

ROBERTO MARONI PENSA A UNA NUOVA LEGA NORD



Da quando Roberto Maroni non è più il segretario federale della Lega Nord molte cose sono cambiate. Ed è proprio l'ex governatore della regione Lombardia, dalle pagine di *Repubblica*, a lanciare il monito a Matteo Salvini, a cui ha

lasciato il posto nel 2013, ma che definisce ancora come suo naturale successore: "L'innovazione è quella di aver superato la dicotomia tra destra e sinistra, che poi è ciò che voleva fare da sempre la vecchia Lega. Oggi non ha più senso parlare di centrodestra, con un'area moderata e una populista. Esiste solo un'area sovranista e al suo interno c'è spazio per una componente centralista e un'altra autonomista. Si gioca dentro uno schema diverso".

E in questo schema ci sarebbe spazio anche per una nuova realtà politica. Un partito che ritrovi l'identità originaria della Lega Nord e che torni ad occuparsi dei problemi del settentrione: "L'Italia degli 8 mila comuni e delle diversità ne ha bisogno. Si può essere sovranisti e insieme autonomisti e ad oggi quest'area non ha un reale interlocutore".

Un partito, beninteso, che non si opponga alla Lega ma che le sia di supporto e aiuto: "Credo che nel 2020 si tornerà al voto e a quel punto ci sarà davvero bisogno di questa seconda gamba a fianco della Lega. Dire continuamente che il governo andrà avanti per cinque anni mi sa di *excusatio non petita*. È interesse di Salvini portare il prima possibile a profitto il consenso". Ma allo stesso tempo Maroni esclude di ritornare in

campo per candidarsi solo nel ruolo di “osservatore senza incarichi e senza ruoli”.

“Il successo è sotto gli occhi di tutti”. Maroni esprime soddisfazione per il 30% di consenso raggiunto da Salvini, di cui riconosce l’efficacia comunicativa, ma avverte: “Da Renzi in poi il registro è cambiato, prima la forza di un partito durava anni, oggi è tutto più effimero. Dico anche che è un successo dato dai sondaggi, un consenso che va alimentato continuamente, da qui l’uso spasmodico dei social”.

Secondo Maroni il progetto Tav non verrà bloccato ma andrà avanti dopo che il Movimento 5 Stelle sosterrà di averne cambiato la natura: “Un maquillage gattopardesco, cambiare tutto per non cambiare nulla”. Ma sarà l’economia, definita come – grande incognita – a sancire i problemi più grandi per il governo perché prima o poi bisognerà prendere decisioni “impopolari”.

“Prima gli italiani” è il messaggio principale della campagna di comunicazione di Salvini. Uno slogan adattato ad ogni situazione e campagna elettorale. “Prima gli abruzzesi” e “Prima i sardi” sono gli ultimi esempi. Ma fu Maroni a coniare la versione originale in quel “Prima il Nord” che da sempre ha contraddistinto la politica della Lega. Una matrice che oggi rischia di essere messa da parte “Il mio auspicio è che l’avanzata della Lega serva a rafforzare le risposte necessarie per la questione settentrionale e non il contrario. I ceti produttivi sono presenti soprattutto al Nord e hanno bisogno di una rappresentanza particolare, fatta di concretezza e coraggio”.

Fonte: AdnKronos

TAV, IL SUPPLEMENTO DI

ANALISI COSTI-BENEFICI DIMEZZA I COSTI



Il “supplemento” all’analisi costi-benefici sulla TAV, ricevuta dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte, calcola gli effetti della costruzione della linea ferroviaria per la sola Italia, e non invece dell’opera nel suo complesso.

Il risultato – scrive *Il Post* – è che i costi complessivi che dovrebbe affrontare il nostro paese si dimezzano, passando da 7 a 3,5 miliardi di euro. Secondo i giornali questa appendice all’analisi potrebbe essere il primo passo di un tentativo da parte di Conte di risolvere la complicata questione TAV che divide le forze di maggioranza e minaccia la stabilità del governo.

A realizzare il supplemento di analisi – secondo *La Stampa* – sono stati i professori Marco Ponti e Francesco Ramella, che ne hanno parlato nel corso di un incontro tra esperti al Collegio Carlo Alberto di Torino. Secondo quanto scrivono i giornali, questa nuova analisi sarebbe stata chiesta personalmente da Conte al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. La valutazione è stata conclusa mercoledì e si differenzia dallo studio precedente per un’unica ragione: mentre nel primo documento redatto da Ponti e dalla sua squadra i costi dell’opera erano calcolati in modo complessivo, senza contare da dove arrivassero i soldi per finanziarla, nel nuovo documento invece sono stati esclusi dal conteggio finale tutti i soldi che saranno spesi – o che rappresentano mancati introiti da pedaggi e tasse sulla

benzina – dalla Francia e dall'Unione Europea.

Il risultato è che il “costo” dell'opera per l'Italia si dimezza, passando appunto da 7 a 3,5 miliardi di euro. È importante ricordare che questi costi non sono le semplice “spese di costruzione” della linea, ma sono costi complessivi che includono ogni aspetto dell'opera e riguardano il suo primo trentennio di vita: tra il 2030, quando sarà ultimata, e il 2059. La stima include ogni aspetto dell'impatto che avrà l'opera, quindi fenomeni come riduzione dell'inquinamento o risparmi di tempo o per i viaggiatori vengono monetizzati e inclusi nell'analisi sottoforma di costi o benefici, così come i minori introiti da pedaggi autostradali e tasse sui carburanti, visto che la ferrovia ridurrà il traffico su gomma.

Le penali, invece comporterebbero costi di 1,7 miliardi per penali, 1,5 per adeguamento del Frejus e 400 milioni per la chiusura dei cantieri, per un totale di 3,6 miliardi. Se poi si dovesse decidere di realizzare solo il tunnel internazionale, e sfruttare l'attuale linea sul versante italiano, il quadro diventerebbe ancora più vantaggioso

Secondo i giornali, con questa nuova analisi il presidente del Consiglio Conte punta a sbloccare lo stallo tra Movimento 5 Stelle, contrario all'opera, e la Lega, che invece è favorevole. Una settimana fa le due forze politiche avevano raggiunto una tregua temporanea, votando di comune accordo una mozione per ridiscutere il progetto, considerata da tutti un modo per rimandare la questione e ottenere più tempo per trattare.