

Il retroscena

# «Lo dicono i numeri, la Tav va fatta» Ecco il contro dossier della Lega

## Salvini accelera e va al muro contro muro. Fallita la mediazione con i 5 Stelle

di **Marco Imarisio**

Lega e Cinque Stelle sono come due treni destinati a scontrarsi sullo stesso binario. Ad alta velocità, naturalmente. Ognuno con le proprie opinioni, certificate da rispettive indagini che partendo dagli stessi documenti giungono però a conclusioni opposte.

A metà dello scorso ottobre, quando era già in incubazione la diatriba sulla terzietà della commissione voluta da M5S per l'analisi costi-benefici sulla Tav e altre opere pubbliche, alcuni emissari del partito di Matteo Salvini chiedevano accesso agli stessi dati ufficiali sulla futura linea Torino-Lione in possesso degli esperti nominati dal ministro Danilo Toninelli. Pochi giorni dopo, nei primi giorni di novembre, il dossier della Lega sulla Tav è stato affidato ad una squadra di professori universitari di Milano e ad uno

### Lo studio

È stato commissionato a un gruppo di professori di Milano e ad avvocati di Roma

studio legale romano specializzato in diritto internazionale, per trarne le debite conclusioni in proprio.

Il cambio di passo della Lega sulla Tav avvenuto nelle ultime settimane, con dichiarazioni sempre più nette a favore dell'opera, non è frutto esclusivo di valutazioni politiche, ma anche di una indagine parallela che ha colmato il vuoto di conoscenza leghista in materia. Appena tre mesi fa, lo stesso Salvini che martedì ha dichiarato «la Tav si farà», parlava dell'argomento ancora in termini piuttosto generici. Non è stata solo la moral suasion di Giancarlo Giorgetti e quella dei sottosegretari leghisti alle Infrastrut-

ture, Edoardo Rixi e Armando Siri, da sempre favorevoli all'opera, a convincere il ministro dell'Interno. Ci sono anche le conclusioni della contro inchiesta, affidata ad

esperti ritenuti imparziali, che verranno contrapposti all'analisi costi-benefici targata M5S, la cui gestione da parte di Toninelli non è affatto piaciuta al leader leghista. Per questioni di metodo, con il risalto eccessivo dato a uno dei tanti esami tecnici per una decisione che dovrà essere comunque politica. E per un problema di credibilità.

La prima versione del testo è stata ritenuta incompleta e non priva di errori dalla strut-

tura di missione ministeriale che in teoria sarebbe il committente, al punto da non venire in un primo momento protocollata. Lo stesso Marco Ponti, capo della commissione, avrebbe giudicato inadatta la stesura iniziale, rendendosi conto che la mole di dati acquisita sul campo negli ultimi anni, con gli scavi e altri studi avanzati, aveva bisogno di più tempo «per un lavoro fatto bene», come ha onestamente confessato pochi gior-

ni fa. Anche i sassi del Monginevro sanno ormai che l'esito della sua analisi sarà negativo, seguendo una valutazione solo economica. Manca ad esempio qualunque valutazione su qualunque possibile impatto ambientale dell'opera, da sempre cavallo di battaglia del movimento No Tav. Partendo dagli stessi dati, lo studio della Lega ha invece un risultato ben diverso.

La maggiore consapevolezza della Lega sulla questione Tav deriva anche dalla presa d'atto dell'impossibilità di giungere a un compromesso, come a suo tempo auspicava lo stesso Salvini. La mediazione informale affidata da Luigi

Di Maio alla viceministra Laura Castelli, è stata chiusa in un cassetto. L'aria è cambiata anche sul fronte grillino. Le posizioni si sono irrigidite. Fino a poco tempo fa esponenti M5S di un certo peso sostenevano a microfoni spenti che si sarebbe arrivati a una sintesi. Il piano prevedeva il via libera a una Tav «leggera», con la rinuncia alla nuova stazione di Susa e l'aggiramento della collina morenica alle porte di Torino. Non è stato un editto dall'alto a cancellare le trattative. Le dichiarazioni a getto continuo di Beppe Grillo e Alessandro Di Battista, nomi pesanti che incarnano il M5S di lotta contrapposto ai «governativi», hanno fatto capire l'antifona ai diretti interessati. Dunque, No Tav e Sì Tav, senza sfumature.

L'unico punto di incontro potrebbe essere la scelta di rinviare l'ordalia a dopo le elezioni europee. Ma senza alcuna comunicazione ufficiale sulla Tav, a fine mese l'Italia perderà una prima fetta di finanziamenti dell'Unione europea, pari a ottocento milioni di euro. E ben presto l'odiata Francia ci verrà a chiedere che fare con i 2,5 miliardi di appalti ancora da assegnare. Quelli che riguardano l'unica cosa che conta in questa storia, come ormai sanno bene entrambi gli alleati di governo. Il tunnel di base. Il famoso buco nella montagna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Su Corriere.it

Tutte le notizie di politica con gli aggiornamenti in tempo reale, le fotogallery, i video, le analisi e i commenti

