

PARLA IL MINISTRO DEL RIO

«Risorse per il Ponte»

di Lorenzo Salvia

«È necessario il corridoio Napoli-Palermo di cui il ponte sullo Stretto di Messina è parte essenziale»: il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio spiega al *Corriere* che il ponte tra Calabria e Sicilia è diventato una delle priorità del governo. «Lo Stato pronto a mettere soldi pubblici». In arrivo altri bonus fiscali sulla casa. a pagina 5

IL MINISTRO DEI TRASPORTI GRAZIANO DELRIO

«Pronti a mettere soldi pubblici per il ponte sullo Stretto»

di Lorenzo Salvia

ROMA Ministro Graziano Delrio, leggo una sua frase di un anno fa: «A proposito di grandi opere sospese sugli stretti, ho sempre sostenuto che abbiamo altre priorità». Sul ponte di Messina ha dunque cambiato idea.

«No, non ho cambiato idea. Sulle altre priorità abbiamo fatto molto. Abbiamo stanziato un miliardo di euro per la cura delle periferie, abbiamo un piano per il dissesto idrogeologico, sulle scuole...».

Ma nel Mezzogiorno non c'è prima bisogno di altre infrastrutture?

«Anche su quello abbiamo fatto molto. Solo per la manutenzione delle strade in Sicilia abbiamo stanziato un miliardo di euro nei prossimi cinque anni. E nel 2018 la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria avrà una velocità media di 140 chilometri orari contro gli 80 di adesso. Il Ponte non è una cattedrale nel deserto».

Quindi adesso è una priorità?

«Come progetto isolato non ha senso. Ma all'interno del corridoio europeo Napoli Palermo ha molto senso. Il mio non era un no alle grandi opere ma alle opere inutili».

E il ponte sullo Stretto è utile?

«È necessario il corridoio Napoli Palermo di cui il Ponte è parte essenziale. Oggi per andare in treno da Roma a Palermo ci vogliono dieci ore e mezza. Con il Ponte e tutto il corridoio scenderemo a sei ore. Naturalmente si tratta

di coinvolgere i territori con il dibattito pubblico, di limitare l'impatto ambientale e anche i costi».

Ecco, i costi. Solo per il Ponte, hanno detto pochi giorni fa le Ferrovie, ci vorrebbero 4 miliardi di euro.

«Quei 4 miliardi diventano 8 se contiamo anche gli interessi che i privati dovrebbero pagare alle banche. Io penso che invece di avventurarsi in finti

project financing, con il coinvolgimento di privati che poi finiscono per scaricare di nascosto i costi sul pubblico, anche lo Stato potrebbe fare la sua parte in modo diretto».

Con quanti soldi?

«Vedremo. Ma non capisco dove sarebbe il problema se lo Stato ci dovesse mettere delle risorse pubbliche. Stiamo mettendo 4 miliardi sul tunnel del Brennero, 6 sull'alta velocità Milano-Venezia, altri 6 sulla Napoli-Barì».

I primi fondi saranno nella legge di Bilancio in arrivo?

«No, per il ponte sullo Stretto siamo ancora allo studio di fattibilità. E nella legge di Bilancio ci concentreremo sulla casa. A partire dal rafforzamento del bonus fiscale per la messa in sicurezza contro il rischio sismico».

Come cambierà?

«Nell'immediato sarà esteso alle seconde case nelle zone a più alto rischio sismico, la 1 e la 2. Al momento lo sconto fiscale, con la detrazione del 65% dei lavori fino a 100 mila euro, vale solo per le prime case. Ma non ha senso se poi sono le seconde case che cadono ad-

dosso alle prime».

Ma non avevate detto che, per ottenere lo sconto fiscale, ci sarebbe stato un controllo sull'efficacia dei lavori?

«Già oggi i lavori che danno diritto alla detrazione sono indicati in una lista precisa. Nel 2018 faremo un passo in più. Avremo una nuova classificazione della vulnerabilità degli edifici, basata su sei livelli comè oggi per il consumo energetico. Per ottenere il bonus sarà necessario un certificato che dimostri come i lavori abbiano fatto guadagnare almeno una classe».

Ma il nuovo sistema non doveva partire già all'inizio del 2017?

«Siamo quasi pronti ma cambiare le regole all'ultimo momento creerebbe incertezza. E l'incertezza non aiuta le persone a spendere. Proprio per que-

sto saranno resi stabili, e non più rinnovati anno dopo anno, tutti i bonus fiscali sulla casa, sia per le ristrutturazioni normali sia per quelle sull'efficienza energetica. E ne aggiungeremo due nuovi».

Per cosa?

«Per le ristrutturazioni delle parti comuni nei condomini. E per la permuta degli immobili. Ci sono famiglie giovani che cercano una casa più grande e anziani che vogliono lasciare il vecchio appartamento diventato troppo grande. Non è giusto che paghino le tasse due volte, quando vendono e quando comprano».

Scusi ministro, ma non è il solito

libro dei sogni che poi evapora quando si fanno i conti della legge di Bilancio? Quanto costano tutte queste misure?

«Il costo secco è di 5 miliardi. Ma i bonus attivano lavori che porterebbero nelle casse dello Stato 4,7 miliardi di euro come Iva aggiuntiva. Padoan lo sa».

Lo sa anche Bruxelles, che ci deve

dare un po' di flessibilità in più?

«Certo, anche Bruxelles: questi meccanismi ci sono in tutta Europa».

Ultima cosa, il referendum. Se vince il no il governo va a casa?

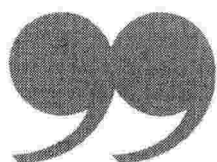
«È un'ipotesi che non prendo nemmeno in considerazione. Gli italiani voteranno sul merito, come hanno fatto sul divorzio e sul nucleare. Il 4 dicembre non si decide sul governo o

sulla legge elettorale ma sul futuro dei rapporti fra le istituzioni, per costruire una stagione più ordinata di federalismo. Farò un tour per incontrare i sindacati italiani sulle ragioni del sì».

In moto, come Alessandro Di Battista?

«Porterebbe via troppo tempo ma se potessi lo farei in bicicletta. Lo sa che, da quando sono a Roma, in bici ho fatto 2 mila chilometri?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Invece di avventurarsi in finti «project financing», anche lo Stato potrebbe fare la sua parte in modo diretto

**Diventeranno stabili tutti i bonus fiscali sulla casa
E aggiungeremo quelli per le ristrutturazioni delle parti comuni nei condomini**

Gli incarichi

Graziano Delrio, 56 anni, è ministro delle Infrastrutture e dei trasporti dall'aprile 2015. Prima ha ricoperto l'incarico di sottosegretario alla presidenza del Consiglio. Nel governo Letta è stato ministro per gli Affari regionali. È stato sindaco di Reggio Emilia dal 2004 al 2013 e presidente dell'Anci dal 2011 al 2013



Oltre duemila anni di storia

251 1840 1921 1971 1981 1985 1992 2001 2005 2008 2012

a.C. Il console Lucio Cecilio Metello — riferisce Plinio il Vecchio — volle un ponte di barche e botti tra la Sicilia e la Calabria per il passaggio di 140 elefanti catturati ai Cartaginesi

Ferdinando II di Borbone Re delle Due Sicilie incarica un gruppo di architetti e ingegneri di progettare il ponte, ma per gli alti costi rinuncia all'opera

Il terremoto di Messina del 1908 fa allontanare i sogni del ponte. L'ingegnere Emerico Vismara parla di una galleria sottomarina al Congresso geografico di Firenze

Il governo Colombo approva una legge che autorizza la creazione di una società di diritto privato a capitale pubblico, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione

Nasce la concessionaria Stretto di Messina spa a cui partecipano finanziariamente l'Italstat e l'Iri con il 51% e Ferrovie dello Stato, Anas, Regione Sicilia e Calabria con il 12,25% ciascuno

Il presidente del Consiglio Bettino Craxi dichiara che il ponte sullo Stretto si farà. L'allora presidente dell'Iri Romano Prodi dichiara il ponte una priorità

Viene presentato il progetto preliminare definitivo del ponte

Berlusconi e Rutelli in campagna elettorale annunciano il sostegno al ponte

L'Associazione Temporanea di Imprese Eurolink, guidata da Impregilo, vince la gara come general contractor per la costruzione

Il governo Prodi nel 2007 vuole bloccare il Ponte ma nel 2008 il nuovo governo Berlusconi rilancia il progetto. Nel 2011 la Ue non lo include tra le opere da finanziare

Il governo Monti decide che il Ponte non si farà tenuto conto della situazione economico-finanziaria italiana. La Stretto di Messina spa paga 45 milioni di indennizzo a Eurolink

