

I FARAONICI PROGETTI DI TRASPORTO DELL'UNIONE EUROPEA

Rémy Prud'homme

Aprile 2008

I Ministri dei Trasporti dei paesi dell'Unione europea si riuniscono in Slovenia (a Lubiana il 5-6 maggio 2008, N.d.R.) per "prendere delle decisioni" che impegneranno l'Unione relativamente agli investimenti nei trasporti. Lo faranno - in particolare - sulla base di un documento del Parlamento europeo pubblicato nello scorso mese di marzo 2008 e intitolato "Aggiornamento dei costi dei progetti prioritari dei trasporti della rete transeuropea". Questo rapporto non è una base affidabile per assumere decisioni relative ad investimenti dell'ordine di centinaia di miliardi di euro.

I costi indicati per mega progetti, come il n. 6 "Lione-Trieste-frontiera ucraina" (circa 50 miliardi di euro), non hanno un senso economico ed istituzionale. Un tale mega progetto si compone di 5/6 progetti o tratte, di cui il Lione-Torino è il primo. Ciascuno di questi mini progetti ha una logica, attori, costi economici ed ambientali, benefici propri. Valutare ciascuno di essi è già un compito difficile. Considerare e valutare l'insieme è impossibile.

La rappresentazione in mega progetti ha per conseguenza, e sicuramente per obiettivo, di stendere una coltre di nebbia sui progetti e di rendere ogni valutazione impossibile. Gli autori del Rapporto l'hanno ben capito. Tentando di trovare delle informazioni per tratte hanno, in sintesi, fallito in questa ricerca.

Alcune delle cifre indicate sono delle grossolane sottovalutazioni. Il mega progetto n. 30 - Canale Seine-Scheldt, il cui costo aggiornato è indicato nel Rapporto in 3,5 miliardi di euro, si compone di due tratte: la prima da Compiègne a Cambrai e la seconda da Deulemont a Gent. Il caso ha voluto che io abbia studiato la prima di queste tratte, la Compiègne-Cambrai: il suo costo è stato stimato nel 2006 da una commissione molto attendibile del Consiglio Generale Francese dei Ponti in 3,7 miliardi di euro. Non so quanto possa costare la seconda tratta, ma questo costo non è certamente negativo. Anche se costasse la metà della prima tratta, l'insieme costerebbe più di 5,5 miliardi di euro, ossia il 60% in più dell'importo presentato nel rapporto. Se tutte le altre stime sono sottovalutate allo stesso modo (che a Dio non piaccia), il conto non sarebbe di 379, ma di 600 miliardi di euro.

La deriva dei costi messa in evidenza dal Rapporto è impressionante: + 15% in 2/3 anni. Ora è noto che i costi ex post sono generalmente molto superiori ai costi ex ante: è quella che chiamiamo la "scorciatoia dell'ottimismo". Ma in questo caso non si tratta di questo. Si tratta di una deriva dei costi ex ante, dei soli costi previsti. Se i costi ex ante sono passati da 340 a 379 miliardi di euro in pochi anni, si può prolungare questa tendenza e, con fiducioso ottimismo, esseri sicuri che all'arrivo il costo dei 30 progetti considerati supererà (supererebbe se questi progetti fossero effettivamente realizzati) 500 o 600 miliardi di euro.

Nessuno sforzo è stato fatto per stimare i benefici di questi progetti. Il Rapporto si accontenta di formulazioni molto vaghe e sempre letterarie: tale progetto "collegherà" tale zona a tal'altra zona. Ma lasciamo l'analisi costi-benefici agli economisti ottusi. Il disprezzo per l'utilità e la giustificazione dei progetti raggiunge il colmo del ridicolo o del cinismo con il progetto n. 10 - Espansione dell'aeroporto della Malpensa. Ora si sa che questo aeroporto, una delle realizzazioni faro dell'Unione europea, è stato una catastrofe economica che ha contribuito a rovinare Alitalia. Decenza vorrebbe che si dimenticasse questo errore. Al contrario, la politica sembra essere quella di perseverare nell'errore. Se tutti i progetti presentati hanno una utilità comparabile, c'è da essere inquieti.

E' stato d'altra parte annunciato che le autorità politiche europee avevano ottenuto dalla BEI - Banca Europea degli Investimenti (la più importante banca d'investimenti mondiale, che presta denari anche alla Banca Mondiale) un impegno su questi progetti. In generale si può affermare come sia pericoloso che una banca - che si finanzia sul mercato, e che non deve finanziare (a norma del suo statuto) che progetti socio-economici redditizi - divenga il braccio armato dei politici.

Fortunatamente l'impegno della BEI è più simbolico che reale. Si tratta di un piccolo importo, non è una spesa ma una garanzia. Concerne soprattutto i progetti capaci di essere redditizi grazie ai pedaggi. Non ce ne dovrebbero essere molti nell'elenco. Per la maggioranza sono progetti ferroviari che non incasseranno mai a sufficienza e quindi non saranno in grado di rimborsare i capitali investiti. I privati si avventureranno in questi progetti, nel quadro del PPP (*partenariato pubblico privato*, N.d.R.) alla sola condizione che la parte fondamentale dell'investimento sia finanziata dai governi a fondo perso. E' in questo quadro che la BEI potrà eventualmente intervenire.

Tutto ciò non serve che a nascondere l'essenziale: i 400 (o 600 o 800) miliardi di euro previsti per questi investimenti contribuiranno a poco o nulla allo sviluppo economico dei Paesi dell'Unione europea, ma sicuramente aumenteranno le imposte o l'indebitamento dei Paesi che ne "beneficeranno". Oppure si faranno a danno di spese pubbliche più utili come l'istruzione e la ricerca. Da una parte l'Unione europea impone agli Stati membri la riduzione delle spese pubbliche e del debito (parametri di Maastricht, N.d.R.). Dall'altro lato, attraverso questi faraonici progetti di trasporto decretati "prioritari", l'Unione europea spinge verso spese pubbliche e l'indebitamento. E' difficile non vedere una contraddizione.

(*)Rémy Prud'homme

Professore emerito Università di Paris XII

www.rprudhomme.com