

## La pagliacciata sulla Tav e l'Abruzzo sono due test per il dopo europee

Salvini e Di Maio coccolano i pendolari, ma tagliano 600 milioni a Ferrovie per gli investimenti. Abiure gialloverdi

### "Il Capitano" perde la pazienza

Roma. Uno straparla di cose che non sa, raggugliato sui problemi dei trasporti locali cinque minuti prima dell'incontro coi giornalisti. "Ma quale Tav? Qui i cittadini per percorrere 150 chilometri in treno da Pescara a Roma impiegano sei ore", dice indignato Luigi Di Maio a Ortona, ignorando che i chilometri della tratta sono 240, in realtà, e che la maggior parte delle corse impiegano tre ore e mezza - sempre troppe, ci mancherebbe - per coprirli. L'altro intanto, dal palco di Atri, ammette che sì, "una leggera differenza tra noi e il M5s esiste, e infatti io preferisco finire la galleria" dell'alta velocità tra Torino e Lione "e non spendere dei soldi per riempire la buca che ho iniziato a scavare". E poi, ammiccando alla folla che lo acclama, Matteo Salvini aggiunge: "Voi in Abruzzo ne sapete qualcosa, ché ci si mette di meno ad andare da Roma a New York che da Roma a Pescara". Entrambi recuperano dall'armamentario della propaganda locale un totem buono per ogni campagna elettorale, spettrale o chimera agitato come un piccolo ponte sullo Stretto di Messina, in una regione che ha da sempre preferito la gomma alla rotaia, vantando non a caso uno dei tassi più alti di densità autostradale d'Italia, e che un po' per storica incapacità di gestire i fondi, un po' per piccolezze campanilistiche (la Roma-Pescara fa decine di fermate quasi inutili, che però nessuno s'azzarda a sopprimere per non inimicarsi la pro loco di Roccasasale, la comunità montana di Goriano Sicoli o la giunta comunale di Collarmele), non ha mai davvero potenziato i collegamenti ferroviari tra l'Adriatico e il Tirreno. Ma soprattutto entrambi i vicepremier, il giallo e il verde, quello che sembra aborrire la Tav e quello che invece sembra volerla completare, tutti e due concordi nella volontà di alleviare le sofferenze dei pendolari abruzzesi, rimuovono dai loro comizi quel taglio poderoso ai fondi d'investimento di Ferrovie stabilito dalla loro "manovra del cambiamento": 600 milioni in meno da destinare nel 2019 alle opere locali. Eccolo, lo sforzo per la Roma-Pescara. "Abbiamo preso atto del mancato tiraggio di quelle risorse negli anni precedenti", spiega il sottosegretario all'Economia della Lega, Massimo Garavaglia. Ma tant'è.



MATTEO SALVINI

"E' campagna elettorale", dicono dietro garanzia di anonimato, come invitando a

prendere il tutto poco sul serio, esponenti di governo di entrambi gli schieramenti. Gli stessi uomini di governo leghisti lo ribadiscono anche quando, nel pomeriggio di ieri, Salvini sembra sbottare contro Di Battista, riconoscendo che "su Tav e Venezuela l'accordo si trova", ma aggiungendo che "se invece qualcuno preferisce darmi del rompiscogliani, le cose si fanno complicate". E dunque se di progetti (e di fondi) concreti per l'Abruzzo se ne intravedono assai pochi, ecco che l'obiettivo diventa quello di monopolizzare l'attenzione mediatica, relegando in una apparente marginalità Giovanni Legnini - quasi donchisciottesco nella sua ostinazione a "interessarsi dei problemi degli abruzzesi, e basta" - e rovesciando sulla campagna per le regionali dei temi che con le urgenze di quella terra hanno poco a che fare. E allora, nell'ansia di polarizzare lo scontro, si ritorna ciascuno alla propria originaria, posticcia purezza. Schema in fondo già collaudato. Era metà ottobre quando il ministro Fraccaro, alla vigilia del voto in Trentino-Alto Adige, se ne uscì senza preavviso: "I lavori del tunnel del Brennero vanno bloccati, perché noi del M5s vogliamo investire sulla mobilità sostenibile". Apriti cielo: quelli del Carroccio furiosi, il leghista Fugatti, candidato alla provincia di Trento, che ricordava come lo stesso Mit avesse già definito "opera strategica" quella galleria. Poi le urne si chiusero (con pessimi esiti per i grillini) e allora Toninelli poté smentire il collega di governo e di movimento: "Il tunnel non si può fermare". E del resto proprio l'Abruzzo, nel suo piccolo, era stato testimone della volubilità di Di Maio in tema di grandi opere.

(Valentini segue a pagina quattro)

## L'Abruzzo e la recita

Salvini e Di Maio fingono (per ora) di litigare sulla Tav. Parlano entrambi di infrastrutture, ma tagliano i fondi a Fs

(segue dalla prima pagina)

Il 25 giugno scorso, in uno dei primi provvedimenti del suo ministero, il responsabile dello Sviluppo economico diede il via libera alla realizzazione del metanodotto Larino-Chieti, osteggiato per anni dal M5s in Abruzzo, compresa l'attuale candidata governatrice Sara Marozzi. "Fu il tradimento di anni di battaglie sul territorio", conferma Augusto De Sanctis, consulente dello stesso M5s in commissione Ambiente alla Camera. Un segnale, a suo modo. Prima dell'abiura sul Tap, sul Terzo Valico e sull'Ilva, ci fu il Larino-Chieti. "Fu anche peggio dell'Ilva - precisa De Sanctis - perché in questo caso a dare l'autorizzazione definitiva fu proprio Di Maio". E lo sa bene anche Daniela Torto, deputata teatina del M5s, che la scorsa estate, dopo il via libera al metanodotto, vistasi rimbalsare dai suoi compagni di governo si ritrovò a chiedere a quelli della Lega se non potessero fare proprio nulla, per fermare l'opera: "Se io torno a casa, ora, m'inseguiranno coi foreoni". Salvini, comunque, non è da meno in quan-

to ad apostasi. Nel 2011 applaudiva Borghezio che dell'Abruzzo terremotato parlava come di "un peso morto per l'Italia", e oggi invece ne parla come di "una terra che anche quando subisce disastri non va in giro col cappello in mano a chiedere l'elemosina ma si rimbocca le maniche". E del resto, significativamente, quello che all'epoca era il tanto criticato braccio destro di Gianni Chiodi, commissario per la Ricostruzione finito al centro di polemiche giornalistiche per una gestione non proprio nordica dei fondi, e cioè Antonio Morgante, è adesso uno dei candidati più osannati della nuova Lega nazionalista nella Marsica per queste regionali. Salvini, nei mesi scorsi, ha accolto sul suo Carroccio una buona parte del vecchio, vecchissimo apparato della destra e del berlusconismo tramontante, in Abruzzo, convinto che di preferenze, sul territorio, ne avesse bisogno. Il resto, poi, è voto d'opinione. Il ministro dell'Interno lo sa, e infatti nei suoi comizi non lo nomina neppure il candidato del centrodestra, che di solito se ne resta sul palco, in disparte, ad attendere invano il suo momento di gloria. Chiede, semplicemente, un "voto per la Lega", già evidentemente pensando a quel che sarà dopo. Avrebbe potuto forzare la mano, i suoi lo imploravano di strappare: e invece Salvini ha rinunciato ad assumersi le responsabilità di governare una terra che non conosce, con uomini di cui non troppo si fida, e ha accettato la candidatura del senatore romano di Fratelli d'Italia Marco Marsilio. Ma il suo obiettivo resta uno solo: portare la Lega più in alto possibile, e far pesare il voto locale, questo e poi quello in Sardegna, sul tavolo delle trattative che verranno dopo le europee. Dei travagli dei pendolari che da Pescara dovranno andare a Roma, se ne riparerà al prossimo giro.

Valerio Valentini