

4 marzo 2019 10:31

Governo. Tav: 18 professori universitari smentiscono l'analisi costi-benefici di Toninelli

di [Primo Mastrantoni](#)



Tav: 18 professori universitari ed esperti di economia ed ingegneria dei trasporti smentiscono l'analisi costi-benefici del ministro Toninelli.

La chiameremo l'analisi costi-benefici del ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, invece di quella del Gruppo di lavoro appositamente incaricato, perché, come abbiamo più volte scritto, non si può affidare un incarico di valutazione di una opera a persone che hanno espresso il loro parere negativo in precedenza.

Ma sulla analisi costi-benefici di Toninelli vediamo cosa dice la relazione dei professori universitari.

"Costi indebitamente imputati all'opera e benefici non considerati, o stimati in modo discutibile. Si tratta di errori ed omissioni messi in evidenza, che rendono del tutto arbitrarie le conclusioni negative raggiunte."

La valutazione costi-benefici di Toninelli "riconosce di non aver utilizzato un modello economico di trasporti per le previsioni di domanda, sostituendolo con due scenari scelti a discrezione dagli analisti, determinando risultati non valutabili scientificamente e quindi inaccettabili".

Lasciamo, a chi voglia informarsi, al di là della propaganda penta stellata, la lettura del testo completo della relazione dei professori universitari e alleghiamo, per completezza, anche quella del ministro Toninelli.

SULLA VALIDITÀ DELLE ANALISI BENEFICI-COSTI IN CORSO PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE.

La pubblicazione delle analisi benefici-costi, svolte dal gruppo di esperti MIT presieduto dal prof. Ponti, sul collegamento ferroviario Torino-Lione e, prima, sulla linea AC Genova-Milano (Terzo valico dei Giovi) ha consentito di constatare, alla totalità degli esperti intervenuti in argomento, i molti errori (costi indebitamente imputati all'opera) ed omissioni (benefici non considerati o stimati in modo almeno discutibile) della metodologia applicata.

Si tratta di errori ed omissioni messi in evidenza, che rendono del tutto arbitrarie le conclusioni negative raggiunte.

Rafforza queste convinzioni la preoccupante relazione tecnico-giuridica (Avv. Pucciarello) che accompagna l'analisi costi benefici della Torino Lione, che a nostro avviso avrebbe dovuto essere tenuta in conto anche nelle valutazioni della benefici-costi, in quanto le valutazioni giuridiche evidenziano i possibili costi della non realizzazione del progetto.

Alcuni di questi sono certi (penali e ripristino dei territori su cui si svolgono i lavori in corso), altri probabili, secondo l'avv. Pucciarello del MIT, che riguardano non solo la restituzione o la rinuncia ai contributi UE, ma anche i potenziali danni che i paesi europei potrebbero imputare all'Italia per la soluzione di continuità di un corridoio della rete TEN-T, deliberato dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo, col voto favorevole dell'Italia, con un Regolamento europeo cioè con fonte giuridica non derogabile neanche dal Parlamento italiano con sua legge.

Entrando nel merito della valutazione delle scelte metodologiche e dei sistemi di calcolo dell'analisi, riteniamo richiamare solo alcune questioni che abbiamo ritrovato anche nella nota del prof Pierluigi Coppola, componente del gruppo di esperti presieduto dal prof. Ponti, ma che non ha sottoscritto i risultati dello studio sulla Torino-Lione.

Ci teniamo a premettere che le preoccupazioni e le osservazioni del prof. Coppola costituiscono tutt'altro che un giudizio individuale culturalmente isolato. Esse sintetizzano invece una posizione consolidata nelle discipline dell'economia e dell'ingegneria dei trasporti e riprese sia nelle Linee Guida dell'Unione Europea e dello stesso Ministero dei Trasporti (del 2017) sia nelle esperienze internazionali di studi di fattibilità.

Le questioni centrali, sempre valutate quando si affronta quello che in campo internazionale è definito un megaproject, e invece del tutto trascurate o valutate arbitrariamente nello studio redatto, sono in particolare le seguenti:

1. Lo scenario di riferimento è senza dubbio alcuno quello europeo (si sta valutando un elemento di un corridoio strategico della rete TEN-T) e, di conseguenza, se gli effetti del progetto sono in primo luogo quelli riferibili al campo nazionale (terzo valico di Genova, potenziamento del collegamento ferroviario tra Brescia e Trieste, prospettive future dei Porti della rete TEN-T europea: Genova, Venezia, Trieste) questi sono di fatto estesi a tutti i paesi connessi alla rete TEN-T dal progetto in valutazione (nel caso della Torino-Lione: Ungheria, Slovenia, Francia, Spagna e Portogallo).

Questo aspetto ha effetti diretti sulle previsioni di domanda e sui benefici conseguibili nel 'lungo periodo' con effetti distorsivi che lo studio del gruppo Ponti ammette, riconoscendo di non aver utilizzato un modello economico di trasporti per le previsioni di domanda e sostituendolo con due scenari scelti a discrezione dagli analisti, senza alcuna motivazione o analisi di sensitività. Ci troviamo così fronte ad una decisione di utilizzare 'metodologie originali' non calibrate e non supportate da altre esperienze che si scostano dalla metodologia consolidata determinando risultati non valutabili scientificamente e quindi inaccettabili.

Il sistema delle infrastrutture strategiche italiane da adeguare è già stato individuato nel sottosistema italiano della rete TEN-T (archi e nodi dei quattro core corridors, Mediterraneo, Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo, Adriatico-Baltico) il cui adeguamento ha valore strategico (in quanto definito tale perché finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di lungo periodo (2030-2050) della economia e della società europea ed italiana recepiti dai regolamenti europei 1315/2013 e 1316/2013) in quanto ordinato:

- all'adeguamento ai migliori standard tecnologici delle reti stradali, ferroviarie, di navigazione interna e dei nodi portuali, aeroportuali ed interportuali, comuni all'intera Unione Europea;
- alla riduzione delle emissioni di gas serra da trasporto anche attraverso lo spostamento modale dalla strada alla ferrovia, alla navigazione interna e al mare;
- alla eliminazione degli archi mancanti e dei colli di bottiglia che ostacolano l'allargamento e l'approfondimento fisico del mercato unico interno europeo: driver storico del successo economico del progetto di integrazione europea dagli anni '50 ad oggi.

Una corretta analisi di un progetto strategico dovrebbe pertanto determinare in quale modo lo stesso realizza l'adeguamento tecnologico, lo spostamento modale, l'allargamento del mercato interno europeo. Sono questi i riferimenti utili a valutare prima di tutto l'adeguatezza degli strumenti metodologici applicati.

L'analisi costi-benefici impiegata dal gruppo Ponti non è in grado di misurare questi benefici.

L'analisi benefici costi di un singolo elemento all'interno di un sistema di collegamenti che rispondono nel loro complesso ad obiettivi strategici sarebbe comunque uno strumento improprio per prendere decisioni, anche se tale analisi fosse condotta in modo corretto.

La rilevanza della scelta europea e nazionale è ancora più rilevante nel contesto degli andamenti dell'economia italiana che, dall'inizio della crisi economica ad oggi, ha visto crescere il ruolo dell'export dal 20 al 31 per cento del PIL e che vede nel continente europeo il principale mercato di sbocco del nostro export.

Il trasporto delle merci e dei viaggiatori attraverso l'arco alpino e i vincoli di capacità di molti di questi collegamenti stradali rendono ancora necessario l'affiancamento di un sistema ferroviario con caratteristiche tecnologiche

europee (lunghezza, sagoma e velocità commerciale) anche prescindendo dalle considerazioni sulle emissioni di gas clima alteranti, ma tenendo invece in conto il carico del trasporto su gomma in un ambiente delicato come quello alpino.

2. La valutazione dei mancati introiti dello Stato e delle concessionarie di autostrade.

La questione controversa su cui si sta concentrando l'attenzione pubblica, perché di facile comprensione, riguarda la considerazione tra i costi del progetto dei mancati introiti (Stato e Autostrade) per la diversione dei flussi dalla strada alla ferrovia.

Una scelta di politica di trasporto che non spetta di certo ad un gruppo di consulenti del MIT e che qualora venisse accolta metterebbe in discussione l'intera politica nazionale ed europea dei trasporti.

Se si immaginasse di considerare 'costo del progetto' la perdita di ricavi (dello Stato e dei concessionari) si metterebbe in discussione tutta la politica ambientale per la riduzione delle emissioni ed anche lo sviluppo dei veicoli stradali a trazione elettrica, i sistemi condivisi, lo sviluppo dei percorsi ciclo pedonali e così via.

Ma restando all'analisi costi-benefici della Torino-Lione, la forzatura del gruppo Ponti risulta evidente non appena si sottolinei che l'analisi benefici-costi non viene redatta per lo 'Stato' e tutti i 'Produttori' ma per la collettività in accordo alle linee Guida della UE e del MIT.

Se l'analisi è effettuata per la 'collettività' tutti i trasferimenti interni si annullano perché non rappresentano consumi di risorse collettive e quindi accise, iva, tasse e minori ricavi autostradali non vanno considerati.

I docenti universitari ed esperti di economia ed ingegneria dei trasporti:

Giulio Erberto Cantarella, Università di Salerno
Agostino Cappelli, Università IUAV di Venezia
Ennio Cascetta, Università di Napoli Federico II
Paolo Costa, Università Cà Foscari Venezia
Maurizio Crispino, Politecnico di Milano
Alessandro Delpiano, Pianificazione Territoriale e Trasporti Bologna
Angela Di Febbraro, Università di Genova
Guido Gentile, Università La Sapienza di Roma
María Eugenia López Lambas, Universidad Politécnica de Madrid
Edoardo Marcucci, Università di Roma 3
Giulio Maternini, Università di Brescia
Raffaele Mauro, Università di Trento
Agostino Nuzzolo, Università di Roma 2
Marco Percoco, Università Bocconi Milano
Stefano Ricci, Università La Sapienza di Roma
Francesco Russo, Università di Reggio Calabria
Lanfranco Senn, Università Bocconi Milano
Roberto Zucchetti, Università Bocconi Milano

In allegato l'analisi costi-benefici e l'analisi giuridica del Gruppo di lavoro presieduto dal prof. Marco Ponti, che chiamiamo l'analisi Toninelli.

<http://mit.gov.it/comunicazione/news/torinolione-ferrovie-alta-velocita-tav/torino-lione-ultimate-lanalisi-costi>
(<http://mit.gov.it/comunicazione/news/torinolione-ferrovie-alta-velocita-tav/torino-lione-ultimate-lanalisi-costi>)