

## Uomini e camion

12-03-2012

**Montanaro Fabio:** oggi parliamo di Ten-T e lo facciamo con il Presidente della Consulta dell'autotrasporto e della logistica, Bartolomeo Giachino.

Ci dice, intanto cosa è questa TNT-T?

**Giachino Bartolomeo:** le reti TNT-T sono le reti strategiche europee tutte su rotaia e possono essere definite il nostro futuro. Recentemente la Commissione Europea, il 19 di ottobre –una data importante-ha definito quali sono i 10 corridoi strategici per l'Europa per riuscire a spostare il traffico dalla strada alla rotaia; quindi, diminuendo l'inquinamento, diminuendo la congestione del traffico e aumentando la sicurezza del traffico al 30% entro il 2013.

Di questi 10 corridoi strategici ben 4 si incroceranno in Italia e, quindi, come Lei può immaginare, l'Italia potrà diventare, quando verranno realizzati questi corridoi strategici entro i prossimi dieci - quindici anni, la grande area di logistica del Sud Europa che farà pendant con la grande area attualmente esistente attorno ai porti del Nord Europa.

Quest'area logistica renderà più competitivi i nostri porti, sia i porti dell'Adriatico che i porti del Nord Tirreno; li metterà nelle condizioni di attrarre più merce e, quindi, il nostro Paese ne avrà due vantaggi: aumenteranno le entrate fiscali e aumenterà il lavoro logistico-trasportistico delle nostre aziende.

In più, siccome una parte di questo traffico- una parte superiore rispetto a quella attuale- andrà su rotaia, migliorerà anche la sostenibilità ambientale dello sviluppo del futuro.

**Domanda:** Reti di trasporto europee e logistica si coniugano insieme

**Risposta:** esatto; questa è l'infrastruttura del nostro trasporto del futuro. Ben 4 corridoi; quello trasversale –cosiddetto Corridoio 5 che adesso verrà chiamato Corridoio mediterraneo che parte dal basso della Spagna, arriva fino a Lione e, poi, da Lione viene verso l'Italia attraverso la Tav- tanto discussa in questi giorni ma che è fondamentale; la Tav per poter far passare nella Pianura Padana, nella pianura piemontese questa rete di trasporto e a Novara incrocerà la Genova - Rotterdam e, poi, proseguendo a Verona incrocerà il Palermo – Brennero – Berlino (il corridoio 1) e a Padova incrocerà il nuovo corridoio che è stato inserito proprio in questa delibera del 19 ottobre 2011, il corridoio Adriatico- Baltico, e che partirà da Ravenna andando a Bologna, a Padova e, poi, da Padova andrà su verso il Nord Europa verso la Polonia –una zona dove in questo momento c'è una grandissima crescita economica. Ci saranno nella Pianura Padana a destra incroci –Novara Verona e Padova -; attorno a questi incroci e attorno questa linea trasversale del corridoio 5 nascerà questa grande area logistica del Sud Europa e i nostri porti saranno potenziati, potranno attrarre più container e faranno arrivare più merce ai nostri porti, farà aumentare le entrate fiscali e il lavoro logistico.

**Domanda:** prossimamente ci sarà una audizione alla Camera Commissione trasporti proprio su questo argomento.

**Risposta:** le Commissioni parlamentari svolgono un ruolo importantissimo perché oltre che discutere le leggi con le audizioni sentono da parte della società tutte le valutazioni, le

proposte sulle cose più importanti che il Parlamento deve approvare e domani, come Consulta dell'autotrasporto e della logistica, sarò audito sull'importanza di queste reti Tnt. Sono già stati sentiti altri esperti; noi come Consulta dell'autotrasporto e della logistica ci chiedono quali sono gli effetti sulla logistica, quali sono gli effetti sulla economia italiana.

Io parlerò, appunto, degli effetti molto positivi perché la grande area di logistica del Sud Europa che interesserà tutta la Pianura Padana, il potenziamento dei nostri porti, favorendo l'arrivo di nuovi traffici attraverso i nostri porti, vuol dire aumentare la crescita e aumentare la crescita vuol dire creare posti di lavoro di cui hanno bisogno sia i giovani sia coloro che sono ai margini del processo produttivo.

Il nostro Paese è cresciuto troppo poco negli ultimi dieci anni; potrà tornare a crescere di più attraverso la realizzazione delle infrastrutture ma in modo duraturo dopo la realizzazione delle infrastrutture attraverso gli effetti della logistica.

La logistica ci accompagnerà nei prossimi 200-300 anni se riusciremo a realizzare queste infrastrutture di trasporto e la logistica è un settore labourintensive, come dicono gli esperti, ad alta occupazione.

Per la Germania la logistica è il terzo settore di occupazione, lo potrà essere anche per il nostro Paese con benefici, appunto, per chi cerca lavoro o per chi ha un lavoro, come dire, non molto remunerativo oggi.

**Domanda:** dove è che si fa più logistica o meno logistica in Italia?

**Risposta:** attualmente il punto più importante è sicuramente l'interporto di Verona che è il più grande interporto d'Europa che occupa, tra diretti e indiretti, quasi 40mila persone.

Noi dobbiamo immaginare che nel futuro, quando saranno realizzate queste reti di trasporto, noi potremmo avere sia a Novara che a Padova - che oltre a Verona saranno i tre grandi incroci di queste reti Ten-T - altrettanti poli da 40mila posti di lavoro diretti e indiretti. Ecco perché è importante realizzare le infrastrutture dei trasporti ma soprattutto lavorare alla logistica che è il valore aggiunto del trasporto.

Do un dato semplicissimo: fatto 1 il valore aggiunto del trasporto, il valore aggiunto della logistica è 8. Quindi importante è il lavoro per le infrastrutture ma è altrettanto importante lavorare per lo sviluppo della logistica che è l'intelligenza applicata ai trasporti per creare nuove opportunità di lavoro, di crescita e di sviluppo per il nostro Paese.

**Domanda:** Lei ha parlato dell'area di Verona; al centro che cosa c'è?

**Risposta:** abbiamo in sviluppo la piattaforma di Orte; ci sono, poi, i due interporti vicini a Napoli; c'è l'interporto di Bari; ci sono alcuni interporti in Sicilia; c'è l'interporto vicino al porto di Livorno; c'è l'interporto di Prato e, importantissimo dopo Verona, sicuramente importante, l'interporto di Bologna che è il nodo cruciale del traffico del nostro Paese.

Nell'area piemontese retroporto dei porti liguri c'è sicuramente Rivalta Scrivia e Novara oltre ad Orbassano che è l'interporto servizio della città di Torino.