche modifica». Ma dietro le dichiarazioni d'ordinanza si lavora a una possibile intesa.

Il canovaccio è già stato messo nero su bianco ed è contenuto nella mozione di maggioranza sulla Tav che verrà discussa alla Camera l'ultima settimana di febbraio. Nel documento scritto dai capigruppo di Lega e M5S, Riccardo Molinari e Francesco D'Uva, da un lato si conferma la necessità di attendere i risultati finali dell'analisi costi-benefici anche con riferimento al confronto con Ue e Francia, confermando così la posizione del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, dall'altra però si conclude prendendo in considerazione la possibilità di «eventuali modifiche» al progetto. Parole che ricalcano quanto ripetuto anche ieri da Salvini.

Di qui al voto sulla mozione però c'è parecchia carne al fuoco. A partire dalle regionali in Abruzzo (il 10) e in Sardegna (il 24) che vedono ancora una volta la Lega (con Fi e Fdi) e il M5S l'una contro l'altro. Un antipasto in vista del verdetto del 26 maggio delle europee che si terranno contestualmente alle regionali in Piemonte. E

infatti sulle barricate ci sono proprio i grillini piemontesi, che hanno avvisato Di Maio - già alle prese con l'inversione di rotta sul caso Diciotti - che non accetteranno compromessi al ribasso. Ma in questo ping pong che fin dall'inizio costella l'avventura dell'alleanza gialloverde, va sempre tenuto a mente che la priorità - almeno fino ad oggi - è per entrambi la tenuta del Governo. E dunque come avvenuto già su diversi capitoli (vedi il caso Trivelle) alla fine i due vicepremier un'intesa dovranno trovarla.

Le opposizioni non stanno a guardare. Fi chiede che sia auditato al più presto Marco Ponti, il tecnico che ha presieduto il poll per l'analisi costi-benefici. «Salvini sta provando sulla sua pelle l'affidabilità dei suoi contraenti di governo», attacca la capogruppo azzurra al Senato, Anna Maria Bernini, mentre il Pd Maurizio Martina chiede al leader della Lega di farla finita con «le parole al vento» perché «come vicepremier la prima cosa che deve fare è dare corso ai bandi per andare avanti coi cantieri». Duro anche Fabio Rampelli di Fdi: «La Tav è fondamentale per consentire alle nostre imprese di raggiungere la parte ricca e internodale dell'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DELL'OPERA

4,7 miliardi

Il costo a carico degli italiani
 È stato lo stesso vice premier Matteo Salvini a riassumere ieri quali sono i costi dell'opera: complessivamente sono impegnati 4,7 miliardi, tre miliardi per il tunnel, «che è fondamentale» sottolinea il vicepremier, e 1,7 miliardi destinati ad altre opere, «costi che possono essere tagliati», con risparmi stimati in circa un miliardo di euro. La nuova linea ferroviaria ad alta velocità sarà in tutto lunga 270 chilometri e sarà finanziata dall'Ue al 40%, 35% dall'Italia e 25% dalla Francia

57,5 Km

La galleria tra Italia e Francia
 Secondo quanto prevede il progetto attuale, che risale al 2013, è da Chiomonte che deve partire lo scavo del tunnel di base, la maxigalleria con una lunghezza di 57,5 chilometri tra Italia e Francia, 45 km in Francia e 12 in Italia per ogni canna del tunnel, due quelle previste. Quelli già realizzati sono pari a 25,5 chilometri, pari al 15,5 per cento. A Chiomonte e nel cantiere francese di Saint-Martin-La-Porte, sono impiegate circa 800 persone (a regime saranno 8 mila, senza considerare l'indotto)

Su
ilssole24ore
.com

LE DIVERGENZE INTERNE

Dalla Tav alle trivelle, tutti i dossier che dividono Lega e M5S

Non più percorribile il tentativo di scavallare le europee: a fine febbraio la mozione di maggioranza alla Camera

