

DAL PONTE ALLE GRANDI OPERE: IL RISCHIO DELLA "CONTINUITÀ"

» Carlo Di Foggia

Per segnare al meglio il "cambio di passo" del governo Draghi si riparte dall'usato sicuro. Da decenni un'Italia che si impoverisce viene accompagnata nel declino con la favola che ci siano forze oscure che bloccano i cantieri; che serve sburocratizzare, sbloccare, oliare ingranaggi inceppati nelle costruzioni; che le grandi infrastrutture sono un volano per il Paese. Un concetto che si sublima nel ponte sullo stretto di Messina, un'opera che 8 anni fa è stata fermata perché considerata uno sperpero inutile ma che non ci abbandona mai. Nel 2012 Matteo Renzi diceva: "Il ponte? Quei 9 miliardi meglio darli alle scuole". Ora dice che "il ponte ai nostri figli costerà più non farlo che farlo". Nel 2016 Matteo Salvini diceva: "Mi preoccupa che non ci siano i treni per raggiungere il ponte: sono d'accordo con il Renzi di prima, quando lo contrastava". Oggi dice che "il lavoro all'Ilva lo dai partendo con i lavori del ponte sullo Stretto".

**IL MINISTRO
GIOVANNINI
FA INTENDERE
CHE CAMBIERÀ
MOLTO POCO**

È così che funziona. L'ex ministra Paola De Micheli a fine 2020 ha messo su una commissione chiamata a rifare una discussione di 50 anni fa: è meglio il ponte o un tunnel sottomarino o sub-alveo? Allora si decise che solo il ponte era possibile, oggi se ne dibatte. "Sai-pem crede molto nel progetto di attraversamento sottomarino dello Stretto di Messina", ha detto giovedì l'ad della controllata dell'Eni, Stefano Cao. "Se il ponte ce lo fanno fare, noi siamo molto contenti", gli faceva eco da Genova Pietro Salini, patron della Salini-Impregilo (oggi Webuild) che nel 2006 vinse la gara per l'opera e oggi è in causa con lo Stato i cui rappresentanti gli stendono tappeti rossi.

Cosa ne pensa il neoministro Enrico Giovannini? Nessuno lo sa. In una pensosa intervista alla Stampa si è limitato a dire che non rientra nel Recovery Plan, il cui orizzonte è il 2026. Del resto nel piano italiano il capitolo grandi opere ferroviarie è ingente, ed è cresciuto di 20 miliardi dopo l'offensiva renziana (più di qualsiasi altro). Pare di capire che in sostanza resterà così, anche se il ministero è stato ribattezzato delle "Infrastrutture e Mobilità sostenibili". Giovannini dice che ha confermato "molti dirigenti". Speriamo vivamente che il nome del ministero non sia l'unica cosa a cambiare.