

L'intervista

Russo: "Non serve solo l'alta velocità ma una visione e nuova leadership"FRANCESCO ANTONIOLI, *pagina III*

Intervista



Giuseppe Russo, economista "Non serve solo l'alta velocità ma visioni e nuova leadership"

FRANCESCO ANTONIOLI

Giuseppe Russo, economista di lungo corso, dal 2014 è direttore del Centro ricerca e documentazione Luigi [Einaudi](#) di Torino. Classe 1961, collabora dal 2001 al Rapporto sull'economia globale e l'Italia curato da Mario [Deaglio](#). Grazie alla sinergia con il Comitato Rota, ha un osservatorio particolare sulla città.

Torino è davvero messa così male che bisogna scendere in piazza per salvarla?

«Dal punto di vista dell'economia siamo convalescenti. E rispetto alla Lombardia e al Veneto abbiamo meno risorse per riprenderci. Che vi sia mobilitazione intelligente è un elemento positivo, soprattutto se si parte da una grande opera. Oggi una economia senza connessioni è povera. È una questione di prospettive, di cultura, di futuro».

Il ministro Toninelli sostiene che la Torino-Lione è un'opera inutile.

«Se i Savoia e Cavour avessero

ragionato così non avremmo neppure la vecchia linea... E non saremmo quello che siamo. Ho molti dubbi sull'analisi costi-benefici. Ha senso se hai orizzonti noti. Il punto è che le autostrade, in genere, si ripagano. Le ferrovie no. Ma hanno dei vantaggi: consumano meno suolo, non inquinano. In più l'esperienza insegna che è l'offerta a generare la domanda, specie nei trasporti. Basta osservare che cosa è successo da quando c'è l'alta velocità tra Torino e Milano: il pendolarismo è cresciuto perché la ferrovia ha accorciato le distanze».

Perché c'è malumore?

«Grande parte dei torinesi sono stati toccati da una emozione collettiva. Le radici stanno in una cultura operosa e positiva. Che ama la ragionevolezza e non l'ideologia. Non ha senso che il Consiglio comunale di Torino si esprima su un'opera che non ha alcun onere sulla città. Io stesso, come cittadino, mi sarei aspettato piuttosto un richiamo al rispetto dei tempi. Prima diventa operativo il Tav, prima arrivano i vantaggi».

Siamo di nuovo al rapporto costi-benefici...

«Dipende dallo sguardo, dalla visione. Uno dei problemi dell'Italia è che bisogna far partire i cantieri e usare bene le risorse. Torino ha perso "peso gerarchico" in Europa. E uno dei modi per dare rilevanza alla città è dotarla di infrastrutture adeguate perché possa candidarsi a luogo decisionale importante, strategico e non marginale. In questo senso mi pare che vi sia un gap rispetto ad altre aree metropolitane: in questo senso ci sono limiti a Caselle, ve ne sono ancora di più nei collegamenti con Malpensa».

Un problema costante: lo si risolverà prima o poi? «Nel Rapporto Rota abbiamo evidenziato che il miglior settore terziario torinese è quello che paga alti salari e che costruisce beni ripetibili: riguarda i campi finanziario, assicurativo, culturale e ingegneristico. Non abbiamo evidenze statistiche forti: ma se il trend è questo significa che i privati debbono investire e i decisori pubblici debbono

sostenerlo. Se siamo d'accordo che il Pil di domani deve essere questo, allora bisogna crederci e prepararci. Non c'è alternativa. Serve uno sviluppo urbano intelligente. Dobbiamo immaginare una città utile a fare insediare quartier generali».

La vicenda del gruppo Fca non aiuta.

«Fino a un certo punto. Nel mondo le aziende si stanno evolvendo. Amazon, per esempio, avrà due head quarters negli Usa. Si diventerà policentrici. Fca non è più italiana o multiregionale, ma mondiale. Credo che Torino,

per esempio, potrebbe diventare a tutti gli effetti il polo di coordinamento dell'area Emea (Europe, Middle East, Africa) del gruppo automobilistico. Così altre società potrebbero scegliere il capoluogo piemontese con lo stesso intento. Ma serve un piano regolatore per i centri direzionali. Dov'è? Ci stiamo pensando? I decisori pubblici parlano o incontrano le aziende che già ci sono o che potrebbero venire da noi?»

È questa sonnolenza che genera indignazione?

«Nel mondo globalizzato serve vivacità, occorrono

investimenti per fare sì che la gente, e le imprese, non vadano altrove. Occorre parlare seriamente di periferie, ma anche di area vasta metropolitana. L'Europa consente di competere sulle condizioni più favorevoli per attrarre. Bisogna essere rapidi e avere visione, progettare: questa è "cultura del sì».

È qui che Torino si gioca il futuro?

«Torino deve uscire da questo labirinto. È importante per la città, ma anche per l'Italia. E mi auguro che con questo sussulto riesca a delinearsi una nuova classe dirigente».



“
 Torino potrebbe anche diventare il polo di coordinamento dell'area Emea del gruppo Fca
 ”



Il cantiere della Torino-Lione. Sotto, Giuseppe Russo