

# “È un’opera utile” Parola di Matteo, ministro capotreno

*Il vicepremier, schierato per il “Sì”, si dice “disposto a cambiare idea sulla base dei numeri”. Eccone alcuni*

» GIANNI BARBACETTO

**S**ul Tav Torino-Lione, il ministro dell’Interno Matteo Salvini, in visita ieri a Chiomonte, ha già deciso.

## “L’Italia ha bisogno di più opere”

“La mia convinzione è che l’Italia abbia bisogno di più opere, più strade, più ferrovie, più energia, più gas, più porti, più aeroporti”. In realtà, l’Italia ha bisogno di più opere *utili* e di non buttare soldi in opere *inutili*. Chiedere agli amministratori leghisti che al Nord sono alle prese con troppi piccoli aeroporti che si fanno concorrenza tra loro.

## “Sono disposto a cambiare idea in base ai numeri”

“Siamo persone pratiche”, dice Salvini. Bene, ecco i numeri. Il Tav Torino-Lione è nato come treno passeggeri ad alta velocità, ma quando i promotori si sono resi conto che tra Torino e Lione non c’è un traffico sufficiente a giustificare il colossale investimento, lo hanno trasformato in treno merci ad alta capacità. Il problema è che il traffico merci tra l’Italia e la Francia dal 2001 (anno del massimo) al 2016 è calato del 17,7%, sia su ferrovia (-71% dall’anno record 1997 al 2016), sia su strada (da Ventimiglia al Monte Bianco, -6,5% tra il 2001 e il 2016). È aumentato un po’ il passaggio merci a Ventimiglia (dai 17,4 milioni di tonnellate del 2009 ai 20,2 del 2017): ma è una rotta che difficil-

mente si sposterà più a nord, perché diretta più verso la Spagna che la Francia. La linea attuale, poi, è sottoutilizzata. Potrebbe già trasportare dai 20 ai 30 milioni di tonnellate all’anno. Ne ha portate invece solo 10 nell’anno-record (1997),

per poi scendere a 7 nel 2007, a 3 nel 2017. Perché spendere oltre 12 miliardi di euro (9,6 per il tunnel più almeno 3 per la linea) per un’opera evidentemente superflua?

## “Se finire costa meno che interrompere si va avanti”

Salvini dice: “È più saggio finire il buco sotto la montagna e spendere meno soldi o spendere più soldi per riempire i buchi sotto la montagna? Secondo me è più normale finire il buco nella montagna”. I numeri dicono però un’altra cosa: finire “il buco nella montagna” costerà almeno altri 9,6 miliardi. Se ci fermiamo qui, invece, li risparmiamo tutti (e possiamo magari utilizzarli per opere davvero utili). Le penali, poi, non ci sono. Finora abbiamo speso per attività

preparatorie 1,8 miliardi, in parte finanziati dall’Unione europea, che può chiedere, è vero, la restituzione dei soldi concessi per opere non fatte. Ma quei finanziamenti sono stati dati per opere parziali che sono state tutte completate: l’Ue non può dunque chiederci nulla. Nulla può pretendere neppure la Francia, con la quale l’Italia non ha mai firmato accordi che prevedano penali. Qualche penale potrebbero pretenderla le aziende che hanno iniziato i lavori non ancora finiti. Potrebbe essere una cifra non superiore ai 100 milioni, facilmente transabili e azzerabili in cambio di incarichi per mettere in sicurezza i lavori finora realizzati.

Il grosso dei lavori, del resto, non è ancora iniziato. Sono stati scavati tunnel geognostici (per un totale di 7 chilometri), ma in Italia neppure un metro del grande tunnel ferroviario previsto dal progetto (due gallerie di 57,5 chilometri ciascuna), per il quale non è stata neppure bandita la gara. Dunque non c’è “un buco da riempire”, se non i 7 chilometri di gallerie di servizio scavate finora.

## “Togliamo dalla strada un milione di tir”

Salvini indossa anche i panni dell’ecologista. Ma i dati dicono che in Val di Susa il milione di tir da togliere dalla strada non c’è. D’altra parte, il cambio non è au-

## Fatto a mano

E COMUNQUE QUESTA COSA DI INDOSSARE LA DIVISA NON È STATA FACILE NEANCHE PER SALVINI, ALL'INIZIO...



© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Miliardi in ballo

Non è vero che "finire il buco nella montagna" costerebbe meno che interrompere

.....

### A CHE PUNTO

#### I lavori

La galleria di servizio

"Si completi questa

eccezionale

opera

pubblica"

"Lì non

c'è nulla",

replica

Di Maio.

La querelle

è sul fatto

che finora è

stata scavata

una galleria

di servizio,

non un tratto

del tunnel di

base, cuore

dell'opera

.....