

Scocca l'ora delle analisi costi-benefici?

Il ministro delle Infrastrutture ha promesso un riesame dei progetti di opere già programmate. Per Torino-Lione, Terzo valico e alta velocità Brescia-Padova si potrebbe decidere subito la sospensione. Da considerare gli effetti distributivi delle scelte.

di **Marco Ponti** da *LaVoce.info* del 19-06-2018

<http://www.lavoce.info/archives/53691/scocca-lora-delle-analisi-costi-benefici/>

Infrastrutture sotto analisi

Al Salone dell'auto a Torino, il neoministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, intervistato sul futuro della linea ferroviaria Torino-Lione ha affermato che "l'obiettivo è quello di analizzare costi e benefici di tutte le opere. In poche settimane inizieremo a dare le prime risposte".

Sarà davvero la volta buona? Intenti analoghi del suo predecessore sembrano essere rimasti lettera morta, senza alcuna ricaduta sulle scelte di investimento. A quanto è dato sapere, non una sola opera è stata fermata perché ritenuta, alla luce di una valutazione quantitativa, troppo costosa in relazione ai benefici attesi.

La tempistica suggerita dal nuovo ministro sembra comunque poco realistica. Una valutazione dettagliata degli investimenti pianificati richiederebbe necessariamente tempi molto più lunghi. È però possibile assumere subito decisioni prudentziali. Per le principali opere in progetto sono stati infatti elaborate negli scorsi anni analisi semplificate che forniscono elementi sufficienti quanto meno a prevedere una pausa di riflessione, con uno stop alle procedure di autorizzazione di nuove spese.

Ci riferiamo in particolare alla linea ferroviaria Torino-Lione, al Terzo valico e all'alta velocità Brescia-Padova. Per queste opere, pur assumendo ipotesi favorevoli in termini di crescita della domanda e di capacità di acquisizione da parte delle nuove infrastrutture, i risultati ottenuti sembrano molto negativi. Per la Torino-Lione, Rémy Prud'Homme ha stimato un Van (valore attuale netto) negativo per 19 miliardi. I benefici per gli utenti e la riduzione dei costi esterni generati dal progetto sono dello stesso ordine di grandezza della riduzione delle entrate fiscali per gli stati e della diminuzione dei pedaggi per i concessionari autostradali.

Tableau 2 - Bénéfices et coûts du projet

	Année d'ouverture (M.)	VAN année 1 à 4% (M.)
Investissement		-18520
Surplus des consommateurs :		
Pour les passagers	+34	814
Pour les marchandises (Mont-Cenis)	+22	372
Pour les marchandises	+21	499
Surplus des producteurs :		
Chemins de fer	pm	pm
Sociétés tunnels	-49	-1175
Sociétés d'autoroute	pm	pm
Variations recettes de l'Etat		
Perte de TIPP	-84	-2002
Externalités :		
Bénéfices pollution évitée	+3	78
Bénéfice CO ₂ évité	+13	310
Bénéfices accidents évités	+12	272
Décongestion	pm	pm
Total (hors investissement)	-28	-831
Total (avec investissement)		-19350

Note : la VAN est calculée au taux de 4% pour les années 1 à 50

Fonte: Prud'Homme, R. 2007, *Essai d'analyse coûts-bénéfices du tunnel ferroviaire*

L'analisi assumeva un costo pari a -18,5 miliardi. La successiva revisione del progetto, realizzata dal Mit, ne ha determinato una significativa riduzione: l'attuale stima del costo di realizzazione del tunnel di base è intorno ai 9,6 miliardi, cui si devono aggiungere 2,7 miliardi di opere sul lato italiano. La perdita economica conseguente alla realizzazione dell'opera, assumendo inalterati i benefici, sarebbe dunque superiore ai 10 miliardi.

Negli ultimi mesi, quale argomento a sostegno della opportunità di proseguire i lavori, è stato a più riprese avanzato quello di una penale da pagare. In realtà non ve ne è traccia negli accordi sottoscritti. E alla luce dei dati appare difficile comprendere quale sarebbe il danno che Francia o Unione europea subirebbero con lo stop al progetto.

Per quanto riguarda il Terzo valico, i benefici [sono stati stimati](#) pari a 2,05 miliardi contro un costo di investimento di 6,3 miliardi. Una parte delle risorse è già stata impegnata. La valutazione se proseguire o meno con i lavori dovrebbe scaturire dal confronto tra i costi ancora da sostenere e i benefici preventivati.

Risultati non dissimili sono stati stimati da un'analisi indipendente per la linea alta velocità Brescia-Padova, dal costo previsto di circa 8 miliardi, pure in questo caso assumendo ipotesi molto favorevoli al progetto. Certo, sarebbe necessaria una analisi che tenesse in conto aspetti più complessivi del progetto e comunque i lavori non sono nemmeno iniziati.

Convieni passare dalla strada alla ferrovia?

Analoghe valutazioni dovrebbero essere effettuate per tutte le altre opere e dovrebbero altresì essere estese alle decisioni di spesa nel settore. Ad esempio, non vi è alcuna solida evidenza che gli incentivi previsti per il trasferimento di parte dei flussi di merce dalla strada alla ferrovia e al mare siano giustificati alla luce dei benefici conseguiti. Vi sono, anzi, fondate ragioni per dubitarne. Sulla lunga percorrenza infatti, come evidenziano anche i risultati dell'analisi della Torino-Lione, l'attuale livello di prelievo fiscale sui carburanti è tale per cui le esternalità risultano ampiamente recuperate. Il segmento degli spostamenti "critico" è quello relativo alle terminalizzazioni – la tratta iniziale e finale – che avvengono prevalentemente in zone suburbane caratterizzate in alcuni ambiti (si pensi in particolare alle "tangenziali" delle grandi città) e fasce orarie da elevati livelli di congestione. Tali criticità non possono però essere contenute con il trasferimento modale: tranne eccezioni, infatti, questa parte di collegamento sarebbe comunque effettuata con mezzi stradali.

Accanto all'efficienza della spesa, vi è un altro aspetto fino a oggi trascurato che dovrebbe invece essere approfondito, quello degli effetti distributivi. La spesa pubblica a favore del trasporto ferroviario e dei trasporti collettivi viene spesso motivata alla luce dei benefici che ne conseguirebbero per la collettività nel suo insieme. In realtà – si pensi ad esempio alle linee alta velocità – la parte largamente maggioritaria dei benefici conseguenti alla riduzione dei tempi di viaggio e al miglioramento della qualità degli spostamenti viene goduta da un numero molto limitato di soggetti: si tratta di circa 200mila passeggeri al giorno, tre italiani su mille.

Chi non se ne serve o ne fa un uso molto sporadico ha sostenuto come contribuente un costo molto più alto del vantaggio ricevuto, e nello spostarsi in auto [sopporta un elevato carico](#) fiscale.