

Irene Pivetti (Assoferr): nuove connessioni ferroviarie con imprese, razionalizzazione della rete e Italia meta di direttrici eurasiatiche

Author : aar

Date : 11 Settembre 2019

(FERPRESS) – Roma, 11 SET – *In questo numero di Mobility Magazine abbiamo intervistato Irene Pivetti, recentemente eletta presidente di Assoferr.*



Irene Pivetti, dal grande pubblico ricordata come ex presidente della Camera dei Deputati, entrata silenziosamente nel mondo dei trasporti e della logistica per aver fatto il primo treno blocco, completo, verso la Cina, da Melzo a Chengdu, e recentemente eletta presidente di Assoferr, l'associazione degli operatori ferroviari e intermodali. Andiamo ad intervistarla nei giorni in cui al Ministero dei Trasporti arriva per la prima volta una donna: Paola De Micheli.

Una donna ai Trasporti (ma anche all'Interni), fatto quasi simbolico. Fino ad adesso le donne erano solo ministro della Sanità, del Welfare, della Scuola. Al massimo dei Beni culturali e fatto straordinario alla Difesa. Lei ha per prima augurato buon lavoro a Paola De Micheli con un messaggio quasi affettuoso. Lavoro ne avrà da fare molto...

Le donne hanno due grandi meriti: sono molto concentrate sul risultato, sono molto poco concentrate su se stesse, sul proprio avanzamento, sul riconoscimento pubblico dei loro meriti. E allora i due meriti diventano un guaio. E' per questo che spesso restano a lungo in lista di attesa, e non sempre le loro qualità hanno adeguato riconoscimento pubblico. Ho dato il benvenuto a Paola De Micheli, al di là dell'appartenenza politica, che come è noto non è la mia, perché è una donna solida, intelligente, stabile. Ecco, il mondo dei trasporti è un altro di quei mondi mediamente maschilisti in cui ad una donna ci si può risolvere con supponenza.

Le ho fatto gli auguri, e le ho offerto, e le offro, il mio sostegno e quello dell'associazione che io rappresento, perché ho fiducia che servirà con scrupolo le istituzioni.

Ne avrà bisogno, se vogliamo strappare l'Italia dalla sostanziale sudditanza in cui si trova rispetto a

grandi player stranieri, se vogliamo emancipare il nostro paese dalla fragilità ed inadeguatezza del suo sistema di infrastrutture, innanzitutto di quelle ferroviarie.

Nuovo Governo, nuovi ministri economici, nuovo rapporto con i partner europei, e con l'Unione alla vigilia dell'apertura completa del mercato ferroviario. Ci dobbiamo aspettare un 2020 di novità, di mercati più aperti, di politiche omogenee verso il vicino e lontano Oriente, oppure di tensioni tra paesi fondatori e tra paesi aperti alla concorrenza e quelli dove ancora l'incumbent non lascia alcuno spazio?

Cosa accadrà lo vedremo dai primi atti della nuova commissione, che si insedia adesso. In Italia paradossalmente il problema non è l'incumbent nazionale, ma quelli stranieri, che da noi vengono a fare man bassa di opportunità. Quelle opportunità che una Italia de-industrializzata ora non riesce più a cogliere adeguatamente. Distrutta nel recente passato la possibilità del traffico diffuso, strappati da terra i binari dei siti industriali, disincentivati ed isolati i terminal cosiddetti minori, ma in realtà indispensabili per servire capillarmente il tessuto di piccole e medie imprese distribuite (un tempo) ovunque sul territorio: ecco, il danno per quel che sopravvive del nostro tessuto produttivo è più che evidente, con costi di trasporto non competitivi, che si riflettono sul prezzo finale dei prodotti. Sul piano internazionale poi l'ultima grande sfida che richiamo di perdere è quella per il trasporto ferroviario eurasiatico, una priorità che resta fuori da tutte le agende di governo ancora oggi, nonostante tutto il parlare, spesso a vanvera, che si fa di Via della Seta: senza treni diretti verso la Cina e l'Asia Centrale siamo condannati all'irrelevanza strategica di qui a pochi anni, e l'export dei nostri prodotti di qualità non potrà che soffrirne mortalmente.

Dossier aperti ce ne sono molti, e non solo legati alle grandi opere ed ai corridoi europei che non a caso si spingono fino ai confini del gigante russo e dei suoi ex paesi satelliti. C'è la ricucitura di tante situazioni che limitano lo sviluppo del cargo ferroviario, sia interno che al di là della catena alpina. Qualche priorità?

In parte ho già risposto, ma voglio essere ancora più chiara. Primo, ripristino dove ragionevole e nuova progettazione di connessioni ferroviarie brevi o brevissime per collegare i siti industriali alla rete: in Svizzera questa connessione è un diritto soggettivo dell'impresa, perché la aiuta a portare i suoi prodotti verso i mercati con costi e tempi inferiori e più efficienti, come mai da noi non è nemmeno pensabile? Secondo, razionalizzazione della rete connettendo i terminal intermodali, a favore, e non contro, la capillarità del trasporto, assecondando quindi il prezioso lavoro che RFI già sta facendo di cosiddetti micro-interventi, singolarmente di impatto economico modesto, ma di grande ricaduta quanto allo sviluppo delle aree servite. Terzo: deciso investimento, anche politico, per inserire l'Italia fra mete strategiche delle direttrici intercontinentali eurasiatiche. Non c'è un motivo per cui l'Italia non possa essere per l'Asia l'hub del trasporto ferroviario da e per l'Europa meridionale, e di una parte del bacino del Mediterraneo, come la Germania lo è dell'Europa settentrionale. Tra l'altro abbiamo il sistema doganale forse più serio del continente: incoraggiare l'ingresso delle merci nell'Unione attraverso l'Italia aiuterebbe anche nel contrasto ai traffici di merce contraffatta, che nei sovraffollati porti del Nord Europa trovano a volte più facilmente un varco.

E poi c'è il ripristino (e l'implementazione o l'efficientamento) dei raccordi con i porti e

l'adeguamento delle piattaforme di carico ai nuovi treni lunghi 750 metri. Non a caso la prossima edizione dell'iniziativa che Assoferr ha chiamato "Forum Pietrarsa" si svolge a Trieste, eccellenza italiana per quanto riguarda in trasferimento modale mare-ferrovia...

Abbiamo fortemente voluto celebrare il forum di Pietrarsa a Trieste, quest'anno, sia in nome di quest'eccellenza, sia per indicare l'urgenza di guardare finalmente ad est.

Sui treni lunghi e sul raccordo coi porti poi siamo credo tutti perfettamente d'accordo, e proprio il nord est potrebbe essere la parte della Penisola in cui sperimentare per prima questa modalità. Quanto alla mancata integrazione ferrovia-porto, poi, essa è una delle cause più gravi e dirette del nostro declino industriale e, voglio aggiungere, uno degli impedimenti determinanti per il rallentato, o mancato, sviluppo del sud. E' anche per questo che insistiamo tanto sull'integrazione della dorsale multimodale Adriatica: dare al nostro sud una connessione efficiente con i mercati del nord è un atto di giustizia, prima ancora che di lungimiranza politica.

Dopo tre edizioni del Forum Pietrarsa gestite ed organizzate da Guido Gazzola dobbiamo aspettarci grandi novità?

Sono molto grata a Guido che ha voluto indicarmi quale presidente di Assoferr quest'anno, e rispetto e stimo moltissimo il suo lavoro, insieme a quello di tutto il direttivo, e dell'associazione nel suo complesso. Penso che insieme costruiremo una bella stagione di presenza associativa forte e anche innovativa, molto attenta a fare proposte sempre concrete, sempre nella direzione di aiutare lo sviluppo delle imprese, siano del mondo ferroviario e non. Qualche novità si incomincerà a fiutare sin dal Forum, anche se, per necessità, in questa occasione abbiamo dovuto mediare con l'approccio di Confetra, che è molto più "tradizionale". Ma insomma il tempo di capirsi bene e di collaborare al meglio non mancherà, io spero anche con la Confederazione, e le occasioni, nazionali ed internazionali, nemmeno. Quel che posso consigliarvi, se non volete perdervi un bel momento, è di partecipare, il 24 ottobre prossimo, presso il Molo 4 del Porto Vecchio.

Pietrarsa è forte.