

**SPECIALE TOP500**

LE PROSPETTIVE DI TORINO E DEL SUO TERRITORIO

E adesso?

La città ha perso smalto ed occasioni, disperso risorse ed energie
La qualità della vita nell'elaborazione delle soluzioni contro il declino

GIUSEPPE RUSSO*

Che lo si misuri sulla base dei dati dell'amministrazione finanziaria (24 mila euro) o con quelli dell'Istat (27 mila euro) la sostanza delle cose non cambia. In prospettiva temporale il reddito a Torino non è più cresciuto dall'inizio del 2000 e la distanza dalle altre città metropolitane del Nord, dove c'è stata crescita è aumentata. Non basta. Al declino economico si è unito il declino demografico, contraddistinto da un saldo naturale tra nati e morti quasi triplicato nei venti anni, (da circa -1000 a circa -4000 per anno, prima della pandemia), segnando una comunità che invecchia velocemente, tanto che neppure più l'immigrazione di stranieri riesce a frenare la discesa, per di più accelerata dalle cancellazioni anagrafiche per migrazione verso altri comuni, evidentemente più appetibili. A Torino chi è in età da lavoro è sempre più spesso costretto a muoversi. Il che ovviamente riporta alla realtà tutti coloro che si sono fidati dell'assicurazione che basti una città esteticamente attrattiva per attrarre le persone, mentre le fami-

glie mettono su casa dove hanno il lavoro, e non viceversa.

A questa rappresentazione dei freddi numeri per il momento la città, intesa come ceti dirigenti, non ha saputo offrire una convincente soluzione. Una soluzione ossia che, pur assumendo un orizzonte temporale che non sia a cortissimo raggio, possa mettere sul terreno idee, azioni e risorse finanziarie sufficienti per ristabilire un equilibrio economico e demografico che ormai non è più semplicemente precario, è piuttosto diretto verso il basso, in un avvvitamento che, raggiunte le attuali proporzioni, si auto alimenta.

Abbiamo investito tempo ed energie a censire tutti i punti di forza della città che abitiamo, ma abbiamo troppo spesso guardato più nello specchietto retrovisore del passato in cui abbiamo primeggiato per trovare forza e assicurazione che pri-

ma o poi, come per incanto, le cose sarebbero cambiate. Non è successo perché la concorrenza tra le aree urbane d'Europa è quella che sottotraccia sta lavorando da qualche decennio e sta ridisegnando la mappa e la gerarchia europea del-

le città. Questa concorrenza era stata per secoli congelata dai confini che le nazioni e le culture avevano disegnato ma che sono cadute, grazie al disegno intelligente dell'Unione europea. Alla mobilità globale dei capitali si sono aggiunte così la mobilità dei lavoratori in Europa e la mobilità studentesca, che erano praticamente inesistenti e che ogni anno adesso fanno un piccolo progresso, redistribuendo persone, saperi, reddito e capacità fiscale. In questa battaglia lenta e quotidiana, che avviene quasi sottotraccia, la città ai piedi delle Alpi e che continua a guardare alle sue

bellezze, non sta vincendo. Eppure, si tratta di una dinamica che si sarebbe potuta prevedere, semplicemente comparando la mobilità interna degli Stati Uniti con quella interna europea. La seconda, posta nelle stesse condizioni, si sarebbe prima o poi avvicinata alla prima.

Il ritardo c'è e di certo i collegamenti sono la prima necessità per essere concorrenziali. Invece i buoni collegamenti ferroviari arriveranno, ma in ritardo di venti o trenta anni da quando sono state collegate tra loro le città tedesche e francesi. Da Torino a Monaco di Baviera, in

treno, occorrono non meno di 10 ore, la metà di quelle necessarie per la stessa tratta verso la città bavarese da Parigi. L'aeroporto della città, che per la prossimità della pista al centro urbano avrebbe dovuto costituire una gemma per offerta di collegamenti, ha avuto invece un'impressionante viavai di destinazioni aggiunte e cancellate, con il che l'affidabilità di poterci trovare dal resto d'Europa non è tale da favorire il sereno atterraggio di investimenti.

Questi sono veramente mancati, in termini di investimenti internazionali, anche la depressione competitiva sistemica italiana, che ci ha sfavorito, ma sono anche stati cercati attivamente con bassa convinzione. Non sono mancati, a guardare le cifre, gli investimenti privati interni, ma il poco Pil prodotto indica che, in media, non sono stati efficienti. Ecco, per ritrovare la strada dello sviluppo bisogna rimettere al centro le scelte

che possono riaccendere il motore produttivo. Di fronte all'emergenza e all'inesorabilità della transizione energetica, che impatta sulla mobilità in modo definitivo, il cuore automotivo della città non ha prodotto idee per riproporsi come protagonista. Le imprese medie, che sono il vero motore del-

Data: 12.04.2022 Pag.: 71
Size: 470 cm2 AVE: € 127840.00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



la crescita del valore aggiunto, sono troppo poche, meno che in qualsiasi altra regione del Nord. Non riprenderemo a crescere se annualmente la demografia delle imprese non ci restituirà la fotografia di imprese medie che sono diventate grandi, di imprese piccole che sono diventate medie, magari fondendosi, e di imprese micro che siano nate per continuare non tanto ciò che sappiamo fare, ma per iniziare ciò che nel mondo si afferma come novità e come opportunità di profitti ed occupazione.

Se nella elaborazione delle

soluzioni al declino ha prevalso fino ad oggi l'idea che tutto sommato la qualità della vita potesse salvarci, sarebbe bene svegliarsi da questo discreto narcotico. La qualità della vita si costruisce sulla base economica, nella quale è inutile mentirci, siamo rimasti indietro.

*Direttore **Centro Einaudi** —

Supplemento a cura di:
Marco Zatterin
Dario Corradino
Grafica: Mauro Barbero
Illustrazione di copertina:
Andrea Bozzo

