

STATI GENERALI DEL NORD

Domenica 10 Maggio 2009

Sen. Roberto Castelli
Viceministro alle Infrastrutture

Bene, io concordo con la nostra inflessibile ma gentilissima moderatrice di limitare il tempo. Quindi, più che un elenco delle cose fatte, mi premeva di più illustrarvi la filosofia in cui il nostro Governo si è mosso anche sul tema delle infrastrutture. Ci sono state delle grosse novità che, in qualche parte, ha già evocato Daniele Molgora. Tutto nasce dalla necessità di tenere sotto controllo un punto fondamentale, che è quello del debito pubblico. Ogni volta che sento parlare di Moro o di Andreotti come di grandissimi statisti, mi ribolle il sangue perché questi signori, non va mai dimenticato, ci hanno invece rovinato. Questo è il dato. Noi abbiamo questo fardello enorme sulle spalle da cui non riusciamo a liberarci. Per dare un fortissimo sviluppo al sistema infrastrutturale, noi abbiamo due necessità fondamentali. Una è quella che vediamo tutti i giorni, basta metterci in strada e troviamo un ingorgo, e quindi su questo non spendo parole. La seconda che forse è meno visibile ma altrettanto importante, è il fatto che tutti i dati macroeconomici ci dicono che il Paese è riuscito a sopravvivere, soprattutto in questi ultimi 10 anni, grazie alle esportazioni. Cioè, se noi abbiamo avuto crescita basse ma comunque non siamo andati in recessione negli anni passati, è stato grazie al fatto che le esportazioni sono sempre aumentate. Le nostre esportazioni non vanno verso la Cina, non vanno verso l'India, non vanno verso l'Estremo Oriente, vanno verso l'Europa, in primis verso la Germania. Quindi, è assolutamente fondamentale per noi avere dei sistemi di trasporto verso l'Europa, e quindi attraverso le Alpi, assolutamente efficienti. Io sono reduce da una riunione a Vienna fatta proprio la settimana scorsa, nella quale abbiamo concordato su un punto. Non si sa esattamente l'anno, perché è difficile prevederlo, ma una cosa è certa, noi intorno al 2020 avremo la saturazione dei valichi alpini. Vuol dire che non passa più niente. Vi do un dato: nel 1994, attraverso il Brennero sono passati 1 milione e 100mila veicoli pesanti; nel 2007 sono passati 2 milioni di veicoli pesanti. In un tempo che va dal 2018 al 2022, dipende dallo sviluppo economico, si blocca tutto. Capite che noi dobbiamo assolutamente evitare questo scenario. Siccome parliamo di opere, ci vogliono 15, 20 anni non solo per programmarle, ma soprattutto per farle e dobbiamo pensarci ora. Come si è mosso il Governo? Prima ho ascoltato molto attentamente i dati che ha portato Davide Caparini e forse, se li rifarà l'anno venturo, ci sarà qualche piccola sorpresa, perché in tutto questo anno (tutto il 2008 ed anche tutto il 2009), tutte le azioni del Governo sono state finanziate dai fondi FAS. Cosa sono i fondi FAS? Sono dei fondi per le aree svantaggiate. Cioè, è accaduto questo fatto epocale, che è legato naturalmente anche alla nostra permanenza al Governo, che tutte le azioni intraprese dal Governo sono state finanziate con i fondi del Sud. Perché siamo cattivi, perché siamo egoisti, perché siamo leghisti? No. Perché all'interno della necessità di contenere i fondi pubblici ci siamo accorti, attraverso una puntuale ricognizione dei fondi a disposizione, che c'era questo tesoretto pari a 60 miliardi che si era accumulato negli anni, a disposizione delle aree del sud, che non era mai stato utilizzato. E quindi, è evidente che nei momenti di crisi è assolutamente necessario e doveroso non toccare, attraverso nuove tasse o attraverso l'aumento del debito pubblico, il nostro bilancio. Quindi, non soltanto questi fondi sono andati a disposizione dell'ICI, non soltanto sono andati a disposizione degli ammortizzatori sociali ma sono andati anche, in parte, una parte consistente, a finanziare le opere pubbliche. Il Governo ha varato un piano che credo non abbia precedenti nella nostra storia. E' stato approvato dal CIPE il 6 marzo 2009, quindi non è un piano sulle nuvole ma ci sono già gli atti del CIPE pari a 17, 8 miliardi di euro. Quindi, una cifra notevolissima che servirà non soltanto per fare le infrastrutture. Alcuni di

questi fondi sono già stati erogati, per esempio abbiamo erogato 800 milioni per il Mose che ci hanno permesso di ottenerne altri 1.500 erogati dall'Europa. Stiamo destinando i fondi a numerose altre opere pubbliche. Sono soldi veri che servono non soltanto a fare le infrastrutture. Tenete conto che uno studio della Confindustria, che io ritengo realistico, ci dice che ogni miliardo investito e speso per le infrastrutture genera 20mila posti di lavoro. Quindi, questo è importantissimo, soprattutto in questo momento, come azione anti congiunturale. Questo è il quadro in cui ci stiamo muovendo. Un'altra questione che va detta perché è la verità, è che il 49,5 di queste risorse è destinato al Nord. E anche qua, è perché siamo egoisti, leghisti ecc? No, perché è emersa una necessità incontrovertibile, e cioè che le opere bisogna farle laddove è necessario. Io vi ricordo che le infrastrutture sono necessarie anche al Sud. Se è programmato un grande asse transeuropeo che va da Palermo a Berlino fino ad Amburgo, perché questo è il corridoio numero 1 approvato dall'Europa, è chiaro che se arrivo alle Alpi le devo forare, perché altrimenti anche un palermitano non va da nessuna parte. Il 49,5 di queste opere è destinato, come dicevo, al Nord anche per un altro motivo, perché oggi è impensabile che le opere pubbliche vengano finanziate soltanto dallo Stato. Le opere di trasporto sono ormai finanziate, soprattutto quelle stradali, anche con il contributo dei privati. E i privati dove vanno? Vanno dove c'è traffico, evidentemente. Perché se un privato ci mette miliardi di euro è perché nel giro di 20, 30, 40 anni (questi sono i tempi di ammortamento), si aspetta che il capitale torni indietro con la giusta remunerazione. E, il traffico che giustifica questi interventi, è soprattutto al Nord. Quindi, abbiamo avuto anche la possibilità di avere questa grande iniezione di denaro da parte dei privati che ci portano, appunto, a questa percentuale.

E qui, io apro e chiudo credo definitivamente, una parentesi sulla diatriba del Ponte. Questo Governo ha approvato il Ponte di Messina ed io, personalmente, sono d'accordo perché è un impegno europeo. Ripeto, c'è un asse che va da Palermo fino a Berlino e poi ad Amburgo, e quindi deve passare anche dallo Stretto di Sicilia. Sui 17, 8 miliardi di cui vi dicevo prima, l'impegno che abbiamo preso per il Ponte, è meno dell'8%. Quindi stiamo parlando di una cifra assolutamente non significativa e, ripeto, in questo contesto ci va benissimo che venga fatta anche questa opera.

Abbiamo superato i grandissimi ostacoli che erano stati messi soprattutto da Pecoraro Scanio al Ministero dell'Ambiente dove, attraverso valutazioni sull'impatto ambientale, si bloccava tutto. Oggi, attraverso una interlocuzione tra i nostri uffici e quelli del Ministero dell'Ambiente, stiamo liberando più di 60 opere proprio per superare tutti gli ostacoli burocratici che i governi passati avevano messo in atto. All'interno di questa grande infrastrutturazione c'è un discorso che riguarda l'EXPO. Avete visto tutte le polemiche, molte delle quali sono assolutamente strumentali perché le opere viarie non hanno nulla a che fare con la società di gestione dell'EXPO. Non abbiamo perso neanche un minuto. C'è un piano da oltre 15 miliardi di euro e le opere saranno costruite entro il 2015. Quindi, per quella data, ci aspettiamo una infrastrutturazione che riguarderà non soltanto Milano, ma tutta la Padania e che sarà molto diversa da quella che abbiamo oggi. Vi dico soltanto che partirà a breve l'Alta Velocità verso Brescia, poi destinata ad arrivare nel Veneto. Abbiamo finanziato, finalmente, anche il Traforo di esplorazione del Fréjus, che è stato fermo per molto tempo. Stiamo finanziando il terzo valico che consentirà a Genova di tornare ad essere il porto di tutta la Padania. Insomma, un quadro molto vasto, basato su uno stanziamento di fondi che è reale e realistico. Chiudo, dicendo una cosa. E' evidente che, al contrario di altre misure, gli interventi in campo infrastrutturale necessitano di tempo. Io vi ricordo che gli Svizzeri per forare il Gottardo ci mettono dal 1996 al 2018, cioè 22 anni. Quindi, questi sono i tempi. Oggi stiamo lavorando per vedere opere che, probabilmente, io nemmeno vedrò più.

Questo è il quadro in cui ci stiamo muovendo, all'interno del quale c'è tutta una serie di puntuali opere che, adesso, il tempo tiranno non mi consente di illustrarvi. Grazie.