

INTERVISTA

Roberto Morassut. Responsabile Infrastrutture del Pd

«Sulla Tav si è perso un anno, ora sbloccare un Paese fermo»

Emilia Patta

«Il Paese è fermo. Abbiamo lasciato, in eredità, a questo governo un programma di 180 miliardi, il 75% dei quali è già assegnato per infrastrutture stradali e ferroviarie o per le aree metropolitane. Il governo non riesce a far partire nulla, molte opere sono bloccate per motivi meramente politici e il ministero è abbandonato a se stesso. Di più: con il progetto della Lega dell'autonomia differenziata è stato calcolato che il Mezzogiorno perderà 3 miliardi e mezzo di trasferimenti, un fatto enorme che porterà a una ulteriore riduzione di investimenti nelle regioni che invece devono recuperare un gap». Il j'accuse nei confronti del governo di Roberto Morassut, responsabile infrastrutture del Pd zingarettiano, è totale. Certo, il via libera del premier Conte sulla Tav ha almeno sbloccato l'opera più importante, ma intanto «si è perso un anno per arrivare poi a prendere atto della necessità di andare avanti, non solo per la impossibilità di revocare gli impegni assunti in sede Ue e di perdere le risorse già impegnate, ma per il merito di un'opera che al di là di tante speciose argomentazioni fintamente tecniche è necessaria per il Paese e per connettere l'Italia all'Europa. A questo punto le dimissioni del ministro Toninelli, dopo che è stato sconfessato dal suo presidente del Consiglio, sono obbligate».

Quello che lei descrive, onorevole Morassut, è un Paese bloccato. Non sarà anche per via dei numerosi provvedimenti attuativi ancora da varare per rendere operativo lo sblocca-cantieri? Certo. Il nuovo Codice degli appalti è stato frutto di un faticoso lavoro svolto nel corso degli ultimi anni per adeguare la normativa agli indirizzi Ue. Dopo una prima fase di rodaggio il nuovo Codice



«Il ministro Toninelli, sconfessato, deve dimettersi. Su Alitalia mercanteggiamento ignobile, non c'è un piano»

aveva iniziato a funzionare. Le modifiche apportate con lo sblocca-cantieri impongono ora al governo di essere rapido nella predisposizione dei regolamenti per evitare una nuova stasi ed incertezza di procedure. Per noi comunque il Codice non è un tabù indiscutibile e siamo pronti a discutere di un "tagliando", ma ci preoccupa il clima attuale, sottolineato anche da Raffaele Cantone nel momento in cui ha deciso di lasciare la guida dell'Anac.

Come giudica la soluzione su Alitalia?

Su Alitalia c'è stato un mercanteggiamento ignobile. Si è costretti a entrare nella nuova compagnia ma non vi è nessuna garanzia di un piano industriale di effettivo rilancio della compagnia, né sulla formazione delle professionalità necessarie, né sulla linea per uscire dalla asfittica condizione di una compagnia ormai relegata al mercato nazionale e a poche medie tratte, con un parco vettori ridotto e da rinnovare. Ferrovie viene sovraccaricata di nuove re-

sponsabilità, sarà in grado di tenere un fronte così ampio? Ma quel che davvero è apparso sconveniente è il mercanteggiamento cui abbiamo assistito con Atlantia proprio mentre è in corso la delicatissima discussione sulle concessioni autostradali dopo il parere dei giuristi del Mit sulla vicenda del ponte Morandi. Perché se un'azienda è "decotta" e gli vuoi togliere le concessioni autostradali non le chiedi di entrare in Alitalia.

Quindi andava revocata la concessione all'Aspi?

No. Sulla questione si è fatta tanta propaganda, annunciando una revoca della concessione ad Aspi che in ultima analisi sconsiglia persino il pool di giuristi. Mentre non si adotta alcuna misura sul vero problema che ormai emerge come non rinviabile: una riforma forte del sistema dei controlli e della vigilanza su tutto il campo delle concessioni, in particolare autostradali ma non solo, potenziando il ministero e le sue direzioni strategiche e avvalendosi della stessa Anac. Su questa questione va anche ricostruita un po' la storia recente. Va ricordato infatti che la Convenzione attuale che regola, in particolare il rapporto tra il concessionario Autostrade per l'Italia e lo Stato, fu cristallizzata nel 2008 da un provvedimento assai discutibile del governo Berlusconi che inserì la Convenzione in legge dopo i rilievi che il Nars aveva formulato ad alcune sue parti sul finire del 2007. Noi ci opponemmo a quella scelta perché metteva lo Stato in una condizione di minor forza verso il concessionario, mentre la Lega votò a favore e lo stesso Salvini, che era membro della Commissione Trasporti, non fece mancare il suo voto. Se oggi si solleva un tema di squilibrio del rapporto tra concedente e concessionario molte ragioni vanno individuate in quell'atto anomalo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

