

## Agli imprenditori piace il Tav: «Porterà sviluppo»

### Confindustria Piemonte guarda alle fabbriche, ma anche alle piattaforme logistiche e ai trasporti

di MASSIMILIANO BORGIA

**LA TORINO-LIONE** è sempre stata voluta dagli imprenditori torinesi e piemontesi perché la sua realizzazione dovrebbe fare di Torino una città inserita nelle grandi reti del trasporto merci europeo del futuro. Ma le associazioni di categoria, a partire da Confindustria, non hanno mai spiegato come le imprese, in particolare quelle manifatturiere, intendono utilizzare il futuro collegamento. Al di là delle motivazioni geoeconomiche è mai stato mai detto con chiarezza per quale motivo la Torino-Lione servirà alle nostre produzioni.

«La realizzazione di un'infrastruttura così strategica sta

ritorio che per il mercato europeo - risponde Marco Gay, presidente del gruppo giovani e vicepresidente di Confindustria Piemonte, astro nascente della più importate associazione datoriale subalpina - potrà favorire la crescita e lo sviluppo economico del nostro territorio attraverso la creazione di un ambiente favorevole, in grado di sostenere il mercato unico garantendo la libera circolazione delle persone e delle merci. Questa condizione favorirà sicuramente l'incremento dell'occupazione e contribuirà alla riduzione delle emissioni di Co2 dei trasporti (protocollo di Kyoto). Il progetto di coesione materiale dei paesi dell'Unione passa anche dalla Rete ferroviaria transeuropea, composta dall'insieme delle grandi direttrici ferroviarie che attraversano le singole nazioni che costituiscono l'Unione. Il corridoio est-ovest, di cui la tratta Torino-Lione è essenziale componente, costituisce un investimento strategico per il futuro del nostro Paese in termini di maggiore competitività, di abbattimento delle distanze, di prospettive di sviluppo. L'idea di sviluppo infrastrutturale non riguarda solo gli assi strategici principali, ma anche il sistema di interconnessione con i reticoli a livello regionale e, soprattutto, con gli

interporti e le piattaforme logistiche che sono in grado di generare valore aggiunto dai traffici e non si limitano a gestire i flussi in transito. Infatti la Nuova linea Torino-Lione (Ntl), consentirà la conversione dell'attuale tratta di valico, in una linea di pianura ad elevati standard di qualità e sicurezza, contribuirà a collocare il polo logistico di Orbassano nella rete internazionale di Hub aumentando così le prestazioni delle aziende che godranno di una centralità e accessibilità europea, potenziamento delle

«Il corridoio est-ovest costituisce un investimento strategico in termini di maggiore competitività»



Marco Gay, vice presidente di Confindustria Piemonte

«Un grande opera, come quella di cui stiamo parlando, coinvolgerà l'intero territorio e favorirà lo sviluppo del territorio sul quale andrà ad incidere al di là degli investimenti riguardanti i cantieri. Il settore manifatturiero inoltre beneficerà dell'aumentata capacità del trasporto ferroviario per rendere più efficiente il sistema delle piattaforme logistiche del nord-ovest che potranno finalmente sviluppare appieno le loro potenzialità. La maggior facilità di movimentazioni delle merci, anche grazie agli accordi transfrontalieri, aumenterà la nostra capacità di esportazione e importazione di materie prime, semilavorati e prodotti finiti, oltre che metterci al centro di un sistema di connessioni che sarà nodo tra

il nord Europa e la parte nord del continente africano, in un'ottica di sistema-Paese».

Le nostre imprese utilizzano il trasporto ferroviario? Quali sono i dati dei carri composti da merci da e per Torino?

«Ad oggi non esistono molti dati ufficiali; proprio per questo Confindustria Piemonte, nell'ambito del progetto Interreg Interalp sui dati del trasporto ferroviario direttamente da e per le aziende del nostro territorio. Riteniamo comunque significativo fornire una lettura macro regionale, nazionale dei flussi. L'asse Torino-Lione è al servizio di Francia, Spagna, Portogallo e Gran Bretagna; su questo asse l'interscambio commerciale è pari al 34,4 per cento del totale di interscambio fra l'Italia e l'Unione europea e il 19,3 per cento a livello mondiale (dato 2010 in valore). La tendenza rilevata nel 2010 trova riscontro anche nel 2011. In sintesi i dati in valore dei flussi di interscambio nell'ambito delle direttrici di interesse della Ntl sono aumentati del 6,3 per cento nei primi 11 mesi del 2011. Se si esclude dai confini nazionali, e ci si confronta con il "futuro dell'Europa", le Regioni europee, il territorio piemontese risulta collocato in un'area con straordinarie potenzialità. Alla

luce di questi dati oggettivi, possiamo dire, che con un sistema infrastrutturale performante, le nostre imprese saranno maggiormente incentivate all'utilizzo del trasporto ferroviario avendone benefici di tempo ed economici».

Le imprese usano il treno molto meno di un tempo: 40-50 anni fa c'erano binari morti in moltissime aree industriali. Oggi sono quasi tutti chiusi. È solo un problema di efficienza inferiore e scarsa competitività del trasporto su ferro? Oppure sono le caratteristiche delle nostre dimensioni aziendali e delle nostre produzioni ad allontanarle dal trasporto ferroviario intereuropeo?

«Il problema dimensionale del nostro tessuto di imprese non penso sia causa dello scarso utilizzo del trasporto ferroviario, anche alla luce della nostra fortissima propensione all'esportazione; è quindi soprattutto un problema di efficienza e competitività che rende ancora oggi meno competitivo il trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma. In Italia manca del tutto una concreta politica a favore del trasporto ferroviario. Allo stato attuale, il collegamento italo-francese è una linea di montagna, che passa attraverso una galleria dove non entrano i container oggi in uso per il trasporto merci. E dunque una linea fuori mercato. Vorrei ricordare che la linea del Frejus risale a più di 100 anni fa; è come una macchina da scrivere nell'era del computer: un servizio che nessuno richiede più. Bisogna dunque creare una nuova infrastruttura che soddisfi la domanda di merci e persone e che guardi al futuro più che alla contingenza ed al passato».

Tra le debolezze attuali del nostro sistema produttivo e le difficoltà ad uscire dalla crisi, quanto conta la mancanza di collegamenti efficienti per le merci? «La crisi che stiamo attraversando è globale e non riguarda solo il nostro territorio; è comunque rilevante la mancanza di una politica infrastrutturale, che è una delle componenti principali che aiuterebbe le nostre imprese a

riquadernare terreno».

Se le imprese non utilizzano il treno fin d'ora, come si fa a saturare la linea storica, condizione che giustifica la realizzazione del Tav? «Il governo piemontese ai tempi di Cavour realizzò l'attuale traforo utilizzando lungimiranza; e negli anni a seguire la linea fu utilizzata e saturata; oggi credo siano cambiate le esigenze e quindi c'è bisogno di un'opera come questa che sia realizzata con lungimiranza».

Per un maggiore utilizzo del treno serve un piano di incentivi tariffari? A proposito, seguite da vicino la vicenda dell'appalto Afa? A che punto siamo? «Riteniamo indispensabile un piano di incentivi tariffari, eventualmente anche di livello regionale, come già avvenuto nelle regioni Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia. Per quanto riguarda l'Afa, la dichiarazione ufficiale dell'utilizzo effettivo della sagoma Gb1 sulla linea Aiton-Orbassano è stata superata il 31 maggio 2012 e sempre il 31 maggio è arrivata l'autorizzazione definitiva. I primi camion dei nuovi clienti possono circolare già in queste settimane, lasciando prevedere una netta ripresa dell'attività dell'Autostrada ferroviaria alpina».

Quando si parla di piani di sviluppo collegati alla Torino-Lione si pensa solo alla valle di Susa, intendendo i piani come compensazioni coordinate e mirate a uno sviluppo duraturo del territorio. Perché non esiste un Piano di sviluppo per Torino e per le aree industriali della cintura? Possibile che non si discuta mai sul futuro di Torino collegata alla Torino-Lione e cosa dovrà diventare il sistema produttivo torinese una volta realizzato il collegamento?

«Il tema dei corridoi europei si lega a una visione di sviluppo del territorio molto vasta, quanto meno interregionale. Le opportunità che si vanno a consolidare per il nostro territorio sono sicuramente relative al tema della produzione e del trasporto delle merci; ma sono altrettanto importanti le considerazioni che emergono relativamente allo sviluppo del settore della logistica, che impatteranno sul territorio per gli investimenti nella logistica stessa e nei settori attigui

al potenziamento e all'organizzazione quali sviluppo tecnologico ed innovazione delle filiere produttive, di stoccaggio e di delivery».

Però, la Città di Torino, che è da sempre in prima fila nel volere il Tav, fin dai tempi di Castellani e Chiamparino non ha mai programmato nemmeno una variante urbanistica per insediamenti produttivi pensando alla Gronda merci e al collegamento con Este Ovest d'Europa... «Adesso che dopo circa 20 anni c'è una maggiore certezza di quanto verrà realizzato, è necessario che i soggetti responsabili del governo del territorio torinese e piemontese sappiano individuare un percorso di sviluppo urbanistico e territoriale coerente con queste potenzialità che si rivolga allo sviluppo dei prossimi 20».

Insomma, cosa si deve fare perché tra 15 anni di cantieri e 35 anni di scontro Si-No, e soprattutto dopo una spesa così ingente, il Tav non sia una ferrovia ignorata dal sistema produttivo torinese?

«È necessario che i soggetti responsabili del governo del territorio torinese sappiano individuare dei progetti di sistema politico, istituzionale e territoriale definendo interventi, tempi, priorità, costi e risorse certe. Inoltre in quest'ottica è necessario che vengano messe in campo le risorse e le certezze per consentire al nostro sistema imprenditoriale e produttivo di pianificare investimenti per il proprio sviluppo forti anche della consapevolezza di essere attori con voce in capitolo per vedere concretizzare i propri sforzi e la propria capacità innovativa oltre che di investimento, consci che l'opportunità di essere interconnessi con il sistema-Europa porterà ad essere più attrattivi anche per gli investimenti che provengono dalle altre nazioni europee. In sintesi il bilancio complessivo del progetto di questi effetti in termini di costi e benefici per la totalità degli operatori, stimati per un periodo di cinquant'anni ed attualizzati, evidenzia valori positivi: detto in altri termini, l'insieme dei benefici netti generati dal progetto è a saldo positivo e quindi in grado di superare il costo di investimento ed i costi di gestione dell'opera».