

Manuela Dal Lago propone un piano infrastrutture finanziato col federalismo fiscale

Ora autostrade gratis. Per tutti

La Lega: anche al Nord il modello Salerno-Reggio Calabria

DI EMILIO GIOVENTÙ

In campagna elettorale se parli di infrastrutture si pensa subito al Ponte sullo stretto. Che il Pdl vuole e il centro-sinistra detesta. La Lega Nord lo appoggerà per spirito di coalizione, ma difficilmente lo attraverserà. Perché c'è piuttosto da rimettere a posto strade e autostrade e la rete ferroviaria lì, in Padania. Ne sa qualcosa **Manuela Dal Lago**, candidata alla Camera per la Lega Nord nella circoscrizione Veneto I, già consigliere comunale a Vicenza, presidente della provincia di Vicenza per due mandati e fino a pochi giorni fa presidente di «Autostrada Brescia-Padova».

Domanda. Professoressa, cominciamo dai temi generali. Il programma infrastrutture del Popolo della libertà è come al solito ambizioso.

Risposta. Solo una promessa: esiste il Pdl e ci siamo noi della Lega. Federati. Sostentiamo il Pdl ma abbiamo i nostri programmi specifici.

D. Scusi, esiste un programma infrastrutture della Lega diverso da quello immaginato dal Pdl?

R. Certo, concentrato sulle esigenze del Nord. Riguarda infrastrutture stradali, ferroviarie e collegamenti con i porti. Abbiamo anche noi l'elenco delle priorità.

D. Da dove cominciamo?

R. Dalla Valdastico-Brennero, passando per la Romea e per le due pedemontane, quella veneta e quella lombarda. Per finire con il famoso passante di Mestre. C'è poi tutta la questione ferroviaria per incrementare il trasporto merci su ferro.

D. Ferrovie uguale Tav. Questione spinosa tra veti, comitati, pressioni europee.

R. Noi della Lega siamo per accelerare la Tav, interessando tutto l'asse padano con un sistema di interconnessioni.

D. Quello delle infrastrutture è sempre stato un terreno scivoloso, anche e soprattutto al Nord.

R. È una questione di metodologia. Riteniamo che debbano essere date le competenze alle regioni. Roma deve essere un ente di coordinamento interregionale. Bisogna ampliare i poteri alle regioni.

D. In-

somma, c'è da lavorare.

R. Già, ma una volta conseguito potere decisionale alle regioni tocca fare altro. Per esempio pensiamo allo snellimento futuro di Anas. Vede, noi abbiamo perplessità di fronte al binomio concedente-concessionario. Ci piace poco il concetto di controllore controllato.

D. Prima cosa da fare nei primi cento giorni?

R. Federalismo fiscale. I fondi che ne deriveranno sono sufficienti anche per le infrastrutture. Anzi, sono convinta che si possa arrivare, come per la Salerno-Reggio Calabria, ad avere anche al Nord autostrade transitabili gratuitamente. Con una buona gestione ci si autosostiene, glielo assicuro forte della mia esperienza alla

guida di «Autostrada Brescia-Padova».

D. Vanno bene i distinguo tra Lega e Pdl, avete comunque pur sempre controfirmato un programma comune. Il piano infrastrutture presentato da Berlusconi non presenta novità rispetto alla campagna elettorale 2006. Della serie, riprendiamo da dove eravamo rimasti.

R. Per quanto riguarda le infrastrutture è difficile trovare novità, difficile recuperare la fantasia quando non è stato ancora fatto tutto ciò che ci eravamo prefissati. Sicuramente si dovrà procedere a un'azione di verifica, per esempio della legge obiettivo e di tutte quelle leggi che rendono difficile la realizzazione delle grandi opere. Va bene l'ottica europeistica, ma in Italia occorre una legislazione più snella.

D. Ritorniamo al ponte sullo Stretto, Berlusconi ne ha fatto quasi una questione d'onore. Non c'è il rischio che finanziamenti ed energie saranno dirottati a questo obiettivo e che ben poca cosa resterà invece per le ambizioni del Nord?

R. Quando si fa una colazione ci si mette intorno a un tavolo e si fanno delle scelte. Se gli amici del Sud vogliono il ponte, la Lega non dice nulla. Però noi porteremo avanti le priorità del Nord. Nulla in contrario al ponte sullo Stretto

di Messina, ma l'economia del Nord ha bisogno urgente di infrastrutture di vario genere. Ed è ovvio che noi spingeremo per queste.

D. Parlando di infrastrutture inevitabile parlare di Alitalia e dell'aeroporto di Malpensa.

R. Cominciamo col dire che Malpensa deve diventare un importante hub di collegamento con gli aeroporti del Nord. Non capisco perché per andare all'estero devo andare a imbarcarmi a Roma. Comunque credo che sia corretto tenere separate la vicenda Alitalia dalla questione Malpensa. Alitalia doveva essere presa in mano già molti anni fa. È stata una scatola che ha assorbito soldi piuttosto che fonte di produzione. Certo sarebbe auspicabile recuperarla facendola restare italiana. Adesso abbiamo da un lato la proposta di Air France, una sorta di prendere o lasciare, e dall'altro un governo che ha fretta di liberarsi di Alitalia.

D. Come se ne esce?

R. Spero che ci sia un seguito alla proposta avanzata da Berlusconi. Comunque, in quanto amministratrice locale mi hanno insegnato a fare per legge gare d'appalto. Ma sapesse quante volte avrei voluto scegliere direttamente un interlocutore. Sembra strano che il governo in carica alla fine ha scelto un interlocutore senza pensare alle conseguenze.



Manuela Dal Lago



POST e RIPOST



Antonio Socci

LETTERA

Il bonus scuola, proposta da supermarket

Siamo abituati da tempo alle dissertazioni più varie sulla scuola. Naturalmente non ci stupisce che in campagna elettorale l'argomento assuma ulteriore rilievo e diventi terreno privilegiato di propaganda. Ciò premesso ci colpisce, e non poco, la originalità con cui, in un articolo di *ItaliaOggi* del 14 marzo scorso, a firma di A. Ricciardi, si riferiscono le considerazioni elaborate da una delle tante sigle politiche a proposito di qualità e caratteristiche dell'offerta formativa. Il cavallo di troia è rappresentato dal bonus scuola che, argomentato in maniera sicuramente inedita, viene usato per assimilare la scuola a un prodotto da supermarket! Addirittura uno di quelli offerti in promozione del tipo prendi tre e paghi due.

Invero, fuori da questa ipotesi, non si comprende come si possa lasciare altrimenti invariato l'ammontare complessivo del bonus (così come riportato nella tabella annessa all'articolo) raddoppiando o addirittura triplicando la percentuale di alunni beneficiari. Prospettazione edulcorata e parzialità di numeri a parte, il calcolo vero, quello che non convince affatto, è dato dal taglio finto minimalista con cui si elude la centralità del tema legato alla natura del servizio scolastico: statale o privato.

Che un consorzio di sigle private sostenga un coordinamento per la liberalizzazione dell'istruzione, ci sembra fatto non proprio esaltante ma pur sempre di ordinario significato; la cosa che invece preoccupa riguarda la confusione indotta tra pluralità di scelta e pluralismo educativo. Per noi è dirimente, e di fondamentale importanza, precisare il concetto di plurale in campo scolastico. Un conto è svolgerlo nella direzione della «pluralità di scelte»; altro conto è affermarlo nella direzione del «pluralismo regolato» dove il mercato, lasciato a se stesso, non assicura la pluralità formativa e, per contro, apre al rischio della frattura formativa, con la conseguenza che chi più paga più è curato nelle sua formazione.

Francesco Scrima
segretario Cisl scuola