

ATTUALITÀ PARLA IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE

02053

02053

NESSUN DOGMA

Matteo Salvini non dà nulla per scontato. E spiega perché, con l'Europa ma anche con i sindaci, si deve dialogare per rivedere ciò che non va. Dallo stop ai motori termici alle norme sui monopattini

di Gian Luca Pellegrini

Dal 22 ottobre, Matteo Salvini è ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del governo presieduto da Giorgia Meloni: la sua scrivania è colma di dossier, anche delicati, che riguardano aspetti inerenti l'auto e la sorte degli automobilisti.

Partiamo da un tema che domina il presente – e il futuro – dell'auto: la transizione verso l'elettrico. Lei più volte ha espresso perplessità nei confronti della decisione dell'Europa di vietare, dal 2035, la vendita delle endotermiche. La ritiene una data di scadenza realistica?

No. La transizione, lo dice la parola stessa, va accompagnata, va gestita, va spiegata, ma non dev'essere una ghigliottina: mettere fuori norma le auto a combustione interna nel 2035 è un suicidio industriale, culturale, economico. È una data sulla quale dobbiamo trattare, così come faremo per l'efficientamento degli edifici, per i quali l'Europa ha previsto soglie irraggiungibili. Stiamo ragionando inoltre anche sul tema dell'idrogeno: l'obiettivo del Pnrr è avere 40 stazioni di ricarica autostradali, ma non c'è domanda, come del resto stiamo vedendo dall'andamento dei bandi.

Come si difende la filiera italiana dell'automotive, che è composta da tante Pmi storicamente legate a un costruttore nazionale che non c'è più e che scontano dimensioni relative nella competizione globale?

Sono aziende che incontro e ascolto. An-

che a loro tutela dico che ci vuole tempo. E poi basta guardare la penetrazione dell'elettrico per capire quanta strada c'è da fare ancora. La quota è inferiore al 4%, ma se guardiamo al circolante siamo a meno dell'1%, quindi occorre assolutamente tempo. Per questo sostengo che il 2035 sia una data da ricontrattare, così come del resto alcune scadenze del Pnrr. Ripeto: ho un fitto piano di incontri con le aziende della componentistica, perché la filiera italiana sarà quella che, dalla transizione, ci rimetterà di più.

Ma l'Europa accetterebbe un tavolo di trattative sulle tempistiche?

Deve!

Si ha l'impressione che Bruxelles sia mossa da un approccio ideologico...

Sì, però anche il patto di stabilità sembra essere un dogma indiscutibile, mentre adesso se ne discute. Lo stesso è stato per

“ LA TRANSIZIONE VA ACCOMPAGNATA, GESTITA, SPIEGATA, NON IMPOSTA ”

la plastic tax, di cui siamo riusciti ad aprire il tema delle scadenze. Avendo questo ministero un piano impostato su cinque anni, conto dunque di poter affrontare il tema della diluizione dei tempi. Anche nell'interesse dei consumatori, sia chiaro: le elettriche sono ancora fuori mercato, perché sono care, perché l'energia costa e perché le colonnine non ci sono. Se ci sono, sono occupate, bloccate, fuori servizio o con altre macchine di fronte.

Vedo che concorda sulle nostre inchieste che denunciano l'utilizzo abusivo delle ricariche. Anche da parte di chi ha una Bev e utilizza la colonnina come un parcheggio.

Vedo anch'io gente che attacca il cavo, torni dopo sei ore ed è ancora lì. La mia compagna ha un'auto elettrica, ma al di là dell'autonomia il problema è che le ricariche vicino a casa sono costantemente occupate o rotte. Le automobili elettriche possono andare bene, ma occorre accompagnarne l'adozione.

Qualche malizioso suggerisce che il phase out deciso dall'Europa sia un grande favore che stiamo facendo alla Cina e che dietro ci potrebbero essere anche interessi di più alto livello...

Beh, là di soldi ne hanno parecchi... Sono stato di recente al Salone delle moto, a novembre, e ho visto prodotti cinesi interessanti. Ora stanno arrivando le automobili, con modelli che costano assai meno di quelli europei. Il consumatore rischia di andare inevitabilmente in quella direzione e, quindi, non mi stupisco che qualcuno ci possa guadagnare. Ecco, non vorrei che dopo il Qatar-gate saltasse fuori un Cina-gate. La transizione, poi, porta con sé un altro aspetto da non sottovalutare, sempre a proposito di costi: l'intenzione di molte Case di trasformare i concessionari in agenti, prendendosi una quota dei loro ricavi e i dati dei clienti. Anche lì bisognerà essere attenti. Saranno anni delicati.

Abbandoniamo la transizione e parliamo di Codice della strada:

02053

02053

è vecchissimo, anacronistico, rappezzato, modificato centomila volte. Quando ne vedremo uno nuovo?

I lavori sono già in corso. L'obiettivo è avere entro il 2023 sia il nuovo Codice degli appalti (che dobbiamo approvare entro il 31 marzo) sia il nuovo Codice della strada. Poi c'è il tema patente a punti, che va rivista perché sembra aver perso efficacia visto che – nonostante le numerose infrazioni – gli automobilisti con zero punti sono meno di 20 mila, lo 0,05%... Alcuni amministratori locali mi hanno fatto delle proposte, però sto ragionando con la Stradale: un'idea innovativa è quella di sanzionare anche con la decurtazione dei punti l'abbandono di rifiuti. Ci stiamo coordinando con i ministeri dell'Istruzione e dell'Interno per coltivare la fase di prevenzione così come quella di controllo. Il ministro Valditaro ha proposto di dare crediti scolastici a chi frequenta dei corsi.

Quindi verrebbe introdotta l'educazione stradale a scuola...

In teoria, ci sarebbe già, ma mio figlio in cinque anni di liceo non ha mai fatto mezz'ora di lezione. Dentro la revisione del Codice affronteremo una serie di aspetti che non esistevano quando fu scritta la versione attuale. Per esempio, i monopattini: è un tema particolarmente sentito nelle città, che va regolamentato. Penso a casco, frecce, immatricolazione e limite di velocità. →

LUNGA CARRIERA

Matteo Salvini, milanese, classe 1973, è segretario della Lega dal 2013. Deputato nel 2008, poi parlamentare europeo, è senatore dal 2018. Nel governo di Giuseppe Conte è stato ministro dell'Interno e vicepresidente del Consiglio; ora è ministro delle Infrastrutture e ancora vicepresidente del Consiglio.



ATTUALITÀ PARLA IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE

02053

02053

Salvini è un convinto sostenitore del Ponte sullo Stretto di Messina. Contesta, invece, la diffusione del limite di 30 km/h generalizzato nelle grandi città e la vendita online di monopattini, che ritiene pericolosi, perché troppo veloci

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 2053

→ Che lei propone di abbassare.

Si. Quelli in sharing vanno a 20-25 km/h, ma se vai sul web trovi quelli che vanno a 50-60. Tra il 2020 e il 2021, gli incidenti sono quadruplicati: se il trend di crescita è questo, siamo di fronte a un'emergenza. A Parigi fanno il referendum per abolirli, ma mi pare esagerato. Cerchiamo di mettere un po' di regole, tutelando chi vuole e deve usare l'auto senza estremismi. Sempre a proposito di velocità, ci sarebbe da parlare del bizzarro dibattito sui 30 all'ora. A mio avviso, è un provvedimento che parte da prese di posizione ideologiche. Io adoro andare in bicicletta, quando posso, ma la ciclabile in corso Buenos Aires, a Milano, è demenziale. Allo stesso modo, i 30 all'ora in alcuni tratti urbani vanno bene, ma quando il consiglio comunale di una città all'avanguardia come il capoluogo lombardo mi dice che li vuole imporre entro il 2024 in tutta la città, allora vuoi punire chi va in auto. Del resto, mi sembra che l'obiettivo delle Aree B, delle Ztl e dei 30 all'ora sia impedire l'uso dell'automobile. E lo dico da politico che, quando era in consiglio comunale a Milano, nel '93, volle una grande isola pedonale in centro.

Ma non è illogico che ogni amministrazione comunale, ogni sindaco, ogni giunta possa decidere la propria politica del traffico?

Ho chiesto aiuto ai tecnici per stabilire – nel Codice degli appalti come in quello della strada – norme più omogenee. Anche sui monopattini, i sindaci mi chiedono cose diametralmente opposte. Ci dev'essere uni-

formità. Anche, appunto, sulle piste ciclabili: alcune sono pericolose per chi le utilizza e pure per i pedoni. Non ci può essere una striscia di vernice per terra tra il carico e scarico merci, il semaforo, il marciapiede e il posto per i disabili.

Altro tema scottante: quello della Motorizzazione e della sua efficienza.

In alcune aree d'Italia, le Motorizzazioni hanno tempi delle revisioni dei mezzi pesanti e delle patenti fuori dal mondo. I dati delle varie Province indicano che ci sono se-

“ IL PONTE SULLO STRETTO SI FARÀ E DARÀ LUSTRO ALL'IMMAGINE DELL'ITALIA ”

di che impiegano cinque volte il tempo di altre. Non potendo assumere 5 mila persone alla Motorizzazione, la soluzione è coinvolgere i privati. Però il pubblico a volte fa battaglie, vuole conservare il suo pezzettino di potere e fare in modo di tenerli lontani. I dati sono sconcertanti, in alcune province la metà dell'autotrasporto controllato è fuori norma, altro che 30 all'ora e monopattini...

A proposito di battaglie di potere, l'antico tema di Aci e Pra è irrisolto...

Devo incontrare il presidente dell'Aci, Angelo Sticchi Damiani, quindi mi avvalgo della facoltà di non rispondere...

Ammetterà che è un sistema ormai anacronistico, comunque.

Diciamo che, come il Codice della strada

è datato, anche il sistema Aci va sicuramente aggiornato; ne parlerò con lui in maniera molto serena.

Parliamo d'infrastrutture, ora. Quali sono le opere che avranno la priorità?

Stiamo sbloccando centinaia di lavori su ponti, strade e viadotti. Senza contare l'altro tema scottante dell'autotrasporto e del contenzioso con l'Austria: le loro limitazioni ai nostri autisti sono assolutamente fuori dalle norme. Sono cinque anni che favoriscono le loro aziende turistiche e logistiche, ma fino a prova contraria in Europa c'è la libera circolazione di uomini e merci: soltanto al Brennero questo non vale?

E invece le colonnine elettriche? Per quelle, ci sono i fondi Pnrr?

Ho chiesto il censimento, siamo a 32-33 mila, di cui però solo il 10% è di alta potenza.

Quattorruote ha sollevato più volte il tema: il problema non è tanto il numero dei punti di ricarica, quanto le loro caratteristiche. Per chi deve caricare in strada, una presa da 1.1 kW non serve a nulla...

E invece il 90% è di quel genere lì. Dobbiamo fare dei ragionamenti anche con Enel, perché il mercato è chiuso, ci sono altre aziende che vorrebbero entrare, ma che si trovano di fronte a troppe normative.

Parlando di rete autostradale: si farà finalmente la dorsale Tirrenica, da decenni magistrale incompiuta?



Stiamo lavorando: consideri che ho ereditato un dossier dentro al quale ci sono 111 opere commissariate. Di alcune situazioni – proprio come la Tirrenica – dobbiamo comprare il progetto che appartiene a un'azienda privata e costa 30 milioni di euro. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici deve esprimersi sulla congruità del prezzo, e poi serviranno altri passaggi. Il tutto senza dimenticare che sulla Tirrenica c'erano anche alcune opposizioni di comunità locali come Capalbio. Lì, l'interesse collettivo ha prevalso sulla logica del singolo. Fra le opere commissariate ci sono pure la Grosseto-Fano, la statale 106 in Calabria, la Vigevano-Malpensa, la Tirreno-Brennero, che va a insistere anche sulla Cremona-Mantova. Insomma, è un puzzle complesso, da affrontare anche con l'Anas per capire da dove si può partire. Intanto, posso assicurare che la Gronda di Genova si farà. Non le nascondo, comunque, che ci sono delle situazioni incredibili, quasi fantozziane.

Tipo?

Ho visitato di recente il ponte di San Benedetto Po, nei pressi di Mantova. L'hanno finito, ma non erano state progettate le due bretelle golenali, quindi ora va fatto un altro bando di gara perché non si erano posti il problema di come i mezzi pesanti dovessero salire sul ponte...

A proposito di ponte: che cosa ci dice di quello sullo Stretto?

Si fa. Costa di più non farlo che farlo. Per la Sicilia sarebbe finalmente un collegamento stabile. E per il sistema Italia intero vorrà

dire un'immagine nel mondo assolutamente avveniristica. Anche lì ci sono contenziosi e ricorsi miliardari: ho chiesto un percorso normativo che permetta di aggiornare il progetto già validato e approvato, poi sventuratamente bloccato. Mi dicono i tecnici che può essere aggiornato al 2023 in poche settimane, perché non ci sono enormi criticità. Il problema sarà l'aumento dei costi rispetto a dieci anni fa. Sarà un'opera lunga 3,3 km e conto che entro due anni si possa posare la prima pietra.

Tema sanzioni: in teoria, una buona parte dei proventi dovrebbe andare a iniziative e interventi per la sicurezza stradale, ma così non accade.

Bisogna aiutare le amministrazioni locali ad avere bilanci più sani senza pesare sulla pelle di automobilisti e motociclisti con autovelox mangiasoldi che non aiutano a migliorare la sicurezza. Ho chiesto di avere una mappa dell'incidentalità in Italia: il maggior numero di sinistri avviene in città, ma sono di minor impatto, quindi se metti l'autovelox in circonvallazione a Roma o a Milano cambia poco. Ho già ragionato con l'Anci per avere delle regole comuni: dal mio punto di vista le strade con maggiore incidentalità meritano maggiori controlli, evitando l'abuso che produce sanzioni senza benefici sulla prevenzione.

Oltre alle sanzioni, c'è anche lo scandalo dei costi di notifica, che sono un pedaggio supplementare alla multa su cui i Comuni guadagnano...

In manovra economica abbiamo messo

la sanatoria per le multe fino a mille euro risalenti al 2010-2015: diversi Comuni, come Milano e Roma, non aderiscono perché il loro bilancio andrebbe a fondo.

Certo, è curioso che si cerchi di ostacolare un mezzo così importante per le proprie casse...

Si ostacola, ma – come a Milano – si aumenta il costo d'ingresso nell'Area C, si aumenta il biglietto dei mezzi, se ne riducono le corse. È il partito anti-auto, che prende di mira chi di soldi ne ha pochi, come quello che arriva da fuori Milano con il furgone non esattamente ultimo modello. Quando ero consigliere a Milano avevo come collega Milly Moratti: simpaticissima! Ma quando parcheggiavo la mia Ypsilon, mi diceva: «Ma perché non fai come me e prendi la bicicletta?». Ecco, peccato che io abitassi in periferia e lei nel centro storico. Chi vuole andare in bici dev'essere libero di farlo dove vuole, ma la macchina è uno strumento fondamentale di lavoro, che come tale va trattato.

Altro tema drammatico è l'anzianità del parco circolante. Il ricambio si è arrestato, il mercato è ai minimi storici e le macchine sono sempre più vecchie, oltre che più costose.

Andiamo in una direzione per la quale saranno i cinesi a calmierare i prezzi. Ecco perché è importante difendere la filiera e i posti di lavoro italiani. Io non vedo mai niente di ineluttabile, conto che si possa incidere sul nostro futuro. L'età media del circolante è senza dubbio un problema: purtroppo, è un indice di povertà del Paese.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 2053

© Riproduzione riservata