

L'inchiesta *Posizioni opposte su dove intervenire*

Non solo Tav

Lega e M5S già litigano sulle grandi opere

ROBERTO RHO, MILANO

Non solo la Tav. Nell'Italia del futuro, secondo la Lega, i container scaricati nel porto di Genova viaggeranno su ferro, attraverso il Terzo valico, verso le regioni dell'industria manifatturiera e verso l'Europa (o viceversa). I Tir in uscita dalle aziende della Brianza, dell'Alto milanese, della Bergamasca percorreranno la Pedemontana lombarda per congiungersi alla A4; quelli in uscita dalle aziende dell'Alto Vicentino, della Valdastico, del Trevigiano e del Bellunese potranno facilmente confluire sulla Milano-Venezia grazie alla Pedemontana Veneta. L'Asti-Cuneo, l'autostrada della Valtrompia, il tratto più settentrionale della Valdastico completeranno la fitta ragnatela infrastrutturale di una delle macroregioni più industrializzate d'Europa. Tutte queste opere, progettate da anni, solo parzialmente finanziate e realizzate e quasi tutte in attesa di fondi (pubblici) per essere completate, sono fortemente volute dal mondo produttivo del Nord e sostenute dalle maggioranze - di centrodestra - che governano le amministrazioni locali interessate. Ma c'è un ma. Nell'Italia del futuro secondo il M5S, nessuna di queste opere arriverà mai al suo completamento. Tutte fieramente contrastate da consiglieri regionali e comunali grillini, che negli anni ne hanno fatto ragione di battaglie anche durissime con le amministrazioni locali e le associazioni imprenditoriali. Ora però Lega e Cinque Stelle governano insieme. E il ministero per le Infrastrutture, che gli imprenditori avrebbero preferito nelle mani di un leghista, è finito ai Cinque Stelle, nella persona di

Daniilo Toninelli. Le infrastrutture sono un terreno delicatissimo nella relazione tra Lega e M5S, fin dalla luna di miele. Vediamo nel dettaglio. Il Terzo valico, 53 chilometri, di cui 37 in galleria, collegherà la rete ferroviaria del nodo di Genova alle linee (già esistenti) Genova-Torino e Tortona-Piacenza (in direzione Milano-San Gottardo), incrociandole nella piana di Novi Ligure. L'opera da 6,2 miliardi è interamente finanziata, ma i lavori realizzati ammontano a non più di un quarto del totale dei sei lotti. Fine cantieri prevista nel 2022. L'amministrazione di centrodestra della Liguria (Toti) lo considera come la chiave per spezzare l'isolamento logistico di Genova e per rilanciare il porto, ma il Terzo Valico è osteggiato dal M5S e dagli ambientalisti. In Regione, poche settimane fa, i Cinque Stelle hanno votato contro l'ordine del giorno che chiede al nuovo governo di garantire l'opera entro il 2022: «È un progetto vecchio, fatto male, uno spreco di risorse». Ancora più complicata la situazione della Pedemontana lombarda. Perché se il Terzo Valico è interamente finanziato, per la realizzazione del collegamento tra Malpensa e la Bergamasca, 157 chilometri di cui 67 di autostrada, 20 di tangenziali e 70 di strade locali, mancano molti miliardi di euro. E oltretutto bisogna cavar fuori l'opera dalle sabbie mobili in cui è sprofondata dopo la richiesta di fallimento avanzata dalla Procura e bocciata dal giudice, il terremoto ai vertici e il crac dei rapporti con l'azienda costruttrice, l'austriaca Strabag. Il reticolo di strade, che attraversa province a massima intensità leghista come Como, Varese, Monza e Bergamo, subirà un drastico ridimensionamento per contenere i costi lievitati fino a 5 miliardi. Ma il rebus di chi mette i

Progetti in attesa da anni, cantieri aperti ma senza più soldi per andare avanti. Il nuovo governo dovrà decidere cosa fare ma la linea degli alleati non prende forma

soldi non è risolto. Anche qui i più battaglieri oppositori del progetto, appoggiato dalla Regione tanto negli anni di Maroni quanto nei primi mesi di Fontana, sono i Cinque Stelle. Il "NoPed" più agguerrito è il senatore stellato Gianmarco Corbetta, secondo il quale «Pedemontana è come un ciclista spompo che è andato fuori strada: corregge il percorso ma ha fiato per fare soltanto altri 100 metri quando la gara dura 200 chilometri». «Una speculazione inutile e antistorica - secondo il consigliere regionale M5S Dario Violi - l'ennesima colata di asfalto che non migliorerebbe in nulla la viabilità in Lombardia. Questo progetto non ha futuro». Lapidaria la replica della Lega: «La Pedemontana va fatta, per il resto c'è il Maalox».

In Veneto la musica è più o meno la stessa. «Dimostreremo che la Pedemontana veneta è un'opera inutile, costosa e a pericoloso impatto ambientale», hanno postato sul blog di Grillo i pentastellati locali. I consiglieri regionali del Movimento sono protagonisti, da anni, di una battaglia durissima contro il centrodestra a trazione leghista (il governatore è Luca Zaia): «La Pedemontana è un Mose in terra ferma». Sit-in, proteste sul territorio e in Consiglio regionale, in prima fila il capogruppo Jacopo Berti: «Io sono un soldato e faccio quel che mi dice il Movimento. Ma su Pedemontana e Mose non arretrato di un centimetro». Da Montecchio, provincia di Vicenza, a Spresiano, provincia di Treviso, sono 94 chilometri che corrono a Nord della A4 e attraversano terre ad alto tasso di industrializzazione. Già realizzati solo una decina di chilometri, ma Zaia spera di poter aprire il primo tratto entro fine anno. Chissà se Toninelli sarà d'accordo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA