

La tattica di Salvini

per diventare

l'«uomo del fare»:

basta con chi dice no

Il retroscena

di Cesare Zapperi

La scelta del ministro, più cantieri e meno piazze

ROMA Pochi obiettivi, rilevanti e subito (con i tempi della politica, naturalmente). Questo era l'intento di Matteo Salvini all'atto di intraprendere la nuova esperienza ministeriale per risalire la china dei consensi leghisti ben al di sotto della soglia di allarme. Ed ora con il nuovo codice degli appalti e il progetto del ponte sullo Stretto in dirittura d'arrivo (se poi vedrà la luce è un altro discorso) il leader ha argomenti concreti per proporsi al suo elettorato e all'opinione pubblica come «l'uomo del fare».

Era quello che gli chiedevano da più parti quando, dopo il picco del 34% alle Europee, la Lega aveva imboccato una ripida strada in discesa. Di qui la scelta, obbligata, di cambiare strategia. Di frequentare meno le piazze e di più i cantieri. Di ridurre i comizi e di preferire i confronti con i sindaci e gli amministratori locali. Di lavorare pancia a terra sui dossier a discapito delle dirette social (mai comunque abbandonate). «Un compito a casa l'ho portato: 229 articoli del codice degli appalti. Nella vita precedente mi portavo in giro un romanzo» il commento compiaciuto dopo il via libera del Consiglio dei ministri.

Il codice degli appalti è stato subito individuato come la bandiera più «comoda» da sventolare. Cosa c'è di più popolare, specie agli occhi di chi lavora nelle zone più produttive del Paese, di una battaglia forbici in mano per tagliare lacci e laccioli? Quale miglior avversario da indicare al pubblico ludibrio del moloch burocratico che tutto rallenta e tutto blocca? E allora, via alla semplificazione, via all'innalzamento delle soglie al di sotto delle quali le amministrazioni pubbliche possono affidare gli appalti senza una gara. «Ci sono i professionisti del no, i no tav, i no ponte, i no Expo, i no pedemontani, i no gas, i no nucleare — osserva Salvini — io lavoro per i sì».

Al ministero delle Infrastrutture l'obiettivo è stato affidato alla regia di Elena Griglio, capo dell'ufficio legislativo. In pochi mesi, a colpi di forbici e di lima, insieme al suo staff ha prodotto i 229 articoli che il ministro, con il sostegno della Lega e dei parlamentari che hanno subito provveduto a tempestare la rete e le agenzie con comunicati di giubilo, ha incastamente definito il «Codice Salvini».

L'Unità del '64

Il suo staff gli fa trovare in ufficio una pagina dell'Unità contro

l'inaugurazione dell'A1

Si ripete in qualche misura lo schema dei decreti sicurezza del 2019 che anche allora presero il nome del ministro. Ma rispetto ad allora, quando era l'uomo del no (all'immigrazione), adesso Salvini si fa forte dell'opposizione di Pd e Cgil per porsi come l'uomo del sì, o meglio «l'uomo del fare». Potrà andare nelle piazze e dire quello che ha detto ieri sera al Tg1: «L'Italia ha bisogno di infrastrutture, di meno burocrazia, di più lavoro, di appalti più veloci e mi dispiace per i signori del no, ma in questo ministero mi hanno mandato per aprire cantieri, strade, autostrade, porti, aeroporti, e ferrovie».

Non è un caso, quindi, se ieri mattina sul tavolo del suo ufficio di Porta Pia il ministro abbia trovato, gentile omaggio dei suoi collaboratori, la riproduzione della pagina dell'Unità, storico quotidiano comunista, del 4 ottobre 1964, giorno dell'inaugurazione dell'Autostrada del Sole, con contenuti contrari all'infrastruttura definita «la spina dorsale di un sistema rachitico». Un'opera, rivelatasi fondamentale per lo sviluppo dell'Italia, che per i critici di allora era frutto di «una visione solo automobilistica».

Sessant'anni dopo, la partita del ponte sullo Stretto si gioca sugli stessi binari. Di qua, il ministro che vuole unire la Sicilia al resto del Paese con un collegamento diretto e più veloce, facendone l'esempio di una politica che non ha paura di una sfida contro cui si sono infranti tanti sogni. Dall'altra, nello schema che polemicamente fa comodo a Salvini, il partito del no, ambientalisti e progressisti che si oppongono alla maxi opera, considerata uno spreco di denaro a danno di tanti altri interventi sulle strade e le ferrovie dell'isola ridotte in condizioni pietose. Il dualismo perfetto per chi, da sempre, alimenta la propria attività politica con l'antagonismo.