

L'intervista

di **Andrea Senesi**

«Il governo ci aiuti sulla Pedemontana O la costruiremo insieme ai privati»

Il governatore lombardo Fontana: ma alla fine anche i nostri alleati si convinceranno

MILANO La Lombardia ha piena fiducia nel governo giallo-verde, un governo che non considera minimamente ostile o distante, ma nel caso è anche pronta a fare da sola. Il messaggio di Attilio Fontana, governatore leghista da tre mesi dopo la mancata ricandidatura di Roberto Maroni, è chiarissimo. «Non è presunzione, è l'orgoglio di essere abituati a cavarsela».

Il M5S dice che i soldi per la Pedemontana sono inutili. Preoccupato?

«No, perché sono convinto che chi oggi è scettico presto si convincerà del contrario. In particolare, i nostri alleati di governo capiranno che quell'autostrada è utile proprio se viene ultimata ed è inutile se invece rimane così com'è, abbandonata a metà».

E se i fondi pubblici alla fine venissero bloccati?

«Non ho sentito il ministro Toninelli, ma in ogni caso abbiamo già ricevuto proposte finanziarie da privati che ci consentirebbero anche di farcela da soli. Continuo però ad avere fiducia sul fatto che Pedemontana lombarda venga riconosciuta come opera strategica e che lo Stato, quindi, non solo non si opponga alla

Chi è



● **Attilio Fontana**, 66 anni, è stato eletto presidente della Lombardia alle Regionali del 4 marzo. Leghista, è stato sindaco di Varese

sua realizzazione, ma la favorisce attraverso i finanziamenti previsti».

Intanto i cantieri sono fermi da tempo.

«C'è stato un contenzioso col colosso austriaco Strabag che aveva realizzato il primo lotto. Il cda ha rescisso anticipatamente il contratto perché la società non aveva presentato tempestivamente il progetto esecutivo per gli altri tratti dell'autostrada».

E ora? Non sarebbe meglio rivedere il tragitto?

«Intanto dobbiamo capire se è necessario un nuovo bando di gara per superare lo stallo: solo dopo sarà possibile azzardare previsioni sui tempi di realizzazione. Quanto ai

possibili tagli di percorso rispetto al progetto originario, si possono anche ipotizzare, a condizione però che non venga messa in discussione la connessione con l'A4. In caso contrario verrebbe meno il senso stesso di Pedemontana, il progetto cioè di un'autostrada che per la prima volta non grava su Milano».

In Lombardia negli ultimi anni sono nate nuove strade che hanno visto volumi di traffico inferiori alle attese. Un esempio su tutto è Brebemi...

«Sulla Brebemi si sono spese tante parole prima che l'opera venisse dotata dei necessari collegamenti urbani. Oggi il fondo F2i sembra sul

punto di acquisire la società: vuol dire che Brebemi tanto improduttiva e inutile non è».

Arriveranno i soldi per il prolungamento della metrò cinque fino a Monza?

«Su questo io e il sindaco di Milano Beppe Sala ci siamo trovati subito dalla stessa parte. Quei fondi devono arrivare, perché quel tratto di metrò per Milano e la Brianza è fondamentale è per noi l'autostrada della Valtrompia, un'opera che viene chiesta da anni dal territorio».

Gli 11 miliardi di euro del Patto per la Lombardia siglato da Maroni e Renzi sono tutti confermati?

«Non ho aggiornamenti sul



L'esecutivo lo ha voluto la gente, ora deve poter lavorare. La flat tax? Su come farla vedremo, uno choc serve

punto, ma spero davvero che nessuno si sogni di metterli in discussione».

Un primo giudizio sul governo Conte?

«È il governo che la gente voleva. Ora deve essere messo nelle condizioni di lavorare e poi di essere giudicato».

Gli industriali del Nord sono contrari all'uscita dall'euro. Da governatore leghista cosa dice?

«Dico che l'Italia deve essere più forte in Europa dove per troppo tempo siamo stati presi in giro».

Anche sulla flat tax gli imprenditori sono freddini quando non ostili.

«Sulla declinazione della misura si può discutere, ma uno choc è necessario. Altrimenti questo Paese muore d'inedia».

Il reddito di cittadinanza?

«Aiutare chi non trova lavoro è sacrosanto, diverso sarebbe mantenere i fannulloni».

Per il Nord le sanzioni alla Russia sono così rovinose?

«Sono un'assurdità, soprattutto per comparti come l'agroalimentare o il tessile. Stiamo distruggendo la nostra economia per fare un favore a qualcun altro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I costi (in miliardi) delle opere



4

Pedemontana lombarda

I lavori dei primi due tratti sono finiti (tra Cassano Magnago e Lentate sul Seveso), mentre il lotto 2 non è stato avviato (nessuna previsione sui tempi). Nella foto, il cantiere nel tratto di Como



2,8

Tav Brescia-Verona

Il cantiere dell'Alta velocità ferroviaria tra la provincia lombarda e quella veneta è previsto che inizi alla fine del 2018 per arrivare alla conclusione nel 2026. L'accordo per dare il via al primo lotto è stato firmato il 7 giugno



2,2

Pedemontana veneta

I lavori dell'opera sono in corso. La fine prevista è per il 2021. Il percorso sarà lungo circa 94,7 km e sarà l'unica superstrada italiana soggetta a pedaggio. Inizio a Montebelluna (Treviso)



4,5

Gasdotto Tap

È in costruzione dalla frontiera greco-turca e attraverserà Grecia e Albania per approdare in Italia, nel Leccese, permettendo l'afflusso di gas naturale dall'area del Mar Caspio. Il cantiere è in corso con fine lavori nel 2020

La Lettera

di **Carlo Calenda**

Caro direttore, il ministro Di Maio ha preso una posizione coraggiosa su Ilva smentendo le farneticazioni di Grillo. Gliene ho reso pubblicamente merito. Era giusto farlo. Così come è giusto che voglia farsi un'idea sul dossier sentendo tutte le parti. Il tempo però è poco. Il 30 giugno scadrà il termine per la cessione. Entro quella data deve essere raggiunto l'accordo sindacale. In caso contrario Mittal potrebbe andarsene o rinunciare alla clausola sospensiva relativa all'accordo sindacale e procedere direttamente con le assunzioni. Un'eventualità da scongiurare perché foriera di forti tensioni sociali. Si può in alternativa estendere fino a 90 giorni il termine per la conclusione della trattativa ma ciò comporterebbe un rifinanziamento di Ilva. Anche in questo caso il tempo per mettere in discussione tutto non ci sarebbe. Nazionalizzazione, chiusura parziale, decarbonizzazione, sono soluzioni impraticabili. Infilarsi in questi vicoli ciechi perdendo l'acquirente porterebbe alla chiusura. L'Aia di Ilva è la più restrittiva in Ue. Gli investimenti ambientali e produttivi, 2,4 miliardi a cui si aggiungono 1,08 per le bonifiche rinvenienti dalla transazione Riva, renderanno Ilva la migliore acciaieria del continente per standard ambientali e tecnologici. Fino a quel momento

Calenda: il vicepremier spinga l'intesa sull'Ilva Se Mittal rinuncia rischio tensioni sociali



Ex ministro
Carlo Calenda,
45 anni

la produzione sarà limitata a 6 milioni di tonnellate per tenere le emissioni ben all'interno dei limiti di legge. Si deve dunque chiudere presto l'accordo sindacale. Le parti si sono incontrate molte volte avvicinando le posizioni, ma senza raggiungere un'intesa. Il nostro governo è intervenuto

proponendo un accordo. Questi i punti salienti: 1) 10.000 assunti dalla nuova Ilva allo stesso livello salariale, inquadramento e diritti attuali; 2) 1.500 persone in carico alla società mista costituita da Invitalia e Amministrazione straordinaria per svolgere per la nuova Ilva i servizi esterna-

lizzati e le bonifiche; 3) incentivo volontario all'esodo per 2.000 persone con una combinazione di 5 anni di cassa e 100.000 euro di bonus; 4) Garanzia finale, da parte della Società per Cornigliano e di quella per Taranto, di assunzione delle persone eventualmente rimaste senza prospettive alla fine del piano. Nessuno dei 13.800 dipendenti avrebbe perso il lavoro, il salario o l'inquadramento. Tutti avrebbero avuto la certezza di un posto di lavoro a tempo indeterminato. Insieme all'accordo sindacale si sarebbe dovuto firmare un protocollo d'intesa, condiviso con il sindaco di Taranto, che prevedeva: 1) anticipo degli interventi ambientali; 2) piano bonifiche; 3) rafforzamento del monitoraggio sul rischio sanitario; 4) tutela dell'indotto; 5)



Nazionalizzazione, chiusura parziale e decarbonizzazione sono impraticabili. Ilva sarà la migliore acciaieria del continente

fondo sociale e altri punti minori. Le ragioni del rifiuto dei sindacati sono state in parte politiche — alcune sigle hanno contestato la legittimità di un governo prossimo alla fine di proporre un accordo — e in parte di merito. Oggi rimangono i punti di merito. I principali sono aumentare le assunzioni da parte di Mittal, da 10.000 al numero di lavoratori attualmente impiegati al netto della cassa integrazione, e avere la garanzia di Mittal sull'assunzione delle persone eventualmente rimaste nell'amministrazione straordinaria alla fine del piano industriale (2023). Esiste poi una questione relativa al premio di risultato il cui riconoscimento va anticipato rispetto alla proposta di Mittal. Sono punti che possono essere risolti con il supporto del governo, mantenendo l'impianto dell'accordo già proposto e rafforzandolo nei punti citati. Per raggiungere un accordo va considerata la possibilità di usare una parte, più ridotta possibile, del prezzo, pari a 1,8 mld, per coprire una porzione dei costi aggiuntivi relativi al nuovo accordo. Visto il rischio concreto di chiusura anche per i creditori di Ilva questa soluzione potrebbe risultare accettabile. Queste cose avrei voluto dirle al ministro direttamente. Non c'è stata l'occasione. Spero che gli siano comunque utili per evitare la chiusura del più importante impianto industriale del mezzogiorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA