

COSTI & BENEFICI**CRITERI DISCUTIBILI
E RISULTATI PARADOSSALI**di **Ennio Cascetta**

Il rapporto del Mit sulla analisi benefici costi della linea Torino-Lione, contiene diversi aspetti non condivisibili che ne inficiano le conclusioni e le eventuali decisioni su di esse basate. Il primo riguarda la valutazione dei costi. Si

considerano come costi non solo quelli di investimento e di gestione dei servizi ferroviari ma anche, e soprattutto, i mancati introiti delle accise sul carburante per la riduzione dei tir e delle auto e quelli dei gestori autostradali. — *Continua a pagina 3*

LA RELAZIONE SOTTO LALENTE**CRITERI DISCUTIBILI E RISULTATI PARADOSSALI**di **Ennio Cascetta**— *Continua da pagina 1*

Nello scenario di maggiore traffico (irrealistico per lo studio) questi "costi" valgono rispettivamente 6,1 e 7,9 miliardi con un risultato economico («Van») negativo dell'intero investimento di circa 7,8 miliardi. Nello scenario ritenuto più realistico dallo studio, si dimezza il traffico ferroviario, i mancati ricavi dalle accise si riducono a soli 1,6 miliardi e i mancati introiti dei gestori autostradali a 2,9 miliardi con un «Van» ancora negativo di circa 7 miliardi. Insomma le cose vanno meglio (o meno peggio) e si "risparmiano" 800 milioni se la ferrovia trasporta meno merci e meno passeggeri. È agevole concludere che le cose andrebbero ancora meglio (o meno peggio) se una volta finita la ferrovia questa non fosse aperta al traffico. È evidente la distorsione di queste ipotesi che confondono analisi economica ed analisi finanziaria e valutano la convenienza di un investimento sulla base dell'attuale sistema di tassazione indiretto tutto basato sui carburanti. Se cambiasse la tassazione italiana spostandola dai carburanti ai tabacchi o ai giochi di azzardo cambierebbe radicalmente la convenienza economica dell'investimento. I sistemi di tassazione si cambiano, le infrastrutture e la visione del sistema dei trasporti nazionale ed europeo basato su un uso maggiore della ferrovia e su una

minore dipendenza dai combustibili fossili e dall'autotrasporto, no. Se si facesse una analisi benefici costi dell'intera rete ferroviaria italiana utilizzando il metodo utilizzato dal Mit potrebbe risultare conveniente chiuderne buona parte lasciando che persone e cose si spostassero unicamente su strada, ancor meglio su autostrada. Una conclusione davvero paradossale per un ministero che si è ripetutamente espresso per la tutela dell'ambiente, la sicurezza stradale, il trasporto ferroviario dei pendolari e contro le concessioni autostradali.

Ancora, risulta molto discutibile il metodo utilizzato per calcolare i benefici. Un euro in meno per i concessionari autostradali vale solo 50 centesimi come risparmio dell'automobilista. Una conseguenza di un metodo tradizionale, e teoricamente superato, di calcolare i benefici dei consumatori che però presuppone che vengano eliminati dai costi e dai benefici i trasferimenti, cosa non fatta nella analisi del Mit. E a proposito di mancati introiti degli operatori, nella analisi non c'è traccia di tanti altri operatori avvantaggiati dalla crescita del traffico ferroviario, ad esempio i terminalisti portuali che vedrebbero aumentare il traffico di container per il migliore collegamento ferroviario dei porti liguri.

Altrettanto incomprensibile appare il quadro della valutazione. Vengono considerati i costi di investimento (11,5 miliardi) e i benefici della intera tratta Bussoleno-San Jean de Murien, e quindi i costi sostenuti dalla Francia, dalla Ue e le perdite di accise italiane,

francesi e svizzere. È come se la analisi le stesse facendo la Ue, che le ha ripetutamente fatte con tecniche più sofisticate. Anche in questo caso un paradosso aiuta a comprendere meglio. Se la linea fosse a costo zero per l'Italia (la Ue e la Francia pagano tutti i costi) anche nell'ipotesi più ottimistica sul traffico, l'analisi risulterebbe egualmente negativa. Ma questa analisi benefici costi non dovrebbe servire per le decisioni dell'Italia?

Inoltre, la valutazione dei costi di investimento (almeno quelli relativi al contributo italiano di circa 5 miliardi) dovrebbe tenere conto della attuale situazione economica, dell'elevato tasso di disoccupazione non solo nell'edilizia, oltre che degli effetti indotti sull'economia, sia diretti che indiretti. Tutto ciò manca nell'analisi che tiene conto solo della disoccupazione del settore e riduce il costo finanziario dell'investimento di un mero 15 per cento.

Infine, le stime di traffico appaiono arbitrarie. Buona parte del rapporto è dedicata a dimostrare l'eccessivo ottimismo della stima del 2011 che prevede 52 milioni di tonnellate merci, 4,6 milioni di passeggeri di lunga percorrenza e 8 milioni di passeggeri regionali al 2059 e si propongono valori sostanzialmente dimezzati sulla base di diverse ipotesi di crescita del Pil (e quello europeo?). Sia i primi che i secondi a quanto è dato capire non si basano su un'analisi dei flussi di domanda dell'intero settore alpino che oggi utilizza i passaggi di Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco tenendo conto della maggiore convenienza di per-

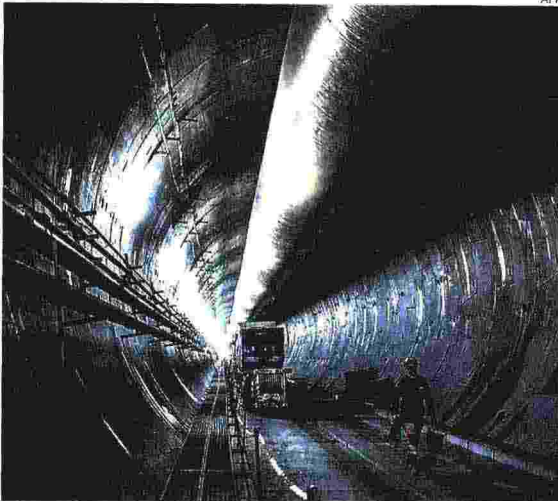
corsi che utilizzano il nuovo tunnel con prestazioni completamente diverse, treni merci lunghi 750 metri e pesanti 2000 tonnellate o di convogli di alta velocità che impiegano 2 ore e 40 minuti da Milano a Lione contro le 5 ore attuali.

Insomma leggendo il rapporto del Mit si ha la netta sensazione di un approccio pregiudizialmente contrario alla ferrovia, come direbbe Totò "a prescindere", in netto contrasto con le scelte fatte nei decenni dal nostro Paese, dalla Ue e da tanti altri Paesi del

mondo, ad iniziare dalla Cina.

Professore ordinario di pianificazione dei trasporti alla Università Federico II di Napoli e coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit 2015-17

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“
Se si utilizzassero gli stessi criteri per l'intera rete ferroviaria converrebbe chiuderne buona parte

Lavori in corso
I tunnel scavati fino ad oggi considerando il totale dei lavori è di 25 chilometri

