

Tav e lavoro, i numeri reali sugli operai nel cantiere italiano: oggi sono una decina. E se partisse l'opera? 470 per 10 anni

di **Thomas Mackinson** da *Il Fatto Quotidiano* del 24-01-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/01/24/tav-e-lavoro-i-numeri-reali-i-4mila-occupati-che-sono-400-per-10-anni-lo-scenario-formidabile-di-50mila-posti-indiretti/4912302/>

“I numeri degli occupati nei cantieri della Tav già ora e di quelli che saranno impegnati a regime, dicono chiaramente qual è l'**impatto positivo sull'occupazione** della realizzazione della Tav e le sue importanti ricadute sul Pil nazionale”. Lo dice **Sergio Chiamparino** al *fattoquotidiano.it* mettendosi sulla scia dei [politici, degli industriali e dei sindacalisti impegnati a salvare l'Alta Velocità sulla tratta Torino-Lione](#), dopo la bocciatura annunciata dell'opera da parte del team scelto dal governo guidato dal professor Marco Ponti. L'anticipazione ha incendiato il clima politico tra manifestazioni di piazza, **mozioni urgenti**, ipotesi referendarie e tentativi di formare **maggioranze alternative** in Parlamento. L'esecutivo giallo-verde viene accusato di essere “*irresponsabile*” perché, insieme ai treni merci, getterebbe al vento “migliaia di posti di lavoro”: **4mila** solo per il “cantiere”, almeno altrettanto per gli **indiretti**. Addirittura **50mila** per il presidente di Confindustria **Vincenzo Boccia**. La **questione occupazionale** però resta controversa, al di là delle cifre annunciate, sbandierate e citate sui giornali: per sapere quanti siano gli **occupati diretti**, impiegati cioè nella realizzazione, bisogna sentire l'azienda che costruisce l'opera mentre su quelli **indiretti** (il famoso “indotto”) ogni prefigurazione è invece teorica e scivolosa, al punto da essere stata **accantonata** nell'ultima analisi. Proviamo a fare ordine.

La società italo-francese Telt incaricata di realizzare l'opera spiega che attualmente “sul cantiere italiano si contano **una decina di lavoratori**, operai perlopiù”. E gli ottocento posti? E i futuri quattromila? “A Chiomonte è tutto bloccato, l'effetto Toninelli è stato questo”, dice al *fattoquotidiano.it* il presidente dell'Osservatorio sulla Tav **Paolo Foietta**. “Proprio quando dovevano partire le gare per il lotto grosso – spiega – è arrivata la sospensione e **150 persone che stavano lavorando** sono rimaste **ferme per sei mesi**. Una parte di questo personale è stata spostata sull'altro lato, al cantiere di **Saint-Martin-La-Porte** in Francia, un'altra è in **cassa integrazione**”. Quanti ne beneficino non si sa, il dettaglio non è noto a **Telt**, la società italo francese incaricata di realizzare l'opera perché ad attivarla sono le sue aziende fornitrici.

Gli 800 “nel cantiere”? 530 in Francia, altri 280 in ufficio

Vediamo di capire però **quali posti**. Telt spiega che dei circa **800 lavoratori** attualmente impiegati **530** sono all'opera nel cantiere francese, dove la fresa ha scavato **26 km**. **Una decina**, come detto, sono al cantiere di Chiomonte, dove “lo scavo deve ancora partire e al momento sono impiegati operai per la manutenzione e transizione del cantiere a quello del **cunicolo esplorativo**, nell'opera di studio del terreno della zona e lo scavo vero e proprio del tunnel di base”. **Altre 280 persone** sono impiegate tra società di servizi e di ingegneria nella stessa società pubblica che si occupa della realizzazione della Torino-Lione. “A pieno regime i cantieri daranno però impiego diretto a **4.761 lavoratori** e altrettanti nell'indotto”. Da dove viene fuori questo dato? La società spiega che è la risultante di **studi-parametro** effettuati sui dati relativi a **cinque opere geognostiche** terminate in Francia da Ltf, che l'ha preceduta.

I “4mila posti di lavoro”? Sono 476 in media per 10 anni (poi si chiude)

Va precisato però, giacché quasi nessuno lo fa, che i 4mila posti sono in realtà **spalmati in dieci** anni con un picco nel 2022-2023 rispettivamente di **756 e 722 addetti** e poi il calo fino ai **104 del 2029** ([scarica la tabella con andamento occupazionale](#)). La media per anno è di **476 posti** e questo dato – più correttamente rappresentato che nelle semplificazioni da titolo di giornale o nelle dichiarazioni dei politici – rende meglio il peso reale della “questione occupazionale” diretta: vista così, la Tav è l'equivalente di una **media azienda di riguardo**, importante sicuramente, ma analoga alle 3.787 con più di 250 addetti attive in Italia (dato Istat estratto il 19 gennaio 2019). Semmai con una differenza importante che non deprime a favore: la “azienda Tav”, come tutte quelle di cantiere, vive solo per dieci anni. Alla fine lavori, prevista per il 2029, chiude e il 99% delle maestranze mobilitate torna a casa. “Certo – dicono dagli uffici Telt di Torino – alla fine resteranno essenzialmente i **responsabili di esercizio e manutenzione** dell'opera”.

L'indotto dei “50mila posti”...

Per ammissione degli stessi promotori l'effetto occupazionale della messa in esercizio della linea “non è **mai** stato incentrato sull'obiettivo di **creare qualche centinaio di posti di lavoro**”. E' scritto nelle **contro-deduzioni del governo** alla Comunità montata ormai sette anni fa: [quei posti di lavoro – si legge nel documento datato 2012 – sono “un importante effetto indiretto della messa in esercizio, ma sono solo una piccola parte dei benefici attesi per l'intero sistema economico Piemontese, a seguito della realizzazione della nuova linea”](#). Per le associazioni datoriali, a partire da **Confindustria**, la Tav è diventata essenziale alla crescita del Paese: è il simbolo stesso del braccio di ferro con il governo sul destino delle **grandi opere in Italia**, quella che idealmente spegne o accende ogni speranza di rimettere in moto l'edilizia e smuovere il Pil (“*Infrastrutture: Boccia, governo apra cantieri a partire da Tav*”, “*La Tav porterebbe a regime 50mila posti di lavoro, l'analisi d'impatto deve tenerne conto*”). La **Cisl** è dello stesso parere e parla di “*indubbe ricadute occupazionali*” a rischio. Per l'**opposizione** la Tav oggi è anche il cantiere dove scavare tra le **divisioni all'interno del governo**, tra la Lega pro Tav e i Cinque Stelle da sempre contrari. Il 15 gennaio scorso, il Pd ha presentato in Senato [la mozione di Mauro Laus che cerca di unire tutte le forze attorno al “sì Tav”](#) isolando i Cinque Stelle e spaccando il governo. Non mancano accuse esplicite al governo, come quella del deputato piemontese **Giacomo Portas** che ribadisce: “Con la Tav fa perdere migliaia di posti di lavoro” (28 dicembre 2018). Gli effetti reali, su contratti da attivare, sono quelli visti poco sopra.

C'è poi un **effetto indiretto e indotto** sul lungo periodo da considerare. Su questo terreno però la previsione occupazionale si fa più sfuggente che mai, prestandosi a **semplificazioni e usi impropri** da parte di sostenitori e detrattori dell'opera. I numeri fanno per lo più riferimento a **stime**, la cui incertezza è dovuta alla difficoltà di calcolare con precisione i settori produttivi che beneficerebbero della nuova linea ferroviaria. Iniziamo col dire che è noto come l'**analisi costi-benefici** sul tavolo del governo realizzata dal team del professor Ponti non si avventuri **per scelta** in questo campo. La ragione è teorica e metodologica, spiega lo stesso Ponti al *fattoquotidiano.it*: "Analisi e modelli economici sul **valore aggiunto** applicati alle grandi opere assumono come sempre nullo il costo/opportunità sia del capitale che del lavoro e quindi danno sempre **valore positivo**. Hanno senso solo nella comparazione **tra opzioni diverse** per capire la più favorevole, non in assoluto. E dunque non sono un criterio utile per una decisione politica basata su numeri". Proprio su questo punto si prepara una delle **dispute tra economisti** più accese di sempre, appena il "dossier" che ha bocciato la Tav diverrà pubblico.

...ma l'effetto indiretto non è definibile (ci hanno provato 7 studi in 22 anni)

Del resto, non meno controversi sono gli studi che presentano **scenari formidabili** per l'occupazione. Le analisi sugli impatti economici dell'opera, ha ricordato lo stesso Chiamparino, sono state **ben sette in 22 anni**. Nessuna però, evidentemente, ha fornito risposte decisive anche perché si tratta per definizione di studi teorici, basati su calcoli e modelli astratti applicati di volta in volta a scenari specifici.

Nel 2011 la **Commissione Europea** doveva decidere se finanziare l'opera e ne ha commissionato uno che resta forse il più corposo di tutti. Per ammissione dello stesso commissario Foiatta, però, "le analisi costi benefici invecchiano come lo yogurt. Nel caso specifico, lo studio era durato un anno e mezzo e aveva dato risultati più che positivi sui vantaggi del Tav. Purtroppo **era basato su dati pre-crisi**, uno scenario di riferimento totalmente diverso dall'attuale e da rivedere".

Nel 2015 la Commissione Ue ha poi commissionato un rapporto al prestigioso *Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung*. L'analisi ([scarica il documento](#)) non stima i **posti di lavoro** creati ma quelli **che si andrebbero a perdere** in caso di mancato completamento del programma. Alla base del calcolo, un'equazione per cui – nel settore dei progetti transfrontalieri – ogni miliardo di euro non investito causerebbe la perdita di **44.500 potenziali posti di lavoro**.

Tra gli studi più recenti spicca poi quello realizzato sempre su dati Telt in collaborazione tra Osservatorio Tav e il gruppo Clas, con la supervisione del professore della Bocconi **Roberto Zucchetti** ([leggi sintesi e tavole](#)). Applicando modelli predittivi su catene di valore indiretto lo studio ipotizza negli 11 anni di lavoro previsti l'impiego di **125mila "unità di lavoro"** tra Italia e Francia, cioè addetti a tempo pieno", così divisi: 30mila diretti, **53.144 indiretti**, 42mila per indotto. Da questa stima molti dei sostenitori dell'effetto occupazionale, con Vincenzo Boccia in prima fila, hanno tratto **la semplificazione** sui "50mila posti a rischio".

Il derby tra analisi e cantiere

"Non dico che le analisi lasciano il tempo che trovano", conclude il commissario Foiatta, "ma qui siamo a un bivio: o scegliamo la logica perversa del gioco dell'oca, per cui il contesto cambia in continuazione e tutte le volte che ho finito un'analisi costi benefici non faccio l'opera ma un'altra analisi, con avvistamento sugli studi, oppure in questo momento uso l'analisi che ho nel momento in cui assumo la decisione; e poi uso altri strumenti che esistono per monitorare le situazioni di contesto, ma senza rimettere in discussione tutto, al limite aggiustandola perché io sennò non farò mai un'opera ma una nuova analisi costi e benefici. Non si può dire che non esiste nulla, esistono tante cose ma non piacciono a **Toninelli**".

Naturalmente su queste previsioni non sono mancate le contestazioni di metodo e di merito, non ultima sull'**imparzialità del dato** che proviene pur sempre dal soggetto promotore e dall'esecutore, dunque meno attendibile sul piano della **terzietà e indipendenza**. Se siano numeri realistici si vedrà. Negli ultimi giorni ha preso quota l'ipotesi di una **mediazione** tra la posizione dei Cinque Stelle e della Lega per una sorta di "mini-Tav", che prevede la realizzazione solo del **tunnel di base** al confine tra Italia e Francia, senza completare la nuova linea sul versante italiano ma limitandosi ad ammodernare quella esistente con un risparmio di **1,7 miliardi**. Se mai dovesse passare questa linea, tutti i numeri scritti e urlati finora sarebbero da *resettare*.