

**GOVERNO** Debuttanti allo sbaraglio

# Toninelli sul viadotto

di **GIANFRANCESCO TURANO**

**A** due settimane dal debutto, per Danilo Toninelli l'unica opera inutile sembra sia l'Anac di Raffaele Cantone. Si fa per scherzare, è chiaro. Il neoministro delle Infrastrutture ha fama di battutista e perdonerà. Del resto, per nuotare nel mare magnum del caos portuale (con annesso problema sbarchi di migranti), aeroportuale, stradale, ferroviario dell'Italia ci vogliono fiato e senso dell'umorismo. Anche qualche competenza specifica non guasterebbe ma il ministro grillino impara in fretta. Dopo avere passato la scorsa legislatura a occuparsi di meccanismi elettorali finiti nella spazzatura della storia come il Democratellum e il Legalicum, pochi giorni ai comandi del ministero di Porta Pia sono bastati al politico cremonese per esternare su tutto lo scibile del settore.

Per adesso non ci sono tracce di quella «revisione dei progetti in corso con aggiornamento delle analisi costi-benefici e dei piani economici-finanziari» che dovrebbe annullare o declassare «le opere non più utili», secondo quanto prometteva il programma trasporti del M5S del 2017, un documento che ancora non doveva confrontarsi con le inclinazioni cementizie dell'alleato leghista.

Dopo il giuramento al Quirinale, Toninelli si è affrettato a dichiarare: «Non voglio azzerare tutto. Le infrastrutture

sono un volano per l'economia» (il Sole 24 ore). Qualche giorno fa ha promesso che presto comunicherà l'esito della sua revisione sulla linea Av Brescia-Padova e sulla Pedemontana Veneta. Tutto bello. Ma in pratica?

Una delle poche certezze è che sulle grandi opere si gioca il rapporto fra il governo e gli imprenditori. L'accordo si può trovare sulla scarsa percorribilità del nuovo codice degli appalti e sull'eccessivo ficcanasare dell'autorità anticorruzione, benché l'Anac abbia fornito pareri assolutori per le opere più contestate dai pentastellati in sede locale.

Come la Pedemontana veneta, appunto.

Ma il governo del cambiamento dovrà pur fare rotolare qualche testa per dare un segnale forte in un momento fra i più delicati dell'economia legata alle infrastrutture. Ci sono imprese di costruzione storiche in grave difficoltà (Condotte, Astaldi), una compagnia di bandiera che della bandiera non sa più che farsene, porti e aeroporti che si combattono fra loro senza riuscire a fare sistema, pendolari abbandonati, concessionari autostradali che fanno tanta finanza e poca manutenzione.

I critici hanno sottolineato che dagli arabeschi dei sistemi elettorali alla giungla d'asfalto il passo è lungo. Un esperto come il professor Marco Ponti

Foto: C. Mantuano / OneShot



ha scritto perfidamente nel suo blog: «Il fatto che il nuovo ministro non abbia alcuna esperienza nel settore non è del tutto irrilevante». I sottosegretari, il grillino Michele Dell'Orco, i leghisti genovesi Edoardo Rixi e Armando Siri (condannato a 20 mesi per bancarotta) non ne sanno molto di più.

## Fusione in freddo

In realtà non è del tutto vero che Toninelli non si sia mai occupato di lavori pubblici prima di diventare ministro. Lo ha fatto due volte. Nell'ultima tappa del Giro d'Italia quando i ciclisti hanno protestato contro lo stato delle strade di Roma e Toninelli ha difeso il sindaco

grillino Virginia Raggi con impeto negazionista. Tre mesi prima, in un mattino plumbeo di febbraio, da una barchetta sul Po sotto il ponte di Casalmaggiore bloccato dall'incuria aveva sparato ad angolo giro: «La Lombardia non ha messo nemmeno un centesimo per queste strutture, idem lo Stato, se è vero che quasi tutti i ponti sul Po tra Emilia e Lombardia sono a rischio. Intanto però finanziamo con 400 milioni di euro la Pedemontana già fallita e la Brebemi che è una cattedrale nel deserto». L'invocazione al ministro di allora è stata: «Delrio, ma dove cazzo è?», con la mala parola temperata dal lei.

Ora, a parte che la Pedemontana costa un po' più di 400 milioni (si

viaggia verso i 5 miliardi di denaro pubblico) e che non è fallita, il concetto è chiaro: si sprecano soldi in opere nuove e si trascura la manutenzione straordinaria che lo stesso Graziano Delrio aveva invocato come mantra di una più oculata amministrazione dei finanziamenti pubblici.

L'ex sindaco di Reggio Emilia era stato spedito fra i corridoi del ministero di Porta Pia perché Matteo Renzi non lo voleva come sottosegretario a palazzo Chigi. Toninelli ha preteso Porta Pia. Fino alla sera prima, il capogruppo grillino al Senato non era nella squadra di governo e la sua casella era occupata dal geologo con docenza a Siena Mauro Coltorti. Il declassato Coltorti era troppo antagonista? O era troppo fuori dal cerchio magico di Luigi Di Maio?

Fatto sta che lunedì 4 giugno Toninelli ha potuto postare la foto "in treno verso Roma" per celebrare il suo primo giorno al Mit. Che poi il treno fosse un Italo ceduto ai capitali Usa e non un Frecciarossa del renziano Roberto Mazzoncini, numero uno delle Fs, è meno una coincidenza che un piccolo incidente diplomatico. Voluto o non, si vedrà

presto. Le Ferrovie sono da sempre un pilastro della politica infrastrutturale e trasportistica. Lo sono ancora di più da quando hanno incorporato l'Anas in zona Cesarini della legislatura passata. È stata una delle operazioni più duramente contestate dai grillini, chiusa il 29 dicembre con un rinnovo dell'incarico triennale allo stesso Mazzoncini e al suo collega delle strade Gianni Armani.

Il nuovo ministro ha lasciato trapelare la possibilità di tornare indietro sulla fusione. La controindicazione principale del ritorno al passato è che cancella i benefici della fusione sul debito dello Stato perché riporta Anas nel perimetro dei conti pubblici. In ogni caso Toninelli non sembra disposto ad accettare in blocco uno schema in cui il potere di Mazzoncini è così grande da fare del manager bresciano il vero ministro.

Per il politico grillino, bresciano per parte di padre, così com'è la fusione non va. E non va nemmeno la manovra di aggiramento di Mazzoncini verso i governatori leghisti di Lombardia e Veneto. Con il varesino Attilio Fontana è quasi fatta per il passaggio di Trenord sotto la gestione del gruppo Fs, socio paritario della Regione, attraverso un'operazione astrusa di fitto della quota dell'1 per cento dal Pirellone alle Ferrovie. In cambio arriveranno i treni nuovi.

Il governatore veneto Luca Zaia, da parte sua, ha appena festeggiato il finanziamento del primo lotto della Brescia-Verona ad alta velocità (1,6 miliardi di euro al consorzio Cepav Due guidato da Saipem), molto contestata dall'opposizione M5S.

## Infanzia di un ministro

«Pronto a lavorare duramente per avvicinare ogni area del paese alle altre. In modo pulito e sostenibile», ha twittato Toninelli il 4 giugno. La seconda frase contraddice la prima. Non ci sono modi puliti, certamente non in Italia, di affrontare le opere pubbliche. Toninelli è un duro. Si vedrà se saprà essere uomo di mondo, lui che ha fatto tre anni di militare non lontano da Cuneo (Torino, arma dei carabinieri, 1999-2002).

Studente concentrato ma non eccezionale (54 su 60 alla maturità scientifica e 100 su 110 alla laurea), nella sua





breve autobiografia pubblicata sulla piattaforma Rousseau, il ministro si definisce "utente intermedio" della lingua inglese oltre che «persona onesta, flessibile e con spirito di adattamento con interessi che spaziano dalla lettura allo sport». Nato a Soresina, ha 43 anni, due fratelli, una moglie, due bambini e una casa di 130 metri quadrati. Si impegna a «far tornare l'Italia ad essere un Paese a misura di famiglia dove tutti possano fare figli con serenità e fiducia». «Chi mi conosce», aggiunge, «dice di me che sono una persona affidabile che punta dritto al risultato senza prevaricare gli altri».

Dopo il servizio militare è stato ispettore tecnico assicurativo dal 2002 all'elezione in Parlamento (2013). Il colpo di fulmine con il M5S risale al 2009. L'ex ufficiale dei carabinieri segue la trafila del militante di base: banchetti di raccolta firme per i referendum, delegato di lista alle urne, addetto stampa per il M5S locale.

Nel 2010 si presenta alle Regionali in Lombardia e non viene eletto. Abbassa il tiro nel 2012 con le comunali a Crema. Prende nove voti. Quelli dei suoi congiunti, per dirla alla Giuseppe Conte. Non si scoraggia e ha ragione lui perché nel giro di un anno la prima fase della marea grillina lo porta a Montecitorio. A Roma, Toninelli inizia a diventare un volto noto e anche apprezzato dai colleghi che lavorano con lui alla commissione affari istituzionali e alla giunta per il regolamento della Camera. Si batte contro la burocrazia e per l'abolizione delle province, due mali tenaci dell'Italia. Attacca l'autostrada Tirreno-Brennero («un'opera

evidentemente diseconomica»), poi si sposta gradualmente verso la platea del talk-show televisivo. Il notista politico dell'Espresso Guido Quaranta lo chiama "sor Pampurio", come il personaggio «irascibile e scostante, verboso e intollerante» di un fumetto di un secolo fa. Nominato ministro, ha subito smorzato i toni lodando la grande professionalità dei suoi dirigenti.

## Alitalia in caduta libera

Con i manager e i funzionari che ruotano intorno a Porta Pia non è impossibile mettersi d'accordo. A loro interessa la poltrona e al nuovo ministro interessa imparare un mestiere fra i più complicati e insidiosi che possano capitare a un governante. Ferrovie e strade, regolamenti complessi che si sono stratificati in mille varianti negli ultimi due decenni dalla legge Merloni, sono solo una parte dell'incubo. Ci sono i trasporti pubblici locali, le zone economiche speciali nei porti di Gioia Tauro e Napoli-Salerno, la logistica integrata, il terzo valico, la gronda di Genova e guai trentennali come il Mose di Venezia, altra opera che il M5S ha avvertito ma, a differenza della Torino-Lione, non ha inserito nel contratto di governo con proposta di revisione-sospensione. Le dighe mobili non sono ancora arrivate a compimento che già presentano problemi gravi di manutenzione.

«Il sistema italiano», dice Dario Balotta, presidente dell'Osservatorio liberalizzazioni e trasporti, «ha enormi carenze gestionali. Le nuove opere sono state fatte senza pensare alla fase successiva. Se la stazione di Milano ha gli stessi binari di Zurigo e Monaco ma fa la metà dei passeggeri, è inutile pensare a inve-

stire altri miliardi nell'alta velocità».

Anche la Torino-Lione pone problemi quasi insormontabili, a questo punto. I pro-Tav sostengono che la chiusura dei cantieri avrebbe un costo pari all'esecuzione dell'opera (2,9 miliardi per l'Italia su 8,6 miliardi complessivi).

Ma l'urgenza massima è nel dossier Alitalia. A fine aprile la Commissione europea tanto detestata dai gialloverdi ha aperto un'indagine sul prestito da 900 milioni di euro dello Stato alla compagnia aerea. Quasi in parallelo è arrivata puntuale l'inchiesta giudiziaria contro i manager, Luca di Montezemolo in testa, della gestione Cai-Etihad, mostruosa alleanza fra un gruppo costretto nelle rigidità dell'Ue e l'aerolinea finanziata a fondo perduto dagli emiri di Abu Dhabi.

«È inconcepibile vedere Alitalia in queste condizioni quando ovunque le compagnie hanno floridi fatturati», ha affermato il ministro con un'idea ottimistica del mercato internazionale.

Ma Toninelli è lì soprattutto per decidere. Si è visto con il caso della nave Aquarius. Il suo carico di migranti è stato respinto dall'Italia e accolto dalla Spagna. «Con noi già spira vento nuovo», si è compiaciuto l'ex perito al primo vero atto da ministro insieme al collega Matteo Salvini. In fondo ci vuole poco per vedere "la vie en rose". Basta chiudere i porti. ■

**Alitalia, Tav, Mose, Autostrade.  
Per le Infrastrutture già si  
annunciano decisioni molto  
diverse da quanto il ministro ha  
proclamato in campagna elettorale**

**Da sinistra:  
il presidente  
dell'Autorità  
anticorruzione  
Raffaele Cantone;  
un cantiere della  
Tav Torino-Lione.  
Qui sotto: Renato  
Mazzoncini,  
amministratore  
delegato delle  
Ferrovie di Stato**





Foto: P. Tie - A3 - G. Montani - Ansa, R. Monaldo - LaPresse



**Il politico grillino in passato  
si è detto più volte contrario  
alla fusione tra Ferrovie e Anas.  
Ma ora se si tornasse indietro  
sorgerebbero problemi molto  
seri per il bilancio pubblico**

