



PADANIA
Con 25 milioni di abitanti il catino padano costituisce, con l'area londinese che ne ha 14 milioni e la Rhine-Ruhr della Germania, la quale ne ha appena 10, una delle macroregioni più densamente popolate e più produttive d'Europa

Andrea Costa

INVESTIMENTO

■ Per rendere l'idea della gravità della situazione, a fine 2008 le persone in cerca di lavoro che avevano dichiarato la disponibilità presso il Centro per l'impiego di Susa erano mille e 435, a fine 2012 la cifra è salita a 2mila 265, il 47 per cento in più. Nei primi tre mesi del 2013, sono state presentate 107 domande di mobilità non indennizzate e 60 indennizzate, dal punto di vista congiunturale il bacino di Susa ha fatto registrare una performance peggiore rispetto alla media provinciale, che già non è certamente tra le migliori in Italia con un arretramento degli avviamenti al lavoro tra 2008 e 2012 del 24 per cento del volume lavoro. Dentro il primo libro «si Tav» di Paolo Foietta e Manuela Rocca («Le infrastrutture al tempo della crisi») oltre

NUMERI

La Valle di Susa continua a perdere posti di lavoro Siamo a - 24 per cento

a queste cifre ci sono tabelle numeri, comparazioni che smontano il teorema «dell'opera inutile e costosa». «Nonostante la crisi siamo pur sempre la quinta potenza mondiale, ma senza infrastrutture quello che oggi a noi sembra un panorama momentaneamente sfavorevole diventerà cronico».

Quindi secondo lei Foietta

«Senza Tav e infrastrutture aziende in perdita per 40 mld»

Parla Paolo Foietta che ha scritto il primo libro scientifico sulla linea Torino-Lione: spazzati via catastrofismi e boutade

L'opera sarebbe utile solo per fare lavorare la gente?

«Assolutamente no. Il problema è di natura infrastrutturale. Nonostante una posizione geografica favorevole per la presenza di vere proprie eccellenze la logistica italiana fatica a risultare competitiva a livello internazionale. Il problema è questo». **E questo secondo lei spiegherebbe il gap economico tra l'Italia e gli altri Paesi d'Europa?**

«In parte certamente sì. Ma questo non riguarda solo la Torino-Lione, ma in generale anche la situazione dei nostri porti. Le faccio un esempio. Le statistiche fornite dall'associazione assopporti indicano un totale di circa 9 milioni di tonnellate movimentate nel 2011 nei porti italiani contro gli oltre 11,5 milioni del solo porto di Rotterdam che è cresciuto del 30 per cento dal 2005 al 2011. In queste condizioni è chiaro a tutti

che non è possibile competere».

I Grillini propongono un modello diverso di crescita ovvero una decrescita felice.

«Ma anche qui, stiamo parlando di cose che non hanno un fondamento scientifico. I Grillini sostengono un nuovo modello di consumo basato sui bisogni essenziali della gente per il quale non servono nuove infrastrutture. In pratica di investire le risorse delle infrastrutture in posti letto, scuole, servizi pubblici e così via. Peccato che la combinazione di queste proposte risulti confusa e contraddittoria. La distinzione tra beni rivolti alla soddisfazione di bisogni cosiddetti essenziali e beni commerciali non è così netta come si possa pensare, senza contare l'inquietante e improponibile scenario in cui qualcuno decide cosa è essenziale per la gente e cosa non lo è».

Per lei quindi la Tav è una que-

stione di vita o di morte.

«La nuova linea Torino-Lione serve al sistema economico italiano. Con 25 milioni di abitanti il catino padano costituisce, con l'area londinese che ne ha 14 milioni e la Rhine-Ruhr della Germania la quale ne ha appena 10, una delle macrore-

SORPRESA

Nonostante la crisi l'Italia si conferma ottava per import-export

gioni più densamente popolate e più produttive d'Europa». **Eppure secondo il movimento No Tav non esisterebbe un mercato economico in grado di sostenere l'investimento del tunnel della nuova linea.**

«Nulla di più falso, al contrario l'Italia continua a essere uno dei Paesi più industrializzati del mondo e il volume dell'in-

terscambio economico con i Paesi dell'ovest Europa e per l'Italia assolutamente importante e motiva senza alcun dubbio l'investimento previsto. Nonostante la crisi l'Italia è nel 2012 all'ottavo posto tra i primi 20 esportatori mondiali di merci e conferma tale posizione anche tra i Paesi importatori di merci».

Quindi la nostra vocazione è produrre e competere.

«Certo ma il problema è la logistica. Che grava in modo sempre più rilevante sulla competitività delle nostre imprese. I maggiori costi della logistica italiana sono stati quantificati in 40 miliardi all'anno. Questo valore in forma aggregata è dato dalla differenza dei costi medi europei sul fatturato industriale che è di circa 16 per cento contro circa il 20,5 dell'Italia che vale 920 miliardi. Queste cifre sono state validate da Banca d'Italia e altri organismi internazionali».