

È il Nord-Est ad avere bisogno della Torino-Lione e lo ha fatto capire col voto

[Giuseppe Pennisi Spread](#)



Il maggior beneficiario sarebbe il Nord-Est, come spiega un lavoro della Cassa depositi e prestiti che studia una delle aree più produttive d'Italia e illustra le difficoltà che incontrano le imprese

Pochi giorni prima delle elezioni europee, e del tutto indipendente dalle vicende politiche del Paese, il servizio Ricerca e Studi della Cassa Depositi e Prestiti, ha diramato un breve ma eloquente lavoro – un focus – che esprime chiaramente le problematiche di una delle aree più produttive del Paese ed anche quindi le difficoltà provate dalle imprese dell'area in una fase di delicata trasformazione. Lo studio è un'analisi asettica che, ovviamente, non entra né direttamente né indirettamente in considerazioni a carattere politico. Tuttavia, si può dedurre che le difficoltà hanno comportato un disagio che è stata una delle determinanti del voto espresso il 26 maggio. Il focus è stato curato da **Mariaelena Perretti, Cristina Dell'Aquila, Roberto Giuzio e Cinzia Guerrieri** del servizio Ricerca e Studi della Cassa Depositi e Prestiti.

LO STUDIO

Le conclusioni principali sono le seguenti:

a) **Il Nord-Est produce quasi un quarto del Pil nazionale, genera un terzo delle esportazioni italiane e rappresenta circa un quinto della popolazione d'Italia.**

b) Il “Modello Nord-Est” si caratterizza per: i) un elevato livello di apertura ai mercati esteri (rapporto esportazioni/Pil pari a 36,3% vs. 26,1% della media italiana); ii) una maggiore presenza di imprese medio-grandi (0,8% di imprese con oltre 50 addetti vs. 0,6% del dato nazionale); iii) una significativa capacità di innovazione (41,4% delle imprese hanno

introdotto innovazioni tecnologiche vs. 35,7% del dato italiano); iv) una spiccata specializzazione industriale (oltre un quarto del valore aggiunto generato dall'industria in senso stretto vs. un dato nazionale inferiore al 20%); v) un sistema imprenditoriale che ha individuato nella crescita dimensionale la chiave per evolvere dal modello distrettuale all'integrazione di filiera; vi) una significativa capacità di reazione agli shock esterni (in occasione delle sanzioni imposte a un partner commerciale come la Russia, i flussi di esportazione sono stati rapidamente riorientati).

Per continuare a competere si presentano nuove sfide per il modello di sviluppo del Nord-Est che deve: a) **rafforzare la presenza nei mercati mondiali più dinamici** (23% delle esportazioni in questi mercati vs. un dato nazionale del 33%) e b) **investire in capitale umano e formazione professionale** (20,7% della forza lavoro laureata vs. il 21,2% della media italiana e il 33,3% di quella europea).

Il documento sottolinea anche che le infrastrutture logistiche e di trasporto rappresentano un elemento portante della capacità competitiva. **In questo contesto il Nord-Est, attraversato da tre dei quattro Corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano, si caratterizza per un elevato livello di infrastrutturazione e una posizione geografica particolarmente favorevole.** Tali aspetti influenzano positivamente il dato relativo all'incidenza dei costi logistici sui costi totali sostenuti dalle imprese dell'area. Rispetto ad una media italiana del 5,7%, le Regioni del Nord-Est sono, infatti, quelle che sperimentano l'incidenza più contenuta di costi logistici (4,8%, rispetto al 5,2% delle Regioni del Centro, al 5,8% del Nord-Ovest e al 7,8% del Mezzogiorno).

LA TAV

Ci si deve, però, chiedere quale è lo stato di realizzazione o di miglioramento di tali Corridoi. Il focus non tratta questo argomento. Basto scorrere il blog [Le Stanze di Ercole](#), animato da uno dei creatori delle TEN-T per rendersi conto come le politiche dell'ultimo anno, su pressione di uno dei due contraenti del contratto di governo non abbiano affatto facilitato la rete logistica: gli imprenditori del Nord Est hanno la vista lunga; sanno che se non si porrà presto riparo rischiano di perdere produttività.

Un caso interessante è quello della tanto discussa, e tanto osteggiata, linea ad alta velocità tra Lione e Torino, giornalmisticamente chiamata Tav. **Di solito si pensa che saranno il Piemonte e la Regione Avernio-Rodano-Alpi (di cui è capitale Lione) i maggiori beneficiari del progetto (un tassello del Corridoio V dell'Ue, un collegamento tra Madrid, Lione, Torino, Venezia, Trieste, Lubiana, Maribor, Budapest, Leopoli e Kiev). Ma non è così.** Portando a solo un'ora e mezza la tratta Lione Torino, sarà possibile ottimizzare la riduzione del tempo di percorrenza da Milano a Venezia e di ridurre quello da Trieste a Lubiana a meno di un'ora. In tal modo non solo le imprese del Nord-Est saranno più concorrenziali su piano internazionale, ma si potrà realizzare il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, percorso obbligato per decongestionare le strade della Padania e ridurre l'inquinamento.

Quindi, in Italia il maggior beneficiario sarà il Nord-Est, che avrà un migliore sbocco verso Francia e Germania (e a tornare centrale sarà anche Trieste). L'esperienza concreta della condotta attraverso la Manica spiega che i maggiori beneficiari non sono stati né il Kent né la regione Pas de Calais (i due punti di collegamento) ma il corridoio Parigi-Colonia. In termini semplici, senza il passaggio a Nord Ovest (Torino-Lione) è difficile attivare quello a Nord Est (Venezia-Trieste-Budapest-Kiev) di cui uno dei maggiori beneficiari è anche l'Austria. Le imprese ed i loro addetti lo sanno e si sono espressi con il voto.