



# LA NOSTRA RIVOLUZIONE PACIFICA - PARLA MATTEOLI

## “LA NOSTRA RIVOLUZIONE PACIFICA”

Il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli (An) ci svela i grandi progetti di un dicastero che sognava di gestire da 26 anni: “E se fallisco nell’opera, mi dimetto”. Quanto ai soldi...

*“Non è vero che litigo con Tremonti. Ho preso atto che i soldi sono pochi, per questo ci rivolghiamo all’Europa”*

*“Dopo il federalismo serve il presidenzialismo, ma forse devono maturare i tempi. La nascita del Pdl è una rivoluzione pacifica”*

*“La concorrenza sui binari è la benvenuta. Ma i treni regionali hanno una funzione sociale. E le Fs devono internazionalizzarsi”*

*“Su Alitalia il governo è stato corretto. Ora Cai scelga un partner estero. Ma il problema sono i 106 aeroporti. Troppi”*

*“Sono preoccupato per il trasporto pubblico locale: l’esplosione della domanda potrebbe non essere soddisfatta”*

*“Grazie all’accordo appena stipulato con la Bei arriveranno 15 miliardi per le opere strategiche previste dalla legge obiettivo”*

Roma. “Se fallisco nell’opera, mi dimetto”. E’ un Altero Matteoli che non ti aspetti quello che incontra il Foglio. I toni sono sempre pacati, ma le considerazioni sorprendono: “Se non riesco a realizzare gli obiettivi che mi prefiggo, non posso dare la colpa a nessuno”, dice il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Neppure a Giulio Tremonti? Si dice che tra voi le scintille non manchino: lei chiede soldi per il suo ministero e il titolare del Tesoro che non scuce un euro. “Fandonie”, risponde. E rivela: “Guardi, in questo governo con Tremonti non ho litigato. Mi è capitato di avere discussioni accese nel precedente esecutivo, questo sì, lo ammetto. Ma in questo governo, no. Nessun attrito. E sa perché? Perché effettivamente soldi ce ne sono pochi, quindi abbiamo stabilito le priorità e soprattutto ci siamo rivolti all’Europa”. Allora non partiranno mai le opere... “No, si sbaglia. Proprio la scorsa settimana, anche se l’accordo non ha avuto l’eco che meritava, sovrappreso dalla crisi finanziaria mondiale, con i vertici della Banca europea degli investimenti (Bei) abbiamo firmato un’intesa quadro che prevede

una collaborazione strutturata tra la Bei e il governo italiano per aumentare i prestiti Bei alle opere della legge obiettivo per un totale di 15 miliardi. L’intesa consentirà all’Italia di riprendere in modo deciso la sua infrastrutturazione e finalmente potranno partire opere ferme da decenni”.

Tra le grandi opere che beneficeranno dei finanziamenti Bei, sottolinea il ministro di An, ci sono la Torino-Lione, il Mose di Venezia, il completamento della Salerno-Reggio Calabria e il terzo valico ferroviario di Genova. Quindi l’ipotesi dimissioni è caduta? “Le faccio una rivelazione. E’ da 26 anni che aspiravo a diventare ministro dei Trasporti. Da 26 anni, infatti, seguo e mi occupo di queste materie. Insomma, non sono arrivato impreparato, ho le idee chiare su quello che si deve fare. Per questo dico che se fallisco mi dimetto”.

La prima grana, Alitalia, sembra che sia stata superata: “Il fallimento della compagnia di bandiera è stato sventato. Sarebbe stata una sciagura. Il governo si è comportato con estrema correttezza. Tra l’altro il decreto per il commissariamento di Alitalia è stato mandato a Bruxelles ancora in bozza,



proprio in segno di rispetto verso le istituzioni europee". Ora è tutto nelle mani di Cai, la Compagnia aerea italiana posseduta da 18 imprenditori italiani e presieduta da Roberto Colaninno: "La nuova società ha un piano industriale e potrebbe scegliere un partner estero". Air France o Lufthansa? "La scelta non compete al governo. Io mi occupo di altro. In Italia gli aeroporti sono arrivati a essere 106, un numero assurdo. Se non stiamo attenti, ognuno rivendicherà un aeroporto nella propria città". Ma il ministro non pensa a un piano per chiudere alcuni scali: "No, la selezione la farà il mercato, anche perché alcuni aeroporti, seppure piccoli, sono indispensabili perché collegano le isole. Come si fa a chiedere di eliminarli? E poi si deve tenere presente che i viaggiatori comunque cresceranno. Ma in questi giorni il tema Alitalia ha fatto dimenticare il vero problema dell'Italia. Lo sviluppo economico del paese passa attraverso la capacità di questo governo di realizzare infrastrutture, di rendere il trasporto efficiente. Le infrastrutture e i trasporti sono infatti indispensabili in tutti i paesi, soprattutto industrializzati. Ma in particolare in Italia, poiché il nostro paese non possiede materie prime, che devono essere recepite attraverso il trasporto".

Ministro, non voliamo troppo alto, facciamo qualche esempio. "Quando il prodotto è finito, deve essere consegnato. Se il costo del trasporto incide sul costo finale del prodotto per mancanza di infrastrutture sufficienti, il problema non si limita all'esigenza di velocizzare il nostro arrivo a casa o in ufficio, ma si lega allo sviluppo della nostra economia e anche all'industria del turismo". E aggiunge: "Quando eravamo più poveri c'era chi poteva permettersi di andare in vacanza e lo

faceva per un mese. Oggi che siamo più ricchi, anche coloro che possono permetterselo vanno in vacanza per una sola settimana e per giungere a destinazione non possono perdere un giorno all'andata e uno al rientro. Come italiani, dobbiamo riflettere anche su questo. La concorrenza è diventata molto forte, giacché solo qualche anno fa nessuno pensava che paesi come la Croazia o la Spagna potessero svilupparsi turisticamente come avvenuto. Le infrastrutture sono quindi fondamentali".

La diagnosi è chiara, ma la prognosi qual è? "La risposta non può non partire proprio dal superamento delle due cause che hanno marginalizzato o penalizzato, in alcuni casi in modo irreversibile, il nostro paese: l'assenza di un'offerta infrastrutturale adeguata (il nostro paese, che all'inizio degli anni Settanta in materia infrastrutturale era tra i primi quattrocinquemila paesi europei, oggi è sceso agli ultimi posti) e la carenza dei servizi di trasporto merci e passeggeri". La prima causa, secondo il ministro, si può racchiudere in tre indicatori. "Il primo è l'incidenza della congestione nel sistema logistico che costa 19 miliardi di euro l'anno in Italia. La saturazione è il secondo indicatore, soprattutto su alcuni assi, in modo particolare sui valichi. Tale saturazione, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Fréjus e del terzo valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione per il transito dei mezzi di trasporto. L'aumento del transito è passato, in quarant'anni, da 19 milioni di tonnellate a 150 milioni di tonnellate. Il terzo indicatore è rappresentato dalla monomodalità".

Alt, monomodalità? E che cos'è? "Mi spiego. La ferrovia si avvia in Europa, da un'incidenza del 28 per cento

sul globale della modalità degli anni Settanta, a una soglia di poco superiore all'8 per cento. In Italia, sempre nello stesso periodo, è passata dal 13 all'8 per cento. Nella passata legislatura, questa lettura, misurabile nell'emergenza, è stata a mio avviso ignorata". Tutta colpa del governo Prodi, quindi, ma non siamo in campagna elettorale, ministro. "Infatti, non voglio per nulla sollevare polemiche. Ad ogni modo, nella passata legislatura sono state bloccate diverse procedure che portavano alla realizzazione di infrastrutture per una serie di veti incrociati. Questa stasi, che produrrà seri problemi al processo di riattivazione di tutte le attività infrastrutturali, è stata grave perché abbiamo accumulato un danno che i tecnici misurano in circa 4.300 milioni di euro. Inoltre, a causa del fondamentalismo del 'no', si è detto 'no' anche al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è stato diviso inutilmente in due distinti dicasteri. La divisione ha infatti fatto emergere le crisi patologiche di due organismi chiave come le Ferrovie dello stato e l'Anas, due organismi che, pur svolgendo missioni precise, strettamente legate all'offerta dei trasporti, rispondevano a due distinti dicasteri".

Ecco, parliamo di Fs. Per caso a breve ci troveremo con un'Alitalia dei binari? La concorrenza sta già per arrivare con la Ntv di Luca Cordero di Montezemolo e Diego della Valle, e i ricavi della società pubblica potrebbero calare: "Si è costituita una società privata che ha già ordinato 25 treni, 22 dei quali verranno immessi nel 2011 sulle linee ferroviarie. In tal modo entra la concorrenza nel nostro paese. Come più volte ribadito con l'amministratore delegato, ingegner Moretti, anche le Ferrovie dello stato devono internazionalizzarsi, cercare di conquistare i mercati europei. Nel nostro paese, infatti, avremo la concorrenza e dobbiamo quindi poter essere competitivi, perché l'Europa non può esistere solo per alcuni e non per noi. Sono lieto che la società che nel 2011 sarà concorrente sia composta per l'80 per cento di capitali italiani,

ma le nostre ferrovie devono internazionalizzarsi e l'amministratore delegato si è dichiarato perfettamente d'accordo su questo".

Ministro, mi sembra che non parliamo della questione essenziale: i soldi. Per le Fs occorrono altri fondi

pubblici. Li avete? "Ci sono due aspetti da considerare. L'alta velocità e la lunga percorrenza saranno in attivo. Mentre per il servizio universale, che chiude in perdita, ci sarà bisogno di un aiuto. E sarebbe assurdo non darlo, vista l'importanza sociale che rivestono ad esempio i treni regionali. Ma in questa materia è importante trovare un accordo anche con le regioni. Ce ne sono alcune che hanno investito, altre invece che non l'hanno fatto. Ma non possiamo tralasciare i tracciati interni mentre si potenziano le linee principali anche con l'alta velocità".

Matteoli non evita di affrontare un altro bubble, il trasporto pubblico locale. "Occorre una riforma organica", dice. E rivela una preoccupazione, "una delle più grandi". Eccola: "Sia il centrodestra sia il centrosinistra per tanto tempo hanno portato avanti una politica per invogliare i cittadini a lasciare la macchina a casa. Oggi questo potrà accadere, perché il potere d'acquisto dei salari non è aumentato e c'è stato un incremento del prezzo del petrolio, ragione per cui il cittadino sarà quasi obbligato a lasciare l'auto a casa e a utilizzare tram, bus e metro, mezzi che non sono tanto efficienti da poter ricevere quanti decideranno di ricorrervi".

Ma qual è la preoccupazione? "L'esplosione della domanda. I livelli di costo dei carburanti porteranno automaticamente i cittadini a ricorrere al trasporto pubblico. Ad esempio, in una città come Roma, dove l'abbonamento a Metrebus costa 230 euro l'anno, è impensabile spendere 3 mila-4 mila euro per muoversi con un mezzo privato. Altrettanto si può dire per le altre città con dimensioni superiori alle 100 mila unità. Ebbene, il passaggio dal mezzo privato al mezzo pubblico provocherà nel breve periodo gravi problemi di saturazione, gravi problemi rispetto alla capacità di garantire un'offerta adeguata".

Ma le questioni aperte non sono finite. Vogliamo parlare dei porti? Il nostro sistema portuale gestisce solo il consumo del sistema economico e demografico del paese: un volume complessivo import-export stimato intorno ai 4-5 milioni di Teu, la misura standard di volume dei container. Tutto il resto transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggio o lavorazione

della merce. Al contrario della Germania. "Sì. La Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri paesi, tra cui sicuramente l'Italia. La logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e della chimica, con oltre 2,6 milioni di occupati. In Italia sono circa 500 mila gli addetti, dipendenti e autonomi, dell'intero settore del trasporto merci e logistica. Questo confronto testimonia che dobbiamo fare qualcosa. Il nostro obiettivo diventa quindi la conquista di uno spicchio di mercato del grande business della logistica mondiale. D'altra

parte, sono davvero cambiati tutti gli approcci alla logistica. Bastano pochi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1970 circolavano nel mondo circa 10 milioni di Teu mentre oggi sono circa 400 milioni. Il mondo del trasporto e della logistica deve prendere coscienza di questa rivoluzione copernicana".

Con il principale ministro di An nell'esecutivo non si può parlare, però, solo di treni, aerei e di porti. C'è anche la politica-politica. E allora, dopo il federalismo è l'ora del presidenzialismo? "Andiamo con ordine. L'approvazione del federalismo fiscale è un fatto storico per la cultura nazionale. Guardi, tra chi è nato a Bolzano e chi è nato a Trapani le differenze in termini di servizi pubblici e di opportunità ci sono, inutile negarlo. Ma col federalismo queste differenze non solo non si aggraveranno ma diminuiranno". Il via libera al federalismo fiscale, secondo Matteoli, c'è stato perché è "maturato culturalmente, gli italiani hanno compreso le potenzialità della riforma e quindi la politica è riuscita a trovare la sintesi giusta". Ministro, a questo punto voi di An punterete al presidenzialismo, parliamoci chiaro... "Vedremo. Forse, come è successo per il federalismo fiscale, per il presidenzialismo devono ancora maturare del tutto i tempi. Anche se è indubbio che stiamo imboccando la strada giusta. Basti pensare a quello che avviene con le elezioni, quando di fatto si elegge anche un premier". Matteoli, da pragmatico qual è, individua un altro obiettivo immediato: la nascita del Pdl. "Un'altra innovazione fondamentale sta per compiersi. Stiamo consolidando il bipolarismo e stiamo andando verso il bipartitismo. Sarà una rivoluzione pacifica".

