

PRIMO PIANO

SUL TAVOLO DEL GOVERNO

Il sottosegretario Dell'Orco: "Lo stop era nel nostro programma"

Dopo la Tav, M5S pronto a bloccare l'alta velocità tra Brescia e Padova

IL CASO**FEDERICO CAPURSO**
ROMA

Sulla lista pentastellata dei cantieri da fermare «non c'è solo la Tav in Valsusa», avverte il sottosegretario alle Infrastrutture Michele Dell'Orco. «Nel nostro programma di governo del M5S avevamo individuato 13 grandi opere da bloccare e dubito che rimarremo con le mani in mano». Un avvertimento, questo, che va ben oltre la Torino-Lione e che, dopo la pausa estiva, andrà a toccare subito, concretamente, i piani di investimento per l'Alta velocità in Lombardia e in Veneto.

La Torino-Lione è dunque una guerra che dovrà attendere. Almeno fino a novembre, quando i tecnici del ministero delle Infrastrutture completeranno il super-dossier con l'analisi dei costi e dei benefici dell'opera. E allora, solo allora, si potranno mettere in atto alcune «furbizie tecniche» - come le chiamano i parlamentari piemontesi del Movimen-

to 5 stelle - che riescano a stravolgere il progetto iniziale. Servono però delle prove generali per il «ragionato assalto» dei Cinque stelle alla Tav in Valsusa. E la prima occasione buona si presenterà già a settembre, quando un altro dossier, quello sulla Tav tra Brescia e Padova, finirà sul tavolo del ministro Danilo Toninelli. Pronto per essere discusso. E forse smembrato.

La partita sulla Tav lombardo-veneta non è slegata dalla Torino-Lione. Rientra, infatti, nel più vasto e ambizioso piano europeo chiamato «Corridoio 5». Nato nel 2003, il progetto comunitario prevede la costruzione di un'unica grande tratta ferroviaria ad alta velocità che unisca il Sud della Spagna fino all'Ucraina, passando dalla Francia e, appunto, dall'Italia. Taglierebbe il Nord, da Torino a Venezia e molto, sul versante italiano, è già stato fatto. Deve invece ancora essere conclusa la tratta

tra Brescia e Padova, ed è lì che il Movimento vuole intervenire.

La partita, però, potrebbe essere più complicata di quella aperta in Valsusa, perché il progetto è già in fase avanzata. Soprattutto tra Brescia e Verona, dove nei primi giorni di giugno, all'alba della formazione del nuovo governo, la Rete ferroviaria italiana e il consorzio Cepav 2 hanno firmato un contratto da 1,645 miliardi di euro per il primo lotto di ferrovia da costruire. «Ma ci lascia comunque ampi spazi di manovra», sottolinea Dell'Orco. «Quando a settembre il dossier sarà pronto, saremo ancora in tempo per discutere e valutare se quest'opera è davvero utile alla comunità». Margini di manovra fondamentali, però, anche per testare le resistenze leghiste. Soprattutto lì, in due regioni guidate dagli uomini di Salvini. I governatori della Lombardia e del

Veneto, Attilio Fontana e Luca Zaia, hanno già promesso battaglia a chi dovesse pensare di fare un passo indietro sulla Tav in Valsusa. Figurarsi per quella che, passando da Brescia e da Padova, unisce Milano a Venezia.

Per questo gli uomini del Movimento predicano prudenza. «Non dobbiamo mai usare la parola "bloccare"», dicono. «Piuttosto, puntiamo a impostare la discussione sui numeri e sui dati del dossier». Un modo elegante di apparecchiare la tavola, prima di provare ad aggredire le grandi opere. —

Ma il no della Lega rischia di far sorgere nuovi attriti dentro il governo



Peso:22%