

RETE EUROPA: I BUCHI

Binario morto
Non soltanto
Torino-Lione

TROISE ■ A pagina 5

NON SOLO TORINO-LIONE ECCO I COLLEGAMENTI MANCANTI

Tutti i buchi nella rete europea
Si rischia di bruciare 725 miliardi

LE TRATTE CRITICHE

Oltre alla Tav, ci sono anche il terzo valico e la Vitoria-Bordeaux

Antonio Troise

NON DI SOLA Tav. La grande Rete europea dei trasporti, la cosiddetta Ten-T, comprende nove 'corridoi' che toccano, come i nodi di una enorme metropolitana, gran parte dei Paesi del Vecchio Continente. A questi, poi, occorre aggiungere circa 35 tratte transfrontaliere, che rappresentano sicuramente gli anelli più importanti del più grande progetto di investimenti attualmente in atto in Europa. Certo, ogni tratto e ogni tunnel ha la sua storia, i suoi cantieri più o meno a singhiozzo e i suoi problemi. Nell'elenco delle opere che compongono il nuovo tracciato, non mancano le aree critiche. Nel gergo si chiamano *missing link*, i 'collegamenti mancanti'. E, spesso, la mancata realizzazione di una tratta, piccola o grande che sia, rischia di avere un effetto economico negativo sull'intero progetto. Insomma, non c'è solo il tunnel Torino-Lione a rendere problematico il completamento della Rete.

ANCHE il terzo valico, inserito nel corridoio che dovrebbe collegare il Mediterraneo e il Mare del Nord procede a rilento, fra mille ostacoli. Un copione simile a quello che sta andando in onda in Spagna, per la tratta Vitoria-Bordeaux del corridoio Atlantico. Tre snodi fondamentali per la Ten-T. Mal comune mezzo gaudio? Macché: il loro mancato completamento, infatti, costerebbe tantissimo agli europei.

A condurre sul campo una sorta di analisi costi/benefici dei *missing link* è stato uno dei maggiori istitu-

ti di ricerca europei, il Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung. E, i numeri contenuti in un rapporto ancora poco conosciuto, sono impressionanti. Partiamo da un dato.

La realizzazione della grande Rete, se tutti i collegamenti venissero completati in tempo, avrebbe un effetto fortissimo sull'economia, facendo crescere il Pil dell'1,8%, quasi 2.750 miliardi di euro. Senza considerare l'impatto sull'occupazione generato dalla nuova crescita economica: dieci milioni di posti. A fronte di un investimento di 457 miliardi di euro. Il calcolo è presto fatto: ogni euro investito nella rete Ten-T ne genera almeno 17. Un affare.

Dati in linea con quelli diffusi ieri in un rapporto redatto per conto della Commissione europea da due società, una tedesca, la M-Five, e la Trt, una srl di Milano presieduta da Marco Ponti, l'autore dell'analisi costi-benefici messa a punto per Toninelli.

Lo studio, che valuta gli effetti diretti della rete Ten-T sull'occupazione, prevede un aumento di 100mila posti di lavoro solo in Italia nel 2030. Oltre a 26 tonnellate di Co2 in meno.

Il problema, ovviamente, è che non tutto sta filando per il verso giusto. E non è detto che la rete si realizzi così come è stata immaginata. «Oggi la linea storica Torino Lione non è solo più un collo di bottiglia - spiega Paolo Fioletta, ex commissario governativo della Tav -, ma è ormai riconosciuta come *missing link*, un anello mancante del Corridoio Mediterraneo e assume, per l'Ue, un valore strategico sempre più rilevante e transnazionale, che supera la dimensione binazionale di Italia e Francia».

SECONDO l'istituto tedesco, infatti, gli investimenti in queste opere sono in grado di attivare investimenti tre volte maggiori rispetto alla media degli altri corridoi.

La loro mancata realizzazione, avrebbe la conseguenza di ridurre il Pil europeo di 725 miliardi da oggi al 2030 bruciando quasi 1,9 milioni di posti di lavoro, quasi 50mila occupati in meno per ogni miliardo non investito. Ma non basta. Lo studio scende ancora di più nel dettaglio e cerca di simulare gli effetti economici del mancato completamento di alcuni dei corridoi più caldi. Partiamo proprio da qui: se l'Italia decidesse di abbandonare la Tav, ci sarebbe un effetto sul Pil europeo di circa 384 miliardi di euro da qui al 2030, con una perdita di circa 750mila posti di lavoro. Il tutto con un risparmio d'investimenti di poco inferiore ai 30 miliardi. Ancora più pesanti gli effetti economici nel caso in cui non si riuscisse a chiudere l'anello del corridoio mediterraneo.

In questo caso potremmo avere una perdita di Pil (potenziale) di circa 800 miliardi di euro nei prossimi 12 anni e la mancata creazione di circa un milione e mezzo di nuove opportunità di lavoro. Una vera stangata per un'economia, come quella europea, che nel 2019 continuerà a crescere con il freno a mano tirato. Con Paesi, come l'Italia, che hanno imboccato la strada della recessione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA GAFFE A FAVORE NELLO STUDIO UE, CONTRARIO NELL'ANALISI ITALIANA

E Ponti a Bruxelles si scopre pro Tav

■ ROMA

MENTRE in Italia il dibattito sulla Tav è in fermento, scoppia il caso di due analisi contrapposte sull'opera. C'è, infatti, uno studio europeo di 116 pagine che promuove la Tav. Niente di nuovo, salvo il fatto che tra i soggetti promotori dello studio c'è anche la società Trt di Marco Ponti (foto), lo stesso esperto che ha redatto l'analisi costi-benefici richiesta dal ministro Toninelli che dava parere negativo. Com'è possibile? Ponti ha cercato di metterci una pezza: «Non ho firmato e non ne conosco i contenuti». Ma la valutazione è entrata nel dibattito, tanto che viene citata dai francesi del Comité Transalpine Lyon-Turin che ribattono

all'attendismo italiano: «Stop alla farsa». «Quella non è una analisi costi benefici, ma sull'impatto, che si basa su analisi di valore aggiunto», ha aggiunto Ponti. Supportato dal Mit, guidato da Toninelli: «Lo studio riservato sul corridoio mediterraneo ha visto una partecipazione solo marginale della società 'Trt trasporti e territorio', presieduta da Ponti». In serata è intervenuta l'ad della società Silvia Maffii: «Sono state mischiate le mele con le pere. La differenza è che lo studio che abbiamo fatto noi, cui Ponti non ha mai visto, è uno studio a livello macroeconomico che analizza gli impatti della realizzazione di tutti i corridoi Ten-T, mentre l'analisi di Ponti guarda a un singolo progetto».



Focus

I bandi Telt: quanto valgono

I bandi di gara che lunedì dovrebbero essere pubblicati da Telt, il soggetto incaricato dai governi di Italia e Francia di realizzare la Tav, hanno un valore pari a 2,3 miliardi di euro



Il glossario

Che cos'è la Tent-T

Si tratta della grande Rete europea dei trasporti che comprende nove corridoi che toccano gran parte dei Paesi Ue. I 'collegamenti mancanti', tra cui il tunnel della Torino-Lione, rischiano di avere ricadute sull'intero progetto

LA MAPPA UE DEI TRASPORTI

