



INTERVISTA LE STRATEGIE DI CASTELLI PER SUPERARE IL PROBLEMA INFRASTRUTTURE E L'IMPASSE DELL'EXPO

L'emergenza strade è una faccenda privata

Roberto Castelli, lecchese, studi classici e laurea al Politecnico di Milano, preferisce vivere nei piccoli centri e lavorare in strutture agili, convinto, ama sottolineare ricordando Giulio Cesare, che «è meglio essere primo nel proprio paesello che secondo a Roma». Ma da quando è diventato uno degli uomini più in vista della Lega vive perlopiù proprio nella Capitale. È stato ministro della Giustizia e da qualche giorno è viceministro alle Infrastrutture. La sua stanza a pochi passi da Porta Pia ospita una quadreria ottocentesca di cui va molto fiero e di cui si dimostra esperto. Ma forse va ancora più fiero di una stanzetta spartana alle spalle degli uffici di rappresentanza. Al muro sono affisse tre cartine della Lombardia, tutto un intreccio di infrastrutture (tra cui il collegamento idroviario tra Milano e Cremona e quindi il Po e l'Adriatico) da realizzare nell'arco di venti anni con una spesa di 30-35 miliardi.

Domanda. Non le sembra un libro dei sogni, per quanto bello e avvincente?

Risposta. Non è un libro dei sogni, non li amo, sono ingegnere e amo la concretezza, non fare promesse a vanvera. Ma la politica non può essere solo amministrazione spicciola, gestione del quotidiano e delle emergenze, è necessario che si faccia carico anche della pianificazione a lungo raggio. Si tratta di un piano redatto dalla Regione Lombardia per adeguarsi alle esigenze del territorio e della sua popolazione.

D. Certo, ma di questi tempi, con la crisi economica, la riduzione delle entrate fiscali, anche calamità naturali quali il terremoto in Abruzzo, come si può legittimamente pensare di realizzare un piano del genere, sia pure in vent'anni per favorire una sola regione?

R. Ma guardi che in questo piano rientrano opere già cantierate, o in via di essere cantierate e altre già finanziate e pronte a partire nell'arco di due anni. Quanto al costo non si deve pensare che sia tutto a carico delle casse pubbliche. La Lombardia ha un lato debole, è oberata di traffico. Però questa debolezza si trasforma in una forza, ci sono molti lavori che avranno un volume di traffico talmente elevato da garantire il rientro ai privati intenzionati a investire soprattutto attraverso lo strumento del project financing. Penso, per esempio, alla Brebemi, destinata a collegare Brescia con Ber-

gamo e Milano, sulla quale si prevede il transito non inferiore ai 60/70 mila veicoli al giorno. Proprio la Brebemi rappresenta una bella sfida. Si tratta della prima grande opera infrastrutturale che sarà realizzata interamente a carico dei privati.

D. Intanto, però, a Milano non riesce a decollare l'Expo...

R. Non sono d'accordo. L'Expo è divisa in due parti. Per il filone che riguarda la gestione dell'evento, insomma per l'organizzazione della fiera, per usare un'espressione riduttiva, quella gestita dalla ex Soge, ora Società di gestione Expo 2015, si è davvero perso tempo, diciamo un sei mesi. Ora però io ritengo che siamo agli ultimi fuochi, spero che il rodaggio sia finito e si possa al più presto partire. Non dimentichiamo che organizzare una esposizione universale non è evento

da poco, non a caso si tratta della manifestazione che fa spostare più persone dopo le Olimpiadi e i Mondiali di calcio. Ma il filone più importante è quello che riguarda le infrastrutture...

D. Che vale quanto in termini economici?

R. Circa 12 miliardi sui 15 di spesa complessiva prevista. Questa parte è gestita dal cosiddetto Tavolo Lombardia, di cui fanno parte la Regione, il Comune e la Provincia di Milano, il governo, in particolare attraverso i ministeri delle Infrastrutture, dell'Economia e degli Esteri. E su questo fronte le cose stanno procedendo più che bene. Anzi, su stimolo di Letizia Moratti (il sindaco di Milano, ndr), di fronte alla crisi e al terremoto in Abruzzo, stiamo lavorando a tagli consistenti alle previsioni di spese, risparmi per diverse centinaia di milioni.

D. Certo l'Expo rappresenta un biglietto da visita non indifferente per una regione come la Lombardia dopo la riforma federalista.

Ma che cos'è destinato a cambiare veramente a Milano e dintorni?

R. Credo che la Lombardia sia, dopo la California e la Ruhr, la regione al mondo con la forza economica e istituzionale nonché con le potenzialità maggiori. Ma nel contempo soffre problemi sempre più complessi. La megalopoli Milano-Varese-Brescia è nata e cresciuta senza progetti e ora rischia di soffocare. Noi non vogliamo che diventi un complesso del genere del Cairo o di Città del Messico.

D. Insomma, la qualità della vita non corrisponde alla potenza né alle potenzialità?

R. Proprio così. La regione aumenta ogni anno di 300 mila

unità, tutti immigrati, che arrivano in maniera incontrollata. Noi vogliamo gestire questo fenomeno, non subirlo. Non possiamo accettare che per ospitare questa nuova popolazione si dissemini di case tutto il territorio. Oltre al problema di convivenza esiste un problema creato dall'inquinamento, che è notevolissimo, soprattutto quello veicolare, nonostante gli sforzi che, va riconosciuto, stanno compiendo le case produttrici. Sotto questo aspetto la Lombardia deve seguire le orme della California che, negli ultimi quarant'anni, è stata costantemente all'avanguardia nella legislazione ambientale.

D. Ma la svolta federale in una regione ricca come la Lombardia non nasconde anche egoismo pubblico e privato?

R. Non è egoismo. La Lombardia è la locomotiva economica del Paese ed è interesse di tutti che la sua macchina possa funzionare. Ma è una regione che ha bisogno di un autogoverno forte per non diventare un territorio ingestibile, con il rischio che diventi ingestibile l'intero Paese. È una necessità che la politica ha capito e alla quale si è dovuta adeguare. Del resto, la politica spesso insegue la trasformazione della società e le sue esigenze e, di conseguenza, il quadro normativo insegue l'evoluzione della società. Questo non capita solo in Lombardia. C'è una multinazionale che nel Sud vuole impiantare un campo eolico in alto mare, a molti chilometri dalla costa: ebbene stiamo lavorando alla tariffazione di questo suolo demaniale. Finora nessuno c'aveva pensato, perché non c'era l'esigenza e ora il legislatore deve adeguarsi a questa nuova necessità.

D. Le stesse innovazioni obbligano ad adeguarsi...

R. E cambiano, molto spesso in meglio, la vita di tutti noi. È il caso dell'alta velocità ferroviaria. Quando si potrà arrivare in mezz'ora da Milano a Torino in treno è evidente che cambierà la vita dei cittadini di ambedue le città, che diventeranno molto più complementari di oggi, quasi quartieri della stessa metropoli. Ed è ovvio che saranno necessari interventi politici anche su questo fronte. Però, quanto abbiamo guadagnato in libertà, basti pensare al collegamento Milano-Roma. E ora tutto ciò può trasformarsi anche in opportunità economiche. Il presidente americano Barack Obama vuole investire nell'alta velocità e l'Italia, come già in Egitto dove è stato appena firmato un grande accordo per lo sviluppo della Tav, potrà essere in pole position.

D. Le dimensioni dell'economia lombarda, la densità di popolazione, i problemi ambientali impongono anche di ripensare la questione energetica, uno dei maggiori gap italiani rispetto ai competitori stranieri...

R. Su questo non ho dubbi, credo sia doveroso ripensare l'opzione nucleare. È un problema di abitudine alle novità. Lecco, la mia città, è stata una delle prime località italiane a disporre di un inceneritore per i rifiuti e da cittadino e da politico dico: meno male che è stata fatta questa scelta. Ora è la volta del nucleare. A Brescia ci sono acciaierie di qualità, che lavorano con i forni elettrici, in grado di permettere performance elevate, aperte solo la notte e nei fine settimana, quando il costo dell'energia è più basso. E Brescia è una provincia che assorbe il 5% del fabbisogno elettrico nazionale.

D. A proposito, in molti Paesi, a cominciare dal Regno Unito, la crisi finanziaria ha riaperto la discussione sulla reindustrializzazione. Perché non pensare a reindustrializzare Milano, allora?

R. Ma come si fa... Purtroppo i politici che, per ideali o per ideologia, hanno accettato le imposizioni della Wto e della globalizzazione hanno condotto a una situazione che non permette di tornare indietro. Sono convinto che dobbiamo rasse-

gnarci a perdere ancora posti di lavoro nell'industria a favore dei Paesi dove la manodopera per tanti motivi costa di meno. Rimangono le produzioni di eccellenza, certo, ma non c'è eccellenza se si è in tanti. Il tempo della Falck a Milano è definitivamente tramontato, dispiaccia o meno.

D. Ma allora su quali settori bisogna puntare per lo sviluppo economico della Lombardia?

R. Su quelli che già danno ottime soddisfazioni. La Lombardia è la prima regione agricola italiana e i suoi prodotti fanno da volano all'industria agroalimentare, trainante nel nostro Paese. Vanno molto forti il settore dell'arredamento e quello dell'automazione, sui quali bisogna continuare a investire anche per la forte capacità all'export che li caratterizza. Esiste poi tutto il settore dei servizi necessari ai grandi centri, alle aree urbanizzate e molto sviluppate. Ma bisogna stare attenti per evitare che questa capacità di attrazione generi problemi sociali ancora più acuti e pericolosi degli attuali. Ecco perché abbiamo bisogno, ora che l'abbiamo ottenuto, di un forte autogoverno in grado di gestire questi fenomeni e non di subirli perché altrove è stato deciso così.

Pietro Romano