

## ● Barberis (Camera di Commercio): «La Torino-Lione serve per la crescita industriale»

ALESSANDRO Barberis, presidente della Camera di commercio di Torino e da poco anche ai vertici di Eurochambres, l'associazione internazionale delle Camere di commercio, dove da 40 anni non si vedeva un italiano. La Camera di commercio è da sempre in prima fila a sostenere il Tav. Ha finanziato iniziative di promozione per la Torino-Lione e la campagna per la valle di Susa che si è vista circolare sui bus torinesi.

Ma se sulla promozione dell'opera tutte le associazioni di categoria e tutte le espressioni economiche torinesi continuano a spendersi, non è ancora chiaro come la nostra economia si stia concretamente preparando a utilizzare un'opera così strenuamente difesa, che impiega ingenti risorse pubbliche proprio per «non lasciare l'economia italiana e quella piemontese isolata dall'Europa».

Barberis, che ha un'esperienza lunghissima come manager del gruppo Fiat, pensa che l'uso della Torino-Lione finirà per essere semplicemente "fisiologico". Che l'opera terminata porterà con sé l'interesse da parte dell'economia produttiva subalpina. «Iniziamo a fare l'infrastruttura - dice - poi, come sempre ha saputo fare Torino nella sua storia, industriale, sapremo utilizzarla per la nostra crescita industriale. Quello che semplicemente si deve fare è usare la stessa lungimiranza di Cavour che volle il tunnel del Frejus. Non penso che con il collegamento ad alta capacità Torino dovrà snaturare la sua vocazione manifatturiera. Dovremo semplicemente continuare

a fare quello che abbiamo sempre fatto, ma con uno strumento in più per competere dentro il sistema europeo».

Il sistema industriale torinese come potrà, in concreto, sfruttare il collegamento al Corridoio 5? Cosa bisogna pianificare? Quali politiche industriali vanno messe in campo dalle istituzioni torinesi?

«Intanto, per qualunque misura che va presa, bisogna partire oggi, se vogliamo essere pronti tra 20 anni, quando tutta la Torino-Lione sarà pronta. Occorre prima di tutto riqualificare il sistema ferroviario, che in questi anni non ha avuto la necessaria attenzione, soprattutto per quanto riguarda l'attraversamento alpino. Treni nuovi per i passeggeri e nuovi sistemi di trasporto delle merci. Servono centri di logistica, dove i camion possono scaricare i container e caricarli sui treni. Servono incentivi per gli operatori a far viaggiare le merci, soprattutto quelle pericolose e nei passaggi alpini, su ferro e non su gomma. Se non si creano, anche forzatamente, le condizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario, non riusciremo a recuperare il divario che ci separa dalla Svizzera o dall'Austria. Occorre creare un mercato e questo significa liberalizzare il trasporto ferroviario. Per farlo ci sono molte soluzioni: società di corridoio che gestiscono al meglio l'intermodalità, accordi Italia-Francia, misure come l'eurovignette».

Tutto questo per le politiche trasportistiche. E per quanto riguarda le politiche industriali?

«Quando la Torino-Lione sarà operativa, il Piemonte dovrà essere pronto anche dal punto di vista industriale perché dovrà svolgere un ruolo di piattaforma e di snodo logistico del nord-ovest. Il Piemonte dovrà quindi essere attrezzato con interporti, che già ci sono ma che vanno ripensati, come, ad esempio, Orbassano, che in questi anni ha abbandonato la sua vocazione logistica a favore di una politica aziendale votata all'immobiliare. La politica e le istituzioni, peraltro presenti in molte società che gestiscono gli interporti, devono quindi sapere orientare il futuro sviluppo industriale».

Si è sempre detto che con i collegamenti merci veloci sarà possibile "fare sistema" con le regioni confinanti. Ma sarà davvero così? O ci sarà sempre concorrenza?

«E' chiaro che i nostri vicini sono quelli che con cui oggi condividiamo affinità economiche e culturali. Parlo naturalmente della Liguria e della Valle d'Aosta, ma anche delle regioni francesi come Rhône Alpes. Non c'è competizione tra i nostri territori, e chi crede che, nella competizione, ci sia una possibilità di futuro, si sbaglia. La sfida contro le grandi regioni europee, penso soprattutto al nord, si vince o si perde tutti insieme».

M.B.

