



Giachino: Quanto ci è costato e cosa ci costerà non fare la TAV e il Terzo Valico

Roma, 12 ottobre 2016 - Ai margini del Convegno di Assagenti sui rapporti con Singapore e con il Far East, Mino GIACHINO, presidente di Saimare SPA, azienda leader nei servi alle spedizioni internazionali, ha commentato lo studio della Unione Europea sulla rete europea di infrastrutture e trasporti.

Lo studio europeo di cui parla l'articolo di Marco Bresolin che appare stamane su La Stampa e sul Secolo XIX, dimostra cosa costerebbe alla Europa non completare la rete europea di trasporti su rotaia che per essere completata ha bisogno tra l'altro del Corridoio trasversale che attraversa l'Europa dalla Spagna alla Ucraina (il vecchio Corridoio V) e di quello Sud-Nord Ge-Rotterdam.

Consentitemi di dire che questo ragionamento lo feci la prima volta il 26.11.2005 in un convegno che avevo organizzato come Vice presidente di Assoesprespi a Torino con la presenza di Morgando, Pallenzona, Uggè, Smeriglio e Graziano, ed è contenuto negli studi del Piano della logistica 2011-2020 cui avevo lavorato quando ho avuto responsabilità di Governo. Un Piano che venne approvato dalla Consulta dei trasporti e della logistica.

Se i No Tav, i giornali e anche altri importanti ambienti che mettevano in discussione lo studio della Bocconi sui "costi del non fare le infrastrutture e il Piano della logistica" ci avessero dato allora più spazio ci avremmo guadagnato in tempo, denaro e posti di lavoro.

Mi diceva un vecchio Maestro che la Regola importante dell'articolo quinto dice che "chi capisce prima ha vinto".

Capire che nella economia globale le infrastrutture di trasporto (porti, aeroporti, reti ferroviarie europee e mondiali) come avevano capito i romani e Cavour sono portatori di sviluppo e crescita. Essere dentro le reti di trasporto vuole dire essere dentro il futuro commerciale, turistico e logistico del futuro.

La logistica incide nel costo di produzione poco meno del costo del lavoro e del fisco. La logistica italiana, anche per la carenza di infrastrutture, costa alle nostre produzioni 4 o 5 punti in più rispetto alla Germania. Una logistica efficiente rende più competitive le nostre produzioni e quindi le nostre esportazioni. Ma le infrastrutture efficienti collegate ai porti consentono ai sistemi logistici più efficienti di diventare

hub logistici a livello di Macro area.

Cavour voleva arrivare con la ferrovia da Genova sino alla Svizzera per consentire al porto di Genova di contendere i traffici al porto di Marsiglia.

Noi non ci siamo riusciti e oggi una parte dei nostri traffici arriva ai porti di Anversa e Rotterdam sottraendoci così lavoro logistico e entrate fiscali.

La rete europea di trasporti su rotaia secondo la deliberazione U.E. del 19.10.2011 prevede, grazie all'ottimo lavoro del Governo Berlusconi, che ben 4 corridoi interessino il nostro Paese.

Questi 4 Corridoi rappresentano per il nostro Paese un grande asset dello sviluppo dei prossimi decenni.

Proteste antistoriche e violente hanno purtroppo ritardano i lavori, hanno condizionato il cantiere in Val di Susa al punto che il tunnel verrà realizzato in parte dalla parte francese così che il cantiere produrrà meno posti di lavoro e meno ricadute sulla Bassa Valle di Susa che pure ha molti disoccupati. Così come hanno ritardato i lavori per la realizzazione del Terzo Valico.

Ci stanno costando molto anche i ritardi e ci costeranno molto in futuro perché a fine anno quando entrerà in funzione il traforo del Gottardo, mancando i collegamenti italiani, verrà avvantaggiata la logistica di Anversa e Rotterdam.

Ma i ritardi ci costeranno anche per un altro motivo.

La logistica oltre ad essere un fattore di competitività della economia è anche un motore di sviluppo perché attirando nuovi traffici nei porti porta nuovi posti di lavoro.

In Germania, un Paese che ha realizzato le migliori infrastrutture di trasporto e che è prima per efficienza logistica nel mondo, la logistica è il terzo settore per occupazione e ha saputo compensare la perdita di lavoro nella manifattura.

Ora che, per essere competitivi, dovremo puntare sulla Manifattura 4.0 dobbiamo sapere che la manifattura 4.0, come dicono gli studi del W.E.F., creerà 2 milioni di posti di lavoro qualificati ma ne farà perdere 5 milioni nei livelli meno qualificati.

Senza logistica quindi, in Italia rischiamo di non avere un importante polmone di lavoro.

Certo se un articolo documentato come quello de La Stampa e de il Secolo XIX fosse apparsi dieci anni fa, forse i No Tav non avrebbero avuto l'appoggio di una parte della popolazione moderata che invece dovrebbe appoggiare le infrastrutture come importante motore di crescita della economia e del lavoro.

Spero che lo capiscano anche i Parroci della Val di Susa che negli anni scorsi hanno partecipato alla protesta.

Mino GIACHINO,

Presidente di SAIMARE SPA