

Toccata e fuga di un viceministro

di MASSIMILIANO BORGIA

LA VALLE di Susa si aspettava che il ministro Matteoli venisse qui con una gran voglia di dimostrare al Paese che proprio qui il "governo del fare" sta iniziando a scavare un tunnel di 13 km: un'altra grande opera sbloccata. Invece è arrivato il suo vice, il leghista Roberto Castelli, a fare da spalla alla comparsata del presidente della Regione Roberto Cota. Tutti e due al momento di stare dentro la storica foto del "primo colpo di piccone" sono andati via. Così nessuna esponente leghista e soprattutto nessun esponente del governo potrà mai dire che "io c'ero quel giorno sotto la neve".

Ma più che di questo piccolo particolare la tempestosa mattinata di Bardonecchia viene ricordata per la frase shock del viceministro. Un viceministro che non sa nemmeno che esiste un tavolo politico di Palazzo Chigi. «L'era delle opere compensative sta per finire - ha detto - Le grandi opere hanno un valore aggiunto in sé. Semmai sarà lo Stato che dovrà iniziare a chiedere denaro alle Regioni dove passano perché le opere producono un aumento di valore dell'economia regionale. Lo ha capito anche l'opinione pubblica che le opere servono per l'economia locale, oltre che per ridurre l'inquinamento». Poi ha aggiunto: «Noi faremo il Tav anche in mezzo alle tante difficoltà date dai costi aumentati», e poi ha invitato la Sitaf ad entrare nella partita della Torino-Lione dentro una società pubblico-privata che potrebbe ricevere costruzione e gestione dell'opera. «Una società di corridoio - ha proposto il viceministro - che possa utilizzare i proventi della gestione autostradale (le autostrade realizzano molta cassa) per realizzare l'opera ferroviaria (le

ferrovie al contrario consumano molto denaro e non vanno in pareggio con le sole tariffe), magari gestendo tutti i servizi integrati a favore dei transiti degli utenti».

È alla proposta di Castelli ha fatto eco l'assessore regionale ai trasporti Barbara Bonino per cercare di metterci una pezza. «La sua proposta è assolutamente condivisibile. La Regione sta lavorando per costituire una società di corridoio che abbia la capacità di attrarre i capitali privati necessari per realizzare la Torino-Lione. Oggi sembra che tutti stiano favorevoli alla realizzazione delle grandi infrastrutture, ma prima dobbiamo reperire le risorse. Ed ha ragione il viceministro Castelli a tale riguardo: bisogna lavorare per attrarre

voluti due anni di riunioni coordinate dalla Provincia che hanno tirato fuori un progetto di miglioramento ambientale, economico e sociale da un miliardo e 300 milioni.

Ma è una tegola anche per le risorse che la Regione cercherà nei fondi statali per la legge di avvio dei cantieri appena presentata dalla giunta regionale. E' per questo che il presidente della Provincia Antonio Saitta e il commissario Mario Virano hanno subito preso le distanze. Saitta ha detto che il viceministro non è preparato e che andrebbe rimandato a settembre, mentre Virano lo ha scusato preferendo come interlocutore Gianni Letta. E, a proposito del Piano strategico, la Bonino ha confermato che «al momento non è tra le priorità».

Castelli ha poi precisato: «Io ho parlato in generale, per le opere già iniziate si va avanti come stabilito, non conosco esattamente la situazione delle opere compensative per la Torino-Lione», ma è

chiaro che la linea del governo è quella di stringere i cordoni della borsa. E il governo intende forzare la mano sull'ordine pubblico per iniziare il tunnel di Chiomonte? «Non è compito mio. Anche se in queste cose io sarei un estremista. Certo è che in democrazia la maggioranza decide e la minoranza si adegua. Con questo progetto mi pare che si sia già fatto tutto il possibile per venire incontro alle popolazioni».

Poi ha aggiunto: «Per iniziare il tunnel della Maddalena si è perso fin troppo tempo. Bisogna spezzare il malcostume italiano secondo il quale si parla molto di opere e poi non si fa mai nulla. Lo Stato deve fare valere tutta la sua autorità e la sua autorevolezza. E questo è il governo che apre i cantieri». E quindi il viceministro ha rispolverato il vecchio adagio del centrodestra (romano) che imputa al tempo trascorso a

tergiversare e alle richieste dei valsusini i costi lievitati: «E' venuto fuori un progetto che costa il doppio di quello precedente». Castelli conferma che la saturazione dei valichi come il Frejus «era prevista al 2020-2025 ma con la crisi questo orizzonte si è allungato di circa cinque anni».

Ma il viceministro Castelli dimostra di sapere praticamente nulla della questione Tav che i giornalisti vogliono approfondire. Quando gli viene chiesta la data del tavolo politico che tutti stanno aspettando e che la Bonino giura che a breve ci sarà, risponde: «So che c'è un tavolo tecnico, non sapevo ci fosse un tavolo politico. Come faccio a sapere tutto? Non mi occupo io della Torino-Lione».

E anche Roberto Cota non scende troppo nei particolari: «Questo tunnel di sicurezza (riferendosi alla seconda canna, ndr) è un'infrastruttura importante soprattutto dal punto di vista psicologico in vista della Torino-Lione. Diamo un segnale che le opere si fanno e che si fanno nel migliore dei modi a partire dalla vigilanza sulle infiltrazioni mafiose che metteremo in piedi insieme al ministro Maroni».

Ma almeno, il viceministro Castelli è sicuro che la seconda canna del Frejus sarà usata solo per il soccorso. «Questa è una canna di sicurezza che potrà essere usata solo per i soccorsi, altrimenti poi che facciamo? La canna di sicurezza della canna di sicurezza? Non so se in via eccezionale in casi come l'incidente di ieri potrà essere usata per il transito: non lo posso sapere, lo stabiliranno i tecnici ed è una decisione che spetta alle società di gestione».

Intanto il ministro Matteoli ha fatto sapere ieri da Bruxelles che per preparare il nuovo accordo tra Italia e Francia è in attesa di incontrare il nuovo ministro dei trasporti francese Nathalie Kosciusko-Morizet che nel recente rimpasto di governo ha sostituito Borloo.

Castelli contro le compensazioni Adesso è incertezza sul Piano strategico

le risorse dai privati, riparametrare i costi italiani agli standard europei e sancire il principio secondo il quale la realizzazione di una grande opera è una ricchezza per il territorio che la ospita. Stiamo lavorando alla costituzione di una società di corridoio per attrarre capitali privati per la realizzazione del Tav e lavoreremo a stretto contatto con il ministero delle infrastrutture e trasporti».

Ma la frase sullo stop alle compensazioni (il sindaco di Chiomonte presente in sala non ha applaudito il passaggio di Castelli) ha messo in imbarazzo tutti. Una tegola sulle compensazioni in generale (che dovrebbero ammontare per legge al 5 per cento del costo dell'opera), ma soprattutto sul lungo lavoro di definizione del Piano strategico per il territorio attraversato dalla Torino-Lione per il quale ci sono