

INTERVISTA **Altero Matteoli**

«Il mio obiettivo è avere 14 miliardi per il triennio»

Altero Matteoli | Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

«Il Sud ha bisogno di opere»

Entro il 2012 saranno completati i lavori sulla Salerno-Reggio Calabria



Il Ministro. Altero Matteoli è nato a Cecina (Livorno) l'8 settembre 1940

di **Giorgio Santilli**

L'aspettativa di 14 miliardi per il prossimo triennio nelle tabelle della Finanziaria, con dettagliato rapporto inviato all'Economia sui fabbisogni di cassa. Il rinnovo di tutte le intese generali quadro con le Regioni. La proposta, che sarà avanzata al prossimo Consiglio dei ministri Ue, di inserire subito i porti mediterranei nell'aggiornamento del piano Ten (Trans-European Networks). E, ancora, le priorità alle emergenze del trasporto pubblico nelle città e del trasporto merci. Sono alcune delle novità che annuncia **Altero Matteoli** in questa intervista. «L'obiettivo che mi sono prefisso - dice il ministro delle Infrastrutture - è che questa legislatura non si limiti a disegnare programmi, ma avvii i cantieri e completi anche opere e progetti. La possibilità di farlo c'è, anche coinvolgendo i privati. L'allegato infrastrutture al Dpef lo conferma».

Ministro Matteoli, questa par-

IL RAPPORTO CON I PRIVATI
«Da Abi, Anci e Agi ho trovato disponibilità sia al partenariato sia al project financing»

DOVE ERAVAMO RIMASTI
«L'autostrada Tirrenica e il Ponte sullo Stretto rientrano nell'agenda dei cantieri prioritari»

tecipazione dei privati alle infrastrutture non rischia di diventare un alibi per non stanziare risorse pubbliche?

Occorre grande chiarezza sulle risorse pubbliche e private. Lo abbiamo scritto nel Dpef: per il triennio occorrono 44 miliardi di cui 14 miliardi da garantire con fondi della legge obiettivo e 30 da privati e fondi Ue.

Lei quindi si aspetta questi 14 miliardi nelle tabelle della Finanziaria.

Così è scritto nel Dpef, che è frutto della collaborazione con il ministero dell'Economia. Per me è un documento che fa testo. Mi aspetto abbia un seguito coerente.

Mi sta dicendo che non ci saranno problemi ad avere queste risorse nelle tabelle della Finanziaria?

Problemi ci sono e sono sotto gli occhi di tutti. Devo dire però che il rapporto fra me e il ministro Tremonti è improntato alla massima correttezza e chiarezza. Non mi ha certo nascosto le difficoltà del bilancio pubblico: non ci sono risorse per le infrastruttu-

re, mi ha detto. Ora ci stiamo lavorando. Ma non ci sono solo gli aspetti finanziari.

Quali altri?

Il secondo obiettivo è riattivare le opere bloccate dal precedente Governo. Non lo dico per volontà di rivincita né per continuare a ribadire gli errori delle scelte strategiche fatte da Prodi. Lo dico perché questa paralisi rende tutto più difficile, oggi.

Immagino che si riferisca a

Tav, Ponte sullo stretto, l'autostrada Tirrenica.

Mi riferisco alle opere su cui c'era la scelta politica, legittima, di accantonarle. Tirrenica e Ponte sono esempi evidenti.

C'è un terzo punto in questa sua scaletta di priorità?

Sì, il rapporto con le Regioni. Dobbiamo farne un punto di for-



za. E lo strumento per produrre questo lo abbiamo individuato nelle intese generali quadro. È un aggiornamento di quanto era stato fatto dal Governo Berlusconi nel

periodo 2002-2006. Ma costituiscono atti fondamentali perché sotto quei documenti non c'è solo la firme dei ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, ma anche quelle del presidente della Regione e del presidente del Consiglio. Ne abbiamo firmate quattro, ora procediamo con le altre.

Infine immagino ci sia il rapporto con i privati.

Esatto. Ho detto che con Tremonti c'è un rapporto di grande onestà intellettuale. Per questo non voglio dare l'idea che aspettiamo passivamente le risorse pubbliche. Io già incontrato Abi, Ance, Agi e ho trovato grande disponibilità sia alla formula del partenariato pubblico-privato sia a quella del project financing, a condizione che diamo certezza di tempi e di regole. Il codice degli appalti che abbiamo varato va certamente in quella direzione, continuiamo a lavorarci. Poi c'è la Banca europea investimenti. Sarò il 12 ottobre a Lussemburgo proprio per parlare di questo.

Ministro, torniamo al fronte delle risorse pubbliche, per un attimo. Abbiamo detto che il fabbisogno triennale è di 14 miliardi. E per la cassa, che resta sempre il vero problema?

Per la cassa abbiamo fatto un straordinario lavoro con la costruzione di un quadro fonti/impieghi opera per opera. Abbiamo mandato anche questo documento al ministero dell'Economia, in modo da avere un quadro preciso e condiviso dei tiraggi di cassa previsti e delle esigenze finanziarie che ne conseguono, cantiere per cantiere.

C'è una specifica questione meridionale per le infrastrutture?

Ormai tutti concordano che lo sviluppo economico per il Sud passa attraverso lo sviluppo delle infrastrutture. Dobbiamo mettere il Mezzogiorno in grado di correre. Ho letto la posizione del sottosegretario Castelli che chiede

che anche il Sud paghi i pedaggi. Io concordo, ma penso che questa debba accadere via via che avranno un adeguato livello infrastrutturale. I siciliani già pagano il pedaggio sulle loro autostrade. Quando sarà completata la Salerno-Reggio Calabria, anche lì si dovrà pagare il pedaggio. Devo, però, sottolineare che con la legge obiettivo, nel periodo 2001-2006, si è fatto un salto di qualità: il 31% delle opere cantierate era localizzato al Sud quando in passato questo dato non aveva mai superato il 7 per cento. Anche per il Sud l'allegato infrastrutture del Dpef dice chiaramente quali opere dovranno essere completate entro il 2012, a partire dalla Salerno-Reggio Calabria per cui stiamo tentando di risolvere i problemi presenti nella parte calabrese.

Scusi se insisto sulle risorse: per il Sud può venire in aiuto il riordino complessivo del Fas

(Fondo per le aree sottoutilizzate, ndr) che state studiando con il ministro dello Sviluppo economico?

Anche in questo senso dicevo che ormai mi pare passata l'idea sviluppo economico uguale infrastrutture. Sarà il Cipe a decidere. Intanto dico che bisogna confermare tutte le risorse che ci sono già. Il quadro finanziario della legge obiettivo e del programma delle infrastrutture strategiche non parte da zero: dice che dei 134 miliardi necessari 60 ci sono già. Bene, quelli non si toccano.

Cambiamo tema. Oltre alle infrastrutture, quali sono le emergenze del settore dei trasporti?

Sono due: il trasporto nelle aree urbane e il trasporto merci.

Partiamo dal trasporto pubblico locale.

Qui sta per accadere qualcosa di straordinario che io non so se noi saremo in grado di fronteggiare. I salari oggettivamente bassi e l'aumento del prezzo del petrolio porteranno moltissimi ad abbandonare l'auto e a usare i mezzi pubblici anche per andare a lavoro. Lo avevamo auspicato per un fatto ambientale. Invece avre-

mo un assalto al trasporto pubblico che oggi è del tutto insufficiente e non è capace di dare risposte adeguate. Bisogna intervenire subito. Avrò un incontro con i Comuni per capire le necessità. Dobbiamo aiutarli, certamente, però la mia linea è anche di accentrare poteri in una sorta di comitato centrale che verifichi come vengono spese le risorse. Sappiamo che in passato risorse destinate al trasporto pubblico locale sono andate a finanziare tutt'altro genere di spese. E sappiamo pure che per anni abbiamo ripianato a piè di lista i bilanci del trasporto pubblico locale. Ora questo non deve più accadere. Voglio garanzie che questo non accada.

Parliamo di trasporto merci.

Diciamo anzitutto quello che tutti diciamo da tempo: la quota di merci trasportata per ferrovia è troppo bassa e tutti i dati peggiorano costantemente negli ultimi trenta anni. Eravamo al 13%, ora siamo al 9 per cento. Tutti i dati sono andati peggiorando, a partire da quello dei viaggi a vuoto. Ora abbiamo l'occasione dell'Alta velocità che libererà binari anche per le merci. Certi settori merceologici devono cominciare a viaggiare su rotaia. Non penso certo alle derrate alimentari, ma si può fare molto in molti settori.

Come?

Non penalizzando l'accesso alle piattaforme logistiche, rendendo meno statica l'offerta, con forme di incentivazione e qualche vincolo normativo che favorisca lo spostamento verso la ferrovia. Sul lungo periodo, occorre garantire il superamento delle criticità infrastrutturali. Dal 1960 a oggi non si è realizzato neanche un valico.

Poi c'è un problema di offerta anche sul lato dei Tir.

Anche qui, la frantumazione delle imprese di trasporto è rimasta la stessa di 30 anni fa. In Francia abbiamo mediamente sei addetti per impresa, in Italia 1,8. Questo porta una sommatoria di inefficienze che dobbiamo superare.

C'è un disegno strategico

complessivo per l'offerta cargo?

Molti di questi problemi noi possiamo affrontarli con una soluzione di tipo europeo. Faccio l'esempio dei porti. È chiaro che abbiamo un problema di conflittualità fra porti e di eccesso di frammentazione dell'offerta ed è chiaro che noi dobbiamo portare la nostra portualità a sistema. Ma non mi metterò certo io a dire quale porto deve chiudere. Quel che io posso fare è portare all'attenzione del prossimo Consiglio dei ministri Ue dei trasporti, all'interno del progetto Euro-mediterraneo, un aggiornamento del piano delle reti Ten che ricomprenda anche i porti per affrontare il tema dello sviluppo del Mediterraneo. L'aggiornamento dei Ten è già previsto per il 2009, ma penso che su questo punto si potrebbe anticipare.

Lei ha parlato anche di riforma della legge sui porti.

Sì. L'obiettivo principale è arrivare a una vera forma di autonomia finanziaria, presente nella legge attuale solo in linea di principio e a parole.

Per le Fs cosa ha in mente? Il piano industriale presentato da Moretti, rimasto nel congelatore fra un Governo e l'altro, deve andare avanti? E, anche qui, con quali risorse?

Con Moretti ci siamo incontrati più volte, come è normale, e devo dire che condivido in pieno il lavoro che sta facendo. Per il piano faremo un incontro con il ministro Tremonti che è l'azionista ed è competente anche sul tema risorse. Le Fs devono fronteggiare al meglio la concorrenza che si apre con l'arrivo della società di Montezemolo: la concorrenza come incentivo per migliorare l'offerta. L'altra cosa cui tengo molto è che le Fs si internazionalizzino di più. In un mondo così globale ci sono molte occasioni di lavoro e di collaborazione che si possono creare.

Per rispondere alla concorrenza ed essere competitivi, non bastano i binari: ci vogliono treni nuovi.

Anche questo aspetto lo stia-

mo vedendo. Ma voglio dire che il mio sostegno a Moretti riguarda anche le battaglie che sta facendo sulla nuova gara per la ditta di pulizia e per il licenziamento di lavoratori che se ne stavano a casa e facevano timbrare dai colleghi. Le trovo due battaglie esemplari.

È giusto, quindi, aver interrotto l'appalto con la ditta delle pulizie.

Giustissimo. Ma ha visto in quali condizioni viaggiano i nostri treni? I capitolati erano molto precisi, do atto a Moretti di aver fatto un buon lavoro. E vorrei anche sapere se questi appaltatori impiegavano tutte le 5-6mila persone previste dai capitolati. Comunque, una cosa è chiara: questa ditta se ne deve andare e bisogna procedere con la nuova gara.

E per i macchinisti licenziati? È scoppiato il putiferio, come era prevedibile.

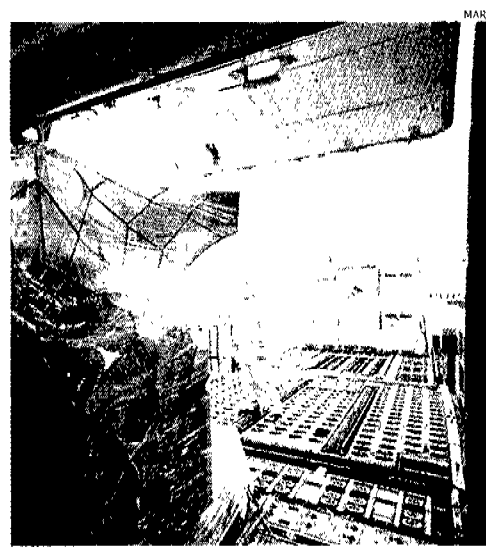
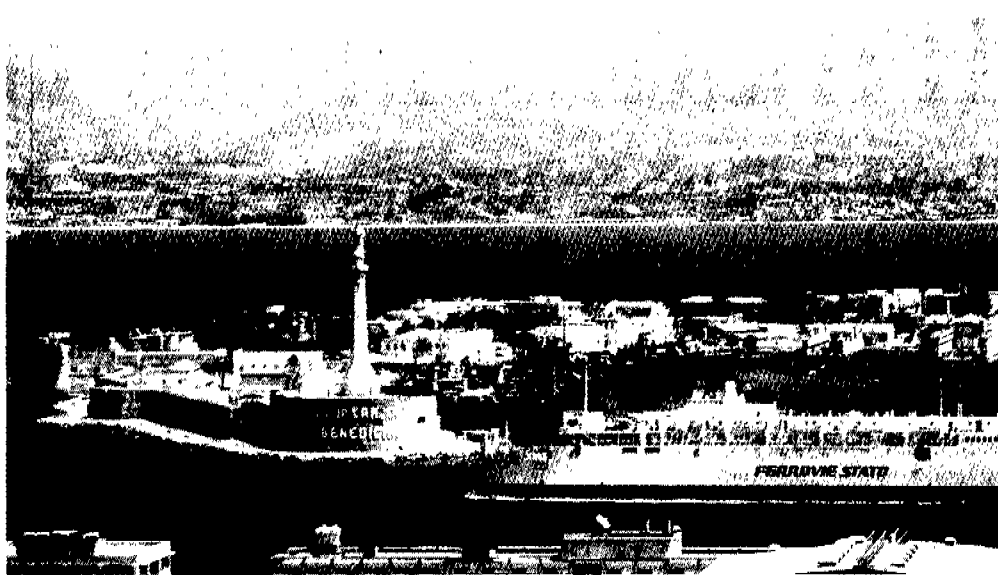
Le Fs hanno tutto il mio sostegno. Trovo anche immorale questo fatto. Immagino che qualcuno di questi sette lavoratori abbia anche dei figli. cosa gli racconta? Che gli altri timbravano e lui stava a casa anziché andare a lavorare?

Su Alitalia le cose cambiano ogni giorno. Vorrei chiederle come la vede da qui a qualche settimana.

Dico che non possiamo salvare Alitalia con un piano finanziario che individua una soluzione destinata a durare 2-3 anni. Dobbiamo salvarla sul piano industriale e questo stiamo facendo. il piano è migliorabile certamente con il contributo dei sindacati, ma la strada è quella giusta.

Crede che il piano Alitalia e quello di razionalizzazione degli aeroporti italiani, oggi troppo frammentati, possano procedere di pari passo?

Certamente bisogna migliorare l'utilizzo degli aeroporti da parte di tutte le compagnie e bisogna rivedere anche i meccanismi tariffari. Va detto che l'Enac, intanto, su Alitalia, ha già emanato il provvedimento che garantisce la continuità aziendale della compagnia proprio in fatto di slot e utilizzo degli scali.



In agenda. In alto, una vista dello Stretto di Messina dove sorgerà il Ponte, voluto dai governi Berlusconi, che dovrebbe unire la Calabria alla Sicilia. In basso a sinistra la cerimonia di inaugurazione lo scorso 23 luglio del lotto Sicignano degli Alburni-Atena lucana dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, ancora incompleta, in basso a destra l'interno di un aereo-cargo che opera in un settore in fase di lancio

L'IDENTIKIT

IMAGO ECONOMICA



MOBILITÀ
«I mezzi pubblici sono insufficienti: presto incontrerò i Comuni per capire le necessità»

È sindaco a Orbetello

- **Altero Matteoli** è nato a Cecina (Li) l'8 settembre 1940.
- Ragioniere, dirigente di azienda, aderisce ad An. Esponente dell'Msi, viene nominato segretario regionale per la Toscana.
- È deputato dal 1983 (IX Legislatura) al 2006 (anno in cui viene eletto nel Senato).
- Alle elezioni politiche del 2001 è stato eletto alla Camera dei Deputati nel collegio uninominale di Lucca per la coalizione della Casa delle Libertà.
- È sindaco di Orbetello (Gr), dal 29 maggio '06.