

COSÌ LE HANNO NEGATE AL CARROCCIO

M5S, le carte «nascoste»

di Marco Imarisio

a pagina 5

I big leghisti escono Al ministero di Toninelli scatta il blitz sul dossier

Martedì la consegna del documento all'ambasciatore
«Hanno atteso che andassimo, poi non rispondevano»

Il retroscena

di Marco Imarisio

Si sta come d'inverno nei ministeri gli alleati di governo. Ancora più delle lagnanze per la precedenza accordata all'amatissimo Emmanuel Macron, a colpire Matteo Salvini e i suoi sono stati i modi in cui è stata fatta pervenire a Parigi la famosa analisi costi-benefici sulla Tav.

Martedì, primo pomeriggio. Il viceministro Edoardo Rixi e il sottosegretario Armando Siri, i due leghisti alle Infrastrutture, lasciano i loro uffici per impegni elettorali dopo una giornata tranquilla. Come al solito hanno mandato i loro collaboratori dai pari grado pentastellati e dal capo di gabinetto di Danilo Toninelli a chiedere lumi sul benedetto dossier. Ormai è trascorso un mese, pieno di vele e discussioni, da quando il professor Marco Ponti e i suoi esperti l'hanno consegnata. Sarebbe anche arrivato il momento di vederla, ripetono da giorni gli esponenti e i tecnici in quota Carroccio. Abbiamo bisogno di un po' di tempo per ultimare la traduzione, è la risposta.

Passa un'ora e verso le 16.30 un funzionario chiama un esponente dell'ignaro plotone leghista delle Infrastrutture. Racconta di aver visto entrare nell'ufficio del capo di gabinetto del ministro l'am-

basciatore francese Christian Masset, accompagnato da un suo assistente. Lo staff della Lega chiama ripetutamente Toninelli e i suoi assistenti, ma tutti i telefoni sono muti, non risponde nessuno. Alle 18.08 apprendono dalle agenzie di stampa che le ottanta pagine dell'analisi costi-benefici sono stati consegnati in versione cartacea al massimo rappresentante della Francia in Italia, il quale ha peraltro chiesto e ottenuto il permesso di usufruire delle fotocopiatrici con scanner del ministero per ottenerne una copia in formato digitale.

«Come al solito. Hanno aspettato che ce ne andassimo, non ci rispondono e solo dopo aver visto le nostre telefonate hanno deciso di fare un comunicato all'Ansa». Pare sia un copione che si ripete spesso. Dopo ogni annuncio di Toninelli, dopo ogni decisione unilaterale, sul ministero si crea un campo magnetico che impedisce ai telefoni di attivarsi. Figurarsi nell'ultimo mese, quando i sottosegretari leghisti, già poco felici del fatto che la delega sulla Tav e sulle altre grandi opere sia di competenza esclusiva del ministro, hanno cominciato a fare pressioni. A parole, tutto bene. Nei fatti i rapporti e la fiducia reciproca tra le due fazioni di governo alle Infrastrutture sono come la temperatura odierna sul Moncenisio, dove dovrebbe passare il tunnel dell'alta velocità Torino-Lione. Sottozero.

Condivisione, questa sconosciuta. I tecnici che lavora-

no con i due sottosegretari leghisti non si capacitano come sia possibile che una analisi costi-benefici possa essere stata affidata a una commissione di esperti considerati «grillini», accomunati da anni di scritti e studi fortemente contrari alla Tav. La prova del nove della scarsa trasparenza pentastellata secondo i sottosegretari leghisti alle Infrastrutture è nella scelta di mandare avanti da sola l'analisi costi-benefici sulla Tav. Di tutte le opere esaminate finora dalla stessa commissione, solo per la Torino-Lione è stato deciso di anticipare quel parere, senza accompagnarlo con il controconto delle osservazioni della struttura di missione e dell'Avvocatura dello Stato.

Nello scorso ottobre, per la resa dei conti sul Terzo valico, Toninelli aspettò di avere in mano tutti i dossier. Lo studio del gruppo Ponti parlava di un saldo negativo dell'opera basata in gran parte sul mancato incasso di accise sul carburante e pedaggi autostradali. La struttura di missione fece notare come il calcolo di quelle due voci fosse in contrasto con le linee guida del-



l'Unione europea e dello stesso ministero alle Infrastrutture. L'Avvocatura dello Stato disse che andare avanti era più conveniente che fermarsi. Il ministro presentò tutti e tre i pareri insieme e diede il via libera, a malincuore. Adesso le voci positive sono state eliminate, almeno a livello mediatico. Negli annunciati sei miliardi di bilancio negativo della Tav previsto dalla costi-benefici, 5 sarebbero imputabili alle mancate tasse sulla benzina. A quelli della Lega sarebbe piaciuto parlarne prima, data la delicatezza della questione Tav. Ma i telefonini di Toninelli dei suoi collaboratori sono rimasti spenti fino a notte fonda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il braccio di ferro

Torino-Lione da ridiscutere

1 Dall'anno della sua nascita, il 2009, il M5S è contro la Tav. Nel 2018, nel contratto di governo, M5S e Lega s'impegnano a ridiscutere il progetto. Conferma il ministro ai Trasporti Danilo Toninelli (M5S): «La Tav va rivista»

La Lega in piazza per dire sì

2 Il 12 gennaio, a Torino, 30 mila persone scendono in piazza a sostegno della Tav. Sono presenti anche parlamentari della Lega: «Non abbiamo cambiato idea sulla Torino-Lione, vogliamo che si faccia»

Salvini: «Si faccia» Di Maio: «Mai»

3 L'1 febbraio Matteo Salvini visita il cantiere della Tav a Chiomonte in Val di Susa. Dice: «Prima si fa e meglio è». Luigi Di Maio, gli risponde: «Al posto della Tav, si dirotti la spesa sull'autostrada Asti-Cuneo»

«Buco inutile» «Soldi risparmiati»

4 Il 4 febbraio Alessandro Di Battista, M5S, ha detto: «Se la Lega vuol scavare un buco inutile che costa 20 miliardi, torni da Berlusconi». Ma Salvini: «Si risparmiano quattrini, un accordo si trova»



Sorpresa

Il leader della Lega Matteo Salvini, 45 anni, ieri ha definito «bizzarro» il fatto di non conoscere il contenuto della valutazione costi-benefici sulla Tav