

Concorrenza. Proposta di Confindustria

Montante: «No ai protezionismi nelle ferrovie»

Rita Fatiguso
MILANO

«Gli investimenti infrastrutturali non dipendono dalle Ferrovie, ma dal Piano nazionale dello Stato». Poche parole, ma di peso, quelle rilasciate dall'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti, in occasione del convegno sull'economia del Sud organizzato a Palermo dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianfranco Micciché.

Un'affermazione questa condivisa da Antonello Montante, delegato nazionale Confindustria per i rapporti con le istituzioni preposte al controllo del territorio: «Mauro Moretti, un tecnico che è riuscito a portare in utile le Ferrovie, ha ragione quando chiede allo Stato di effettuare più investimenti per il Mezzogiorno». Con un'avvertenza, però. «Le risorse non devono arrivare solo sulla rete, ma anche su materiale rotabile e sulla componentistica - ha precisato Montante -. Dobbiamo evitare che a causa del protezionismo tipico di molti Paesi i costruttori di materiale rotabile, una parte pregiata del nostro

made in Italy, finiscano ai margini del mercato».

Montante quindi ha sottolineato che occorre intervenire su nuovi fronti. «Le Ferrovie dello Stato rispettano in pieno le normative comunitarie come pure vi si attengono strettamente le stesse multinazionali italiane - ha spiegato -, il problema, però, è un altro. Noi pretendiamo che anche le altre Ferrovie e le altre multinazionali europee facciano altrettanto non privilegiando in maniera unilaterale i propri mercati interni. Siamo certi che Mauro Moretti, nella sua veste di presidente europeo Cer, vigilerà su fenomeni di questo tipo».

Le Fs (si veda Il Sole 24 Ore del 22 aprile) sono impegnate in una sfida aperta sui mercati esteri, con particolare riguardo per la rete francese, ma non è tutto. «Sono in arrivo investimenti immediati - ha ricordato Montante - risorse importanti che saranno cruciali per fermare il grave fenomeno dell'illegalità e della criminalità e per far ripartire l'economia del Sud e del Paese intero» (si veda anche l'articolo a pagina 6). Occorre avere ben chiari gli obiettivi da

raggiungere. Tre sono le opere strategiche per il Mezzogiorno ricorda l'amministratore delegato delle Ferrovie: «Prima di tutto c'è il completamento dei corridoi europei con i collegamenti terminali con le grandi città del Sud: Bari, Catania e Palermo. Poi, stiamo progettando la Bari-Napoli, mentre serve un nuovo valico tra Benevento e Foggia».

Necessari per Moretti an-

L'INTERVENTO

Le imprese a Moretti (Fs): risorse non solo sulla rete ma anche per la produzione di componenti e di materiale rotabile

che gli interventi sul tratto Ogliastro-Sapri «un collo di bottiglia in Calabria, il punto di barriera per l'alta velocità». Infine, «è necessario realizzare una dorsale ferroviaria in Sicilia che colleghi Palermo, Catania e Messina, permettendo di andare da Palermo a Catania in un'ora e venti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PROTEZIONISMO

La priorità dei corridoi

Prima di tutto nei piani dell'amministratore delegato delle ferrovie dello Stato c'è il completamento dei corridoi europei con i collegamenti terminali delle grandi città del Sud, in prima linea Bari, Catania e Palermo

In fase di progettazione

Intanto, la tratta Bari-Napoli è in fase di progettazione, ma ciò che serve è soprattutto un nuovo valico tra Benevento e Foggia

L'emergenza Calabria

Per Moretti bisogna incidere sul tratto Ogliastro-Sapri che rappresenta «un collo di bottiglia» per le infrastrutture in Calabria, una vera e propria barriera per l'alta velocità

Le incompiute siciliane

Un'altra priorità è una dorsale ferroviaria in Sicilia che garantisca il collegamento tra Palermo, Catania e Messina per dare la possibilità di percorrere il tratto di strada da Palermo a Catania in un'ora e venti