



Il Progetto Prioritario TEN-T N. 6 Lyon-Turin, tra lotte popolari e crisi economica

Mercoledì 16 Novembre 2011, 15.00 - 17.00

Parlamento Europeo, Strasburgo
Sala F01101

Aspetti economici e finanziari della linea ferroviaria Torino - Lione

Marco Ponti, Professore ordinario di economia dei trasporti al Politecnico di Milano 83187513@aliceposta.it

1. Il progetto non sembra definito, né sono noti piani finanziari di sorta

Sono emerse recentemente ipotesi di una realizzazione del progetto per fasi, che richiedono nuove analisi tecniche, economiche e progettuali. Inoltre l'assenza di un credibile piano finanziario dell'opera, in un periodo di estrema scarsità di risorse pubbliche, rende ancora più incerto il quadro decisionale in cui si colloca, con gravi rischi di "stop and go".

2. Il ritorno finanziario sembra comunque trascurabile, anche con scenari molto ottimistici

Le analisi finanziarie preliminari sembrano coerenti con gli elevati costi e il modesto traffico, cioè il grado di copertura delle spese in conto capitale è probabilmente vicino a zero.

3. L'analisi Costi Benefici ha gravi carenze, e ciononostante i risultati sono marginali

L'analisi assume una crescita del traffico molto ottimistica, calcola in modo errato il surplus dei consumatori, prevede benefici di sicurezza irrealistici, e presenta un saggio di rendimento interno compreso tra il 4 e il 6%, che lo collocherebbe comunque tra i progetti marginali.

4. Ci sono opere con ritorni certamente più elevati: occorre valutare le priorità

Il tunnel del Brennero presenta costi inferiori e un traffico molto superiore, così come i fenomeni di congestione estrema nelle aree metropolitane non lasciano dubbi sull'esistenza di alternative molto più urgenti e socialmente redditizie.

5. Il ruolo anticiclico di questo tipo di progetti sembra trascurabile

Le grandi opere civili presentano un'elevatissima intensità di capitale, e tempi di realizzazione molto lunghi. Altre forme di spesa pubblica presenterebbero moltiplicatori molto più significativi.

6. Forse è il caso, anche data la crisi finanziaria, di ripensare la questione modale, anche per l'ambiente

Per quanto delicato sia il tema, gli investimenti ferroviari presentano ritorni finanziari molto bassi rispetto a quelli autostradali, e la diversione modale che generano appare anche in presenza di domanda rilevante, piuttosto modesta, soprattutto per le merci. Interventi più diretti sulle tecnologie dei motori stradali forse avrebbero effetti ambientali analoghi con costi pubblici molto inferiori.

Ci sono legittimi dubbi funzionali, e quindi economici, sul concetto di corridoio

I corridoi europei sono tracciati semi-rettilinei, con forti significati simbolici, ma privi di supporti funzionali. Lungo tali corridoi vi possono essere tratte congestionate alternate a tratte con modesti traffici. Prevedere una continuità di investimenti per ragioni geometriche può dar luogo ad un uso molto inefficiente di risorse pubbliche, oggi drammaticamente scarse.

%%%