

Infrastrutture. Parla il viceministro Castelli

«Opere low cost e capitali privati»

Giorgio Santilli
ROMA

«Andiamo avanti con l'innovazione nelle norme e nella mentalità». Così Roberto Castelli, viceministro alle Infrastrutture, sintetizza lo sforzo che stanno facendo i ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia per produrre a breve una vera rivoluzione nel settore infrastrutturale. La ricetta, che comincerà a prendere corpo in un decreto legge da varare in estate (fine luglio o settembre è ancora da decidere) sarà fatta anzitutto di una bella sforbiciata ai costi delle grandi opere, ma anche di incentivi e regole chiare per favorire la partecipazione dei capitali privati. Partite niente affatto collaterali rispetto a questo filone sono l'introduzione dei pedaggi Anas, una revisione in termini più selettivi dei programmi delle opere da realizzare grazie allo strumento dell'analisi costi-benefici, la revisione della legge obiettivo. «Mi piacerebbe fare quella riforma

ma - dice Castelli - perché la legge è stata molto importante, ma dopo dieci anni penso che abbia bisogno di un tagliando».

«Ci ispiriamo al lavoro che nell'incontro di Milano del 6 giugno ha ricevuto il gradimento dei ministri Tremonti e Matteoli», dice Castelli riferendosi al documento preparato dalle fondazioni politiche Astrid (Bassanini), Respublica (Belloni) e Italia decide (Violante). Il rapporto, anticipato dal Sole 24 Ore il 12 maggio, contiene 89 misure che saranno ora sintetizzate in un elenco più contenuto. Prossimo incontro, probabilmente definitivo, a metà luglio.

Castelli segue anche il dibattito che si sviluppa fra gli industriali. «È ingeneroso dire che il Veneto non ha avuto molto - dice - perché una delle due opere che tirano cassa è il Mose di Venezia. Siamo coscienti dagli studi aggiornati che la Tav Milano-Venezia è la seconda per traffico dopo la Milano-Roma e confermo che è una priorità, ma bisogna fare i conti con i problemi

di finanza pubblica. La disponibilità degli industriali a partecipare al finanziamento è accolta da noi positivamente anche se passare dalle dichiarazioni programmatiche all'apertura dei cantieri non è facile».

Avanti tutta anche sui pedaggi Anas contro cui ha fatto una battaglia il sindaco di Roma, Gianni Alemanno. «Certi politici - dice Castelli - sono fermi al secolo scorso e pensano che lo Stato debba far tutto. Se parliamo di coinvolgimento dei privati, ci vogliono i pedaggi».

Garantiscono 900 milioni di entrate con il doppio beneficio di alleggerire il bilancio statale e far uscire l'Anas dai vincoli di Maastricht.

L'operazione taglia-costi è però la più importante ora. «Questo percorso è partito da lì», ammette Castelli ed è evidente che il finanziamento dell'Economia arriverà a certe opere solo se questa condizione viene rispettata. «Ci piace la definizione di opera frugale - dice ancora il viceministro - ma

questo non significa rinunciare a qualcosa perché siamo poveri con il bilancio pubblico. Vogliamo adattare le opere a quello che il mercato chiede. Inutile costruire una galleria che consente 400 treni al giorno se il mercato ne chiede solo 150». Il riferimento alla Torino-Lione è esplicito e Castelli non si sottrae. «Con la revisione progettuale possiamo abbassare di molto il costo», dice. Si parla del 50% rispetto agli attuali 10-11 miliardi, è la domanda. «Se non è il 50% ci siamo molto vicini», risponde Castelli. È una delle novità che sarà presentata al tavolo della trattativa con i francesi: linea storica fino a Susa, niente galleria dell'Orsiera, rinvio dell'attrezzaggio della seconda canna del tunnel di base. «L'importante è però partire con i lavori, perché è l'unica condizione che i francesi pongono». Castelli è da sempre per andare avanti superando le proteste no-Tav. «È una decisione che deve prendere collegialmente il governo». Probabilmente già nelle prossime ore.

LA SVOLTA DEL GOVERNO

«Al lavoro su un decreto legge, poi la riforma della legge obiettivo. Si possono dimezzare i 10-11 miliardi di costo della Torino-Lione»

**Viceministro. Roberto Castelli**