

ASSOFERR

Pivetti: spendere meglio i fondi Ue per la logistica

Claudio Tucci - a pag. 5

LA CRISI E LE PARTI SOCIALI/9

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

«Solo con infrastrutture e logistica agganciamo i mercati internazionali»

Claudio Tucci

«**R**iagganciare 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 ridise-

gnare 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 parlamento, 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 potenzialità 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



Peso: 1-1%, 5-20%

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.

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



Peso:1-1%,5-20%