

Testata: La Stampa - ed. Torino, Provincia e Canavese Data: sabato 6 aprile 2019 Pagina: 45

Lo studio dell'Ordine di Torino: l'alta velocità farà crescere gli scambi  
Senza, il Piemonte verrà definitivamente surclassato da Milano

# Gli ingegneri “Solo con l'opera l'export crescerà”

## IL CASO

CLAUDIA LUISE

**L**a prima mossa è stata una contro analisi costi-benefici per spiegare che i numeri sulla Torino-Lione forniti dalla commissione guidata da Marco Ponti non quadrano. Ma gli ingegneri torinesi non si sono limitati a questo: hanno proseguito mettendo nero su bianco le ricadute economiche che potranno esserci con l'opera e, viceversa, hanno elaborato come cambierà l'export e il valore prodotto dal Piemonte se la Tav non dovesse farsi. Un documento che parte dall'analisi degli indicatori economici della Regione dal 2008 a oggi e si spinge a immaginarne l'andamento per i prossimi 30 anni.

Si parte da un presupposto su cui concordano tutti gli studi economici, da Banca d'Italia a Confindustria: il Piemonte non ha retto il passo con la Lombardia, cresce meno di altre regioni e la spinta che in questi anni ha sostenuto la ripresa viene dall'export. Quindi la conside-

razione viene spontanea: «Senza un incremento delle infrastrutture l'economia piemontese è destinata a ulteriori perdite», spiega David Colaiacono, consigliere referente della commissione Trasporti dell'ordine degli Ingegneri di Torino. Se invece il collegamento si farà «ci saranno sostanzialmente incrementi in più settori fondamentali a partire dalla logistica che ne trarrà i maggiori benefici. Ma poi si apriranno nuove possibilità per le industrie ad alto valore aggiunto perché potendo fare arrivare più facilmente le materie prime si valorizzerà la competenza manifatturiera piemontese nella progettazione e trasformazione anche in ambiti dove oggi non si è presenti». La scelta, ironizza Colaiacono, è «se riproporre la scommessa vinta 150 anni fa da Cavour e aprire il Piemonte all'Europa dicendo di sì a quella che sarà un nodo della linea inter-metropolitana europea o se chiudere definitivamente il sacco che è la nostra regione, circondata dalle Alpi e servita da un traforo che non regge più il traffico».

Passando ai numeri dell'indagine, si prevede un incremento dei traffici dell'1,5% annuo per i Paesi dell'asse Ten-T Reno-Alpi (centro e nord Europa, compresi i porti del nord Europa), del 2,5% per gli scambi con Spagna e Francia e del 3% per i Paesi dell'est Europa attraverso il corridoio Mediterraneo. «Questo - si legge nella relazione - è lo scenario di riferimento per lo sviluppo dei prossimi 20-30 anni, che parte proprio dalla connessione Lione-Torino quale anello mancante di una rete ferroviaria su scala e standard europei. Gravi ritardi, o addirittura la sospensione del progetto avrebbero, fra le tante conseguenze, la forte dipendenza italiana dall'area sassone, servita dal nuovo Brennero e lo spostamento della logistica e dei trasporti verso Novara e la Lombardia».

In poche parole, una recessione certa per la Regione e un vantaggio in termini di competitività per la Lombardia che non sarà più colmabile. Nemmeno con l'export. —