

INTERVISTA

Paola De Micheli

«Sulla revisione delle concessioni, conviene a tutti un accordo sulla proposta dell'Autorità. Su Aspi dobbiamo completare l'istruttoria: non trascuriamo gli obblighi non rispettati ma facciamo un lavoro diverso dai magistrati»

«Sbloccati 3,5 miliardi di opere, ora sei commissari»

Giorgio Santilli

«In 78 giorni di governo abbiamo sbloccato senza clamori opere per 3,5 miliardi, opere che non hanno più bisogno di ulteriori interventi da parte del Mit. Una fatica che impone di correre sul territorio da un comune all'altro, perché da questa prima fase del governo una cosa mi è molto chiara: spesso non sono gli intoppi burocratici a fermare le opere, ma la mancanza di intese politiche non solo sul territorio. C'è una resistenza che nasce dai interessi locali, piccoli e grandi, che non vengono gestiti adeguatamente». Paola De Micheli infatti non si ferma un minuto e «ho già perso cinque chili», dice, da quando è diventata ministro delle Infrastrutture. Oggi pubblicherà il suo libro del ministero un contatore che tenga aggiornato l'elenco delle opere avviate a gara. De Micheli ha già messo a fuoco la sua analisi, originale, sulle cause di blocco dei cantieri e su cosa fare per sbloccarli. «Non faremo la valanga di commissari che immaginava di fare il precedente ministro - dice - ma li limiteremo a situazioni che presentano gravi problemi amministrativi o progettuali. Per il momento ci fermeremo a dieci opere da commissariare, con sei commissari, oltre alle cinque dell'Alta velocità e del Mose già previste per legge». Fra queste opere dovrebbero esserci cinque dighe invasi idrici in Sardegna (che però avranno un solo commissario), ferrovie come la Genova-Ventimiglia o la Fortezza-Venona e opere stradali o autostradali come la Ragusa-Catania.

Mancano le intese politiche, dice lei. Colpa della decrescita felice dei Cinque stelle?

Non è così. Si tratta più frequentemente di interessi locali e non solo che non si ha il coraggio di affrontare. L'apertura di un cantiere scontenta sempre qualcuno. Penso alle discussioni sul percorso che deve seguire una strada o le delimitazioni di traffico che devono sopportare gli abitanti di una zona per l'avvio di un lavoro. Ma ora le decisioni si devono prendere, opera per opera, ascoltando le persone. Questo è compito della politica che deve imparare ad ascoltare i territori e anche a decidere comunque. In questo il dibattito pubblico potrebbe portare un cambiamento di cultura.

Quindi non c'è da semplificare nulla nelle procedure?

Non ho detto questo. Noi abbiamo ora il regolamento appalti dove metteremo il più possibile di chiarimenti interpretativi e semplificazioni. Abbiamo avviato le consultazioni, che faremo fisicamente con le persone in forma di audizione, per consentire a tutti, in primis alle imprese, di fare le loro osservazioni.

Interverrete sul codice?

Solo dopo aver varato il regolamento e aver visto come funzionano le norme, interverremo - se serve - anche sul codice per eliminare problemi specifici che dovessero porsi. Ma lo faremo con simulazioni che ci dicano esattamente in quale passaggio c'è il problema.

Facciamo un esempio concreto, la Gronda di Genova.

È un'opera in cui il percorso definito è proprio questo, con la risoluzione votata dalla maggioranza il 9 ottobre. Abbiamo deciso che l'opera si fa ed è un punto fermo. Ma anche che servono dei momenti di incontro per risolvere gli aspetti che portano dal progetto all'apertura del cantiere. Questi tavoli li attiverò il 16 di-

cembre per fare un passo avanti. Certo non mi nascondo che sull'avvio di quell'opera pesa la decisione sulla concessione Aspi.

Ecco, appunto, l'ipotesi di revoca della concessione Aspi. La decisione è imminente?

Mi faccia andare per ordine. Ci sono due questioni da affrontare: una è la revisione delle concessioni, l'altra il caso specifico di Aspi. Sul primo punto abbiamo una delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti che, non essendo previsto un obbligo di legge, va negoziata con i singoli concessionari. Questa delibera ridisegna le tariffe e l'impatto che gli investimenti hanno su di esse, perché nessuno può far finta che il mondo non sia cambiato e siamo in un mondo a tassi zero. In secondo luogo la delibera Art definisce una tariffa che scatterà solo sulla base degli investimenti effettuati.

Stare negoziando con i concessionari?

La mia direzione generale ha avviato gli incontri con i singoli concessionari. È interesse di tutti arrivare a intese negoziali. Il mio compito è difendere l'interesse generale.

In legge di bilancio si è trasformato l'articolo 91 che limitava all'8% l'ammortamento possibile sugli investimenti in una Robin Tax del 3%.

Abbiamo ritenuto che questa norma fosse più equilibrata, nel momento in cui dobbiamo chiedere a chi le ha più risorse utili al Paese. Più equilibrata per tre ragioni: è spalmata su tutti i concessionari, è transitoria per soli tre anni, evita il rischio, che l'altra norma aveva, di bloccare gli investimenti autostradali. E gli investimenti autostradali sono l'interesse del Paese.

Torniamo ad Aspi e all'ipotesi di



Ministra. Paola De Micheli (Pd) guida il ministero delle Infrastrutture dal 5 settembre 2019, quando si è insediato il governo Conte 2

revoca della concessione. Ci sarà un Cdm a breve?

Dobbiamo prima completare l'istruttoria. Noi dobbiamo fare le cose, anche qui, nell'interesse delle persone, con determinazione e senza sconti, senza trascurare gli obblighi che Aspi ha omesso di rispettare ma facendo un lavoro diverso dalla magistratura.

Ricostruiamo la vicenda.

Io sono arrivata in questo ministero dopo che è stata depositata la relazione svolta dalla commissione inquirente dall'ex ministro Toninelli. Lì si chiarisce che alcuni obblighi non sono stati rispettati da Aspi, ma al tempo stesso quella relazione segnala, in caso di revoca, il rischio di contenzioso che espone il governo a ipotesi di indennizzi molto elevati. Questa relazione è pubblicata sul sito del Mit. Da allora alcune cose sono successe: la Corte dei Conti ha fatto una

relazione molto dura sul sistema delle concessioni autostradali, la procura di Genova ha aperto altre indagini sulle manutenzioni, su altre tratte da parte di Aspi, noi abbiamo avviato Ansfisa, l'agenzia per la sicurezza stradale e ferroviaria. Io ho già chiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici di indicare criteri certi per la sicurezza: quali sono i parametri oggettivi di valutazione per definire la sicurezza globale. Segnalo che nel frattempo la direzione generale del Mit ha comunque già intensificato monitoraggio, controlli, nuove indicazioni cogenti.

Su Alitalia cosa pensate di fare? Alitalia ha punti di forza e di criticità. Fa la metà del fatturato Ryanair con un quinto della flotta. È leader in un hub naturale quale è l'Italia. Il consorzio non è riuscito a chiudere un'offerta e allora pensiamo

«Il nuovo prelievo sui concessionari in legge di bilancio è più equilibrato e non frena gli investimenti»

«Su Alitalia si è commissario unico, al posto del direttore generale un collegio di esperti»

sia il caso di ristrutturare la compagnia per poi metterla sul mercato. Sarà coinvolto il sindacato per valorizzare l'apporto che può dare in questo processo.

Nominerete un supercommissario e un direttore generale?

Il commissario unico, sì, lo ha già detto Patuanelli. Il direttore generale non credo, mi pare più probabile un collegio di esperti.

Il governo cade?

Credo di no. Abbiamo ancora tanti progetti da realizzare.

E la fibrillazione continua?

Io la spiego con il percorso di trasformazione che stanno facendo i cinque stelle che si stanno assumendo delle responsabilità. Vedo lavorare il collega Patuanelli che ha la mia fiducia al 100% sulle cose che ha fatto finora. Ma questo processo di trasformazione di questa forza politica è faticoso e non necessariamente lineare. Sono fiduciosa, però, che andando avanti, si ridurranno le fibrillazioni e il lavoro del governo sarà più spedito.

Se a gennaio il governo non cade e deve rilanciare la sua azione, Lei cosa porta al tavolo del rilancio?

Anzitutto si aprono altri cantieri Anas. All'inizio dell'anno si sbloccherà la Ragusa-Catania. Poi la Tremezzina, più di 500 milioni quest'ultima. Poi l'opportunità del ferro, il piano per il Sud e la rinascita urbana per la qualità dell'abitare già nella legge di bilancio. E una grande attenzione al tema della sostenibilità, puntando su quelle opere, magari piccole, che ci consentono di fare cose importanti. Faccio l'esempio del raccordo di San Giovanni a Teduccio che collega il porto di Napoli alla rete Alta velocità. Se riusciamo a realizzarlo, portiamo le merci del porto di Napoli sulla rete Av.

© RIPRODUZIONE RISERVATA