

ASSOFERR

Pivetti: spendere meglio i fondi Ue per la logistica

Claudio Tucci — a pag. 5

«Solo con infrastrutture e logistica agganciamo i mercati internazionali»

LA CRISI E LE PARTI SOCIALI/9

Irene Pivetti. La presidente Assoferr: spendere meglio i fondi europei

Claudio Tucci

«**R**agganciare l'Italia ai grandi traffici intercontinentali euro-asiatici per affrontare e vincere la sfida, ambiziosa, della Via della Seta. Rinegoziare, e per una volta perseguendo gli interessi del nostro paese e non quelli di Parigi, Madrid o Berlino, i corridoi europei, vale a dire quelle direttrici di traffico integrate previste per sostenere mercato unico, libera circolazione di merci e persone, e sviluppo economico degli Stati membri, ora che la commissione Ue, appena insediata, anticiperà la loro revisione. Penso in particolare al corridoio 8 che va da Est a Sofia, e poi, oggi, vira per la Germania: occorre invece farlo arrivare a Bari, come era previsto nei piani originali. Così facendo, sono certa, si risolverebbero almeno un terzo delle difficoltà economiche del Meridione. E poi: va rafforzata la dorsale adriatica».

Irene Pivetti, ex presidente della Camera, a capo di Only Italia, società di servizi per l'internazionalizzazione delle imprese, è, da un paio di mesi, presidente di Assoferr, l'associazione degli operatori ferroviari e intermodali. Martedì ha assistito alla fine dell'esecutivo Conte; e ora guarda con preoccupazione la fase di incertezza e instabilità in cui il paese è entrato. «Le urgenze da affrontare sono tante - racconta -. A partire da logistica e trasporti, che devono tornare ad essere gli assi fondamentali attorno a cui ridisegnare lo sviluppo dell'Italia».

Presidente, ora è in campo il capo dello Stato. Si cerca una strada per uscire presto dalla crisi...

Non c'è dubbio, la situazione è delicata. Io auspico che si formerà un nuovo governo, nei tempi e nelle modalità che deciderà il parlamen-

to, perché non possiamo perdere altro tempo. La prima priorità da affrontare è il collegamento con l'Asia. Oggi a causa delle infrastrutture scarse affidiamo le merci alle nave, facendo percorsi lunghi e dispendiosi. Sul trasporto ferroviario l'Italia è umiliata, c'è un monopolio tedesco che definirei irritante. Bene, è ora di cambiare musica. Servono cospicui investimenti pubblici? No, occorre una chiara volontà politica, migliorare l'efficienza del sistema e spendere meglio i fondi Ue.

Ha citato l'Europa. Si sta aprendo un nuovo ciclo, si rivedranno i corridoi per i trasporti?

Ho apprezzato la decisione di anticipare di un paio d'anni, e quindi iniziare subito, la rinegoziazione dei corridoi europei. Ho indicato il corridoio 8 che deve arrivare in Italia, in particolare a Bari. Ciò è strategico anche in vista del Tap. Ma possiamo fare anche altri esempi di interventi che non richiedono cospicui investimenti, ma solo volontà politica. A luglio ho avuto primi incontri con gli operatori degli hub ferroviari, enti locali e Confindustria del Friuli Venezia Giulia. Ecco, in quella regione, che vanta una posizione chiave essendo situata all'incrocio del corridoio Adriatico-Baltico e di quello mediterraneo, è fondamentale il rilancio dell'intermodalità ferroviaria per promuovere la migliore integrazione delle attività di porti ed interporti. Del resto, la parcellizzazione del tessuto industriale regionale è una caratteristica italiana che non può essere cambiata. Il sistema della logistica deve tenerne conto e affinare la sua capillarità anche per il ferro. Ciò significa la ripresa del traffico diffuso e la realizzazione dei micro-interventi infrastrutturali, interventi di integrazione della rete di importo modesto, ma dalle poten-

zialità elevatissime. Lei pensi che in Svizzera esiste un diritto soggettivo delle aziende di collegare il sito industriale alla rete.

E da noi è bastato un incidente a Firenze per bloccare i treni per ore...

È un punto critico. Come Assoferr incalzeremo il prossimo esecutivo insistendo sul rafforzamento della linea adriatica. Lo ripeto: una serie ragionata di micro-interventi lungo la dorsale Bari-Venezia-Trieste consentirebbe di dare all'Italia un tracciato alternativo in caso di incidente o guasto, a servizio dei cittadini, e a sostegno delle imprese, penalizzate da queste gravissime interruzioni. La mobilità dei cittadini è un diritto costituzionale, quella delle merci una necessità assoluta dell'economia. Al nuovo esecutivo chiederemo anche di rifinanziare, e rendere strutturale, il ferro bonus; di riconfermare lo sconto traccia garantendo con trasparenza il ribaltamento a favore della clientela; e di incentivare, con defiscalizzazione premiale, gli investimenti privati in nuovi raccordi e recupero di quelli già esistenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nona di una serie d'interviste

Le prime otto sono state pubblicate il 13 agosto a pag. 6, il 14 agosto a pag. 4, il 15 agosto a pag. 4, il 17 agosto a pag. 4, il 18 agosto a pag. 5, il 20 agosto a pag. 4, il 21 agosto a pag. 4, il 22 agosto a pag. 6





Puntare su
micro
interventi di
integrazione
della rete di
importo
modesto ma
dalle
potenzialità
elevatissime

Irene Pivetti