

I GRILLINI: ALT. LA MINISTRA: AVANTI. UN ANNO FA CONTE CADDE SULL'ALTA VELOCITÀ

# Tav, il no del sindaco di Lione riapre lo scontro tra M5S e Pd

MAURIZIO TROPEANO

Se in Francia l'affondo del nuovo sindaco ecologista di Lione - la Tav è da «fermare» perché «il progetto è sbagliato» - non ha avuto reazioni da parte del governo impegnato a gestire i problemi del trasporto aereo in Italia, invece, hanno riaperto il dibattito politico nella maggioranza giallo-rossa ad un anno esatto dalla caduta del primo Governo Conte proprio sulla Torino-Lione.

Dodici mesi fa l'alleanza tra M5S e Lega naufragò con la bocciatura parlamentare di una mozione grillina per bloccare l'opera. Il partito di Salvini, allora votò con il Pd, Forza Italia e Fratelli d'Italia per portare avanti i cantieri. Adesso i già fragili equilibri tra i giallorossi potrebbe saltare. Adesso sono i leghisti che chiedono al Pd di «non piegarsi in nome di una poltrona». Già perché, dopo l'intervista di Grégory Doucet a La Stampa, i portavoce pentastellati nella commissione Trasporti di Montecitorio sono tornati alla carica rilanciando la volontà di bloccare la Torino-Lione». La prima replica del Pd è di Davide Gariglio che chiede ai grillini «responsabilità» sottolineando però che «la Tav non è in discussione e verrà conclusa». Poi tocca al-

la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli: «Il cantiere sta andando avanti e a breve consentiremo ai sindaci, anche a chi ha votato contro la Tav di accedere ai fondi di compensazione ambientale».

Finora questi punti di vista diversi non hanno portato ad una spaccatura, «la Tav va avanti ma non bisogna dirlo», spiegano gli addetti ai lavori. È il caso del contratto di programma tra Mit, gruppo Fs e Telt che stanziava i fondi italiani per realizzare la Tav messo a punto quando a Palazzo Chigi c'era ancora Paolo Gentiloni, che ha avuto il via libera nel 2018 dal Cipe e dalla Corte dei Conti. Da allora i soldi per Telt sono arrivati come anticipazioni ma i 32 milioni di compensazioni per la Valsusa sono stati congelati.

Adesso, però, è arrivata l'ora delle decisioni. Entro settembre, infatti, se l'Italia non vuole perdere una parte degli 813 milioni dell'Ue, quel documento deve essere firmato. Ma prima di arrivare alla firma serve il parere, non vincolante, delle commissioni Trasporti di Camera e Senato con il rischio che le tensioni dentro la maggioranza si trasformino in una spaccatura. —

RIPRODUZIONE RISERVATA

