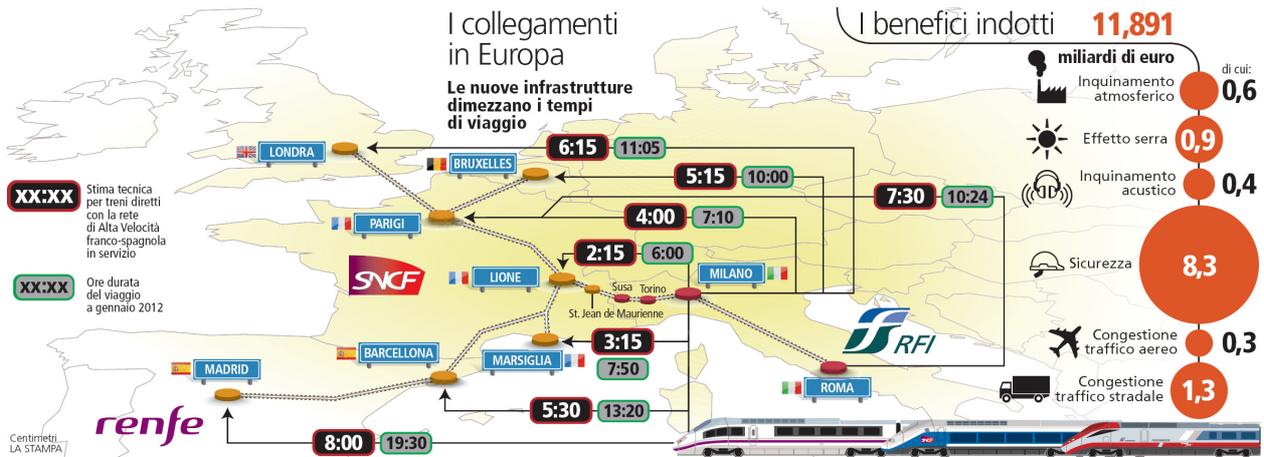


## Dossier/Alta Velocità



# “Tav, vantaggi per 12 miliardi”

L'analisi costi-benefici presentata a Roma. Il ministro Passera: “Opera utile, bisogna accelerare”

**MAURIZIO TROPEANO**  
 ROMA

Ci sono due numeri che, meglio di altri, giustificano per il ministro delle Infrastrutture, Corrado Passera, «il via libera del governo ad un'accelerazione della Torino-Lione». Il primo (200 milioni) è relativo al bilancio economico finale (redditività meno costi) e dimostra come «l'opera trova una sua giustificazione economica nel sostanziale pareggio tra i costi di costruzione (24,7 miliardi per i 270 chilometri della linea che diventano 8,2 nel progetto low cost, ndr) e gestione e i benefici trasportistici derivanti dalla nuova linea». Il secondo «dimostra che l'opera genera anche un consistente flusso di benefici netti per la riduzione dei danni ambientali (effetto serra, inquinamento, incidenti)». Secondo l'analisi costi-benefici, presentata ieri a Roma dal presidente dell'Osservatorio Mario Virano, la somma di questi due numeri mette in evidenza come la

**«Eliminati 700 mila mezzi pesanti, il calo degli incidenti varrà 8,3 miliardi di euro»**

Tav si porterà dietro vantaggi complessivi per «12 miliardi nel corso di 50 anni, anche se l'effettiva vita utile dell'opera è di almeno il doppio».

**Il decennio perduto**  
 L'analisi costi-benefici è stata rivista alla luce della crisi economica iniziata nel 2008 e formula le previsioni sulla base dello scenario del «decennio perduto», giudicato il più realistico: teorizza una ripresa dell'economia europea che progressivamente si riporterà sui tassi di crescita pre-crisi ma con un ritardo di circa 10 anni.

**Merci e passeggeri**  
 Secondo Virano l'attuale ferrovia non è «in grado di intercettare la domanda esistente: è antieconomica e commercialmente fuori mercato per carenze oggettive e non emendabili nella sua tratta alpina». E Passera aggiunge: «Oggi è un punto di debolezza per il Paese». La Tav per-

metterebbe di drenare una parte consistente del traffico merci che interesserà l'arco alpino occidentale nei prossimi 20-30 anni: circa 40 milioni di tonnellate nel 2035, pari al 44% del totale dei transiti in volume previsti sul corridoio. Questo spostamento su rotaia elimina 700 mila mezzi pesanti.

**I fattori esterni**

Lo studio prende in esame i costi a carico della collettività derivanti o meno dalla realizzazione di un'infrastruttura e che hanno un forte impatto sociale: inquinamento, gas serra, rumore, incidenti e le congestioni del traffico. Gli effetti più rilevanti sono legati alla riduzione dell'incidentalità stimata in 8,3 miliardi; meno morti, meno feriti, meno mezzi distrutti e carichi dispersi.

Per i passeggeri le stime indicano un aumento di 1,8 milioni. A regime: tempi di percorrenza dimezzati e capacità di trasporto raddoppiate.

Il livello locale  
 Lo studio analizza gli effetti della nuova linea sul traffico regionale passeggeri e le potenzialità legate al loisir (circa 80 milioni) mentre le attività di cantiere hanno un costo negativo di 127 milioni. Le maestranze spenderanno sul territorio circa 280 milioni in gra-

do di generare valore aggiunto per 91 e investimenti indotti per 13. Gli occupati sono circa 1850 (media annua, quasi la metà locali) che raggiungono 5800 con l'indotto, 420 posti di lavoro permanenti.

**Nuova linea ed Europa**  
 Ma a giustificare l'opera ci sono anche ragioni di carattere geopolitico: le nazioni collegate dal corridoio mediterraneo rappresentano quasi il 40% dell'export italiano in Europa. Racconta Passera: «Con il vicepresidente della



Conseguenze occupazionali: lo studio stima 1850 occupati, 5800 con l'indotto, 420 posti di lavoro permanenti

**Ricadute sul territorio**  
**«Le maestranze spenderanno 280 milioni di euro»**

Commissione, Siim Kallas, abbiamo fatto il punto delle grandi reti Ten. Vista sulla carta la Torino-Lione è un piccolo pezzo ma è determinante per il completamento di tutti i collegamenti orizzontali e verticali». Per dirla con Virano «non è una cattedrale nel deserto». Ancora Passera: «Ci collega all'Africa e all'Europa dell'Est e alla Russia. Dal punto di vista geopolitico avere una rete che vede l'Italia al centro non è poco».