

TORINO-LIONE

Tav in stand by ma ogni euro ne renderebbe 4

Alta velocità Torino-Lione ancora in stand by in attesa delle valutazioni del governo. Ma uno studio calcola che per ogni euro speso il Pil crescerebbe di quasi quattro. La ricerca sarà presentata domani al dibattito organizzato a Torino dagli imprenditori piemontesi per lanciare l'allarme sul gap infrastrutturale. Al confronto parteciperanno anche i colleghi francesi del Medef. In 22 anni l'opera è passata attraverso 11 cambi di tracciato, 7 fra trattati e accordi internazionali, 8 delibere Cipe e 5 valutazioni di impatto ambientale.

Filomena Greco
— a pagina 3

Tav in stand by dopo 10 progetti Ma per ogni euro ne renderebbe 4

Via crucis. Torino-Lione ancora in discussione dopo 22 anni e 11 cambi di tracciato, nonostante 7 trattati, 8 delibere Cipe e 5 valutazioni di impatto ambientale

Filomena Greco
TORINO

Da un lato la competitività delle imprese nell'area Nord-Ovest. Dall'altro l'impatto economico, diretto e indiretto, dei lavori per realizzare la tratta internazionale della Torino-Lione. Sono settimane decisive per il futuro dell'opera, che si porta dietro un dibattito politico aspro, anni difficili di contestazione e una lunga fase di elaborazione arrivata ad un punto la scorsa primavera, dopo 10 diversi

progetti e 11 cambi di tracciato. Il rischio ora è che arrivi uno stop formale da parte del Governo, se l'analisi costi-benefici commissionata dal ministro Danilo Toninelli confermerà i dubbi di una parte della maggioranza.

L'iter e le ricadute economiche

La progettazione della Torino-Lione inizia nel 1996, passa attraverso otto delibere del Cipe, conta cinque valutazioni di impatto ambientale e ha alle spalle sette tra trattati e accordi internazionali, l'ultimo dei quali ratificato dai due parlamenti. Oggi il progetto è

nella fase esecutiva, tanto che ieri Telt, la società responsabile dell'opera, ha diffuso una nota sull'ultimo bando — da 37 milioni — pubblicato sulla Gazzetta europea, quello sui controlli am-



Studio di fattibilità Il presidente di Fondazione Crb: «Gli anni scorsi i principali stakeholder della regione hanno finanziato uno studio di fattibilità consegnato a Rfi per rendere il processo più veloce»

La strategia energetica nazionale ritaglia al gas un ruolo importante nella transizione verso l'addio al carbone

Domani a Torino il dibattito organizzato dagli imprenditori piemontesi con i colleghi francesi del Medef



bientali, organizzato «in coerenza con il planning previsionale», eppure rischia uno stop.

Gli esperti del Gruppo Clas (coordinati dai professori della Bocconi Lanfranco Senn e Roberto Zuccheti) hanno calcolato, nero su bianco, quanto vale l'impatto socio-economico delle opere per realizzare la tratta internazionale della Torino-Lione: in totale 9 miliardi, considerando la quota di investimento diretto in capo all'Italia (3,1 miliardi), la produzione indiretta (3,4 miliardi) e le ricadute sull'indotto (2,5 miliardi). Un moltiplicatore di tre punti, dunque, che salirebbe a quota 3,77 se si considera l'effetto sul Pil del valore complessivo della produzione attivata in Italia per i lavori della tratta internazionale. A beneficiare delle ricadute economiche sarebbe il comparto costruzioni, in primis, seguito da servizi alle imprese e industria. Rispetto all'impatto complessivo sul Pil, pesa in termini positivi la quota che l'Ue investirà direttamente per realizzare il collegamento, pari al 40% del suo valore. Secondo l'elaborazione curata dal gruppo di lavoro, l'intero finanziamento per costruire la sezione transfrontaliera, considerando quota italiana e

parte di quella europea, raggiunge i 5,4 miliardi, cifra che sommata alle ricadute della produzione indiretta e dell'indotto porta ad un totale di 11,3 miliardi, con un rapporto tra Pil prodotto e spesa sostenuta dall'Italia di quasi 4 a uno. Spalmato nel tempo, l'impegno finanziario diretto dell'Italia per realizzare la tratta internazionale della Torino-Lione - tunnel di base e stazione internazionale di Susa - tra il 2020 e il 2027 raggiunge i 350 milioni all'anno, a fronte di un aumento del Pil nazionale pari a 1.320 milioni. Con un margine positivo di 970 milioni. Una valutazione socio-economica, quella di Clas, che di fatto evidenzia come sia positivo il delta tra l'investimento diretto che l'Italia deve sostenere, in base all'accordo del 2012 che stabilisce le percentuali a carico di Italia e Francia, e le ricadute complessive sul prodotto interno lordo.

Il dibattito

Le conclusioni dello studio saranno al centro dei lavori durante la giornata organizzata domani a Torino da Confindustria Piemonte (Fabio Ravanelli) e dall'Unione industriale di Torino (Dario Gallina), alla presenza del presidente degli industriali italiani Vincenzo Boccia. Una chiamata a raccolta di 200 tra aziende e imprenditori, accanto alle associazioni territoriali dell'asse attraversato dal Corridoio mediterraneo: oltre al Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lom-

bardia, Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige. Al tavolo gli esponenti del Medef, la Confindustria francese, e Jean-Louis Colson, Capo dell'Unità Reti di trasporto per la Commissione europea. Al centro del dibattito anche le potenzialità future delle reti europee, in particolare rispetto ai traffici dal Far East, tema su cui interverrà Raffaele Marchetti, della Luiss.

La fotografia

Tra le premesse metodologiche dello studio, il valore dell'interscambio tra Italia e Francia, oltre 70 miliardi, con un saldo attivo di 10 miliardi per l'Italia, e più di 42 milioni di tonnellate di merci trasportate lungo l'asse dei due paesi, per il 90% su gomma. Ma cosa succede sugli altri versanti? La Svizzera ha realizzato a sue spese due tunnel di base. Sull'intero arco alpino sono 7 i tunnel di base in fase di realizzazione: oltre al Moncenisio, Gottardo, Ceneri, Lötschberg, Brennero, Semmering e Koralm.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI IN GIOCO

2,5
miliardi

I FONDI GIÀ STANZIATI

Il 40% dei costi a carico Ue
Attualmente (al 7 giugno) sono stati spesi o impegnati 1,7 miliardi. Il costo certificato della sezione transfrontaliera è di 8,6 miliardi: 40% a carico della Ue, 35% all'Italia e il 25% alla Francia. L'Italia ha già stanziato 2,5 miliardi e deve completare il finanziamento con 409 milioni al netto dell'adeguamento monetario. Entro luglio 2018 sono stati lanciati bandi per circa 3 miliardi di euro che diventeranno 5,5 miliardi entro il 2019

24
chilometri

GLI SCAVI EFFETTUATI

Previsti 162 Km di gallerie
Finora sono stati scavati 24 chilometri di galleria su 162 totali. Realizzati anche 65 chilometri di sondaggi. L'opera è prevista in esercizio nel 2030. Per realizzarla sono stati siglati 7 accordi di cui 4 trattati internazionali ratificati dai due Parlamenti. Sono state studiate 11 alternative di tracciato, approvati dieci progetti con 8 delibere Cipe, effettuate 5 valutazioni di impatto ambientale e 10 Conferenze dei servizi

70
miliardi

LO SCAMBIO MERCI

Saldo per l'Italia di 10 miliardi
L'interscambio tra Italia e Francia vale oltre 70 miliardi, con un saldo attivo appunto per l'Italia di 10 miliardi. L'interscambio tra l'Italia e il quadrante Ovest europeo vale circa 150 miliardi con un saldo attivo per l'Italia di 20 miliardi. Sono oltre 42 milioni le tonnellate di merci trasportate sull'asse Italia-Francia, più di tutto il traffico della Svizzera. Il 90% delle merci tra Italia e Francia viaggia su gomma



AGF

Cantieri aperti. Già scavati 24 chilometri dei 162 previsti. I cantieri sono stati visitati recentemente da Antonio Tajani (nella foto) presidente del Parlamento Ue