



[Home](#) > [Dossier](#) > Tav e grandi opere: non è solo un problema di costi

DOSSIER

## Tav e grandi opere: non è solo un problema di costi

17.11.14

Paolo Beria, Raffaele Grimaldi e Francesco Ramella

1

Le grandi opere non solo costano tanto, ma sono spesso inutili. Per giustificarle ci si affida a previsioni di aumento del traffico poco realistiche. Sono necessarie analisi costi-benefici terze, indipendenti e interamente riproducibili.

### ULTIME POLEMICHE IN ORDINE DI TEMPO

Dopo le ultime polemiche a proposito dei costi di realizzazione del tunnel di base del Fréjus (parte della nuova linea Torino-Lione, impropriamente definita "Tav"), il presidente del Consiglio ha convocato una riunione per fare il punto della situazione. Una verifica puntuale della spesa prevista è senza dubbio necessaria, tuttavia il problema specifico sembra essere essenzialmente di natura contabile e formale. Non meno urgente è invece una due diligence relativa alla previsioni di traffico. Perché un investimento aumenti il benessere collettivo non è sufficiente rispettare il budget di spesa. Proprio come un nuovo stabilimento che venisse utilizzato al 10 per cento della sua potenzialità, anche scavare efficientemente un buco nella montagna sarebbe un enorme spreco di risorse se ci fosse il fondato rischio di ritrovarlo vuoto. In [precedenti articoli su lavoce.info](#) sono raccolti numerosi contributi sul tema, ci limitiamo qui a ricordare quelli che riteniamo essere i problemi più rilevanti.

### PREVISIONI ARDITE (E SMENTITE)

Per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione le stime di traffico più recenti sono quelle contenute nell'analisi costi-benefici redatta nel 2012. Vi si ipotizza che i flussi di merce che attraversano il versante occidentale delle Alpi su gomma raddoppino tra il 2000 e il 2030 e quadruplicano entro metà secolo. Le previsioni di crescita del numero di veicoli pesanti appaiono incoerenti con la reale evoluzione dei traffici negli ultimi vent'anni. Come evidenziato in figura 1, il traffico pesante attraverso i trafori stradali del Fréjus e del Monte Bianco ha raggiunto un massimo di circa 1,4 milioni di veicoli nel 1994, si è quindi stabilizzato e negli ultimi anni si è ridotto di circa il 20 per cento sia a causa della recessione sia per la diversione di una parte dei flussi su altri itinerari causata da un rilevante aumento dei pedaggi. Le proiezioni derivano dall'applicazione a quella specifica direttrice dei tassi di crescita medi dei flussi di merce registrati degli scorsi decenni lungo l'intero arco alpino. Ma così facendo: a) si ignorano le sostanziali differenze che caratterizzano le varie direttrici (figura 2) e b) non si considera che le tendenze manifestatesi nel corso degli anni Ottanta e Novanta sono in parte riconducibili a condizioni "eccezionali", come il completamento del mercato unico e la realizzazione su scala continentale di una capillare rete autostradale con radicale abbattimento dei tempi di trasporto, che non potranno evidentemente riproporsi nei decenni a venire. Sembra dunque ripetersi l'"errore" già compiuto negli studi redatti nei primi anni Duemila dalla commissione intergovernativa franco-italiana che stimavano per il 2015 un numero di veicoli medio giornaliero pari a 6.600, cioè esattamente il doppio rispetto a quelli registrati lo scorso anno. Ancor prima, sono state smentite le previsioni del traffico ferroviario sulla linea storica contenute nei primi studi di fattibilità a inizio anni Novanta: l'infrastruttura esistente avrebbe dovuto raggiungere la saturazione nel lontano 1997 (figura 3); nella realtà il numero di treni sulla tratta transfrontaliera della linea non ha mai superato la metà della capacità della infrastruttura (e oggi si attesta intorno al 25 per cento). Ma se è incerto il traffico totale, ancora più incerta è la quota effettivamente spostabile sulla nuova ferrovia, che potrebbe essere ben inferiore a quanto previsto. In termini più generali, se si conferma la decisione di procedere con l'opera nonostante il radicale cambiamento delle condizioni complessive, si rendono necessarie analisi ben più approfondite di una semplice estrapolazione di un trend storico. E l'analisi deve, necessariamente, essere fatta considerando tutte le alternative di percorso esistenti (Gottardo in primo luogo). Tutti i progetti di tunnel ferroviari in corso, infatti, contengono previsioni sostanziose di crescita del traffico: prese nel loro complesso, queste rimandano il quadro di un'esplosione del traffico che invece **non sembra affatto all'orizzonte**.

### TAV MA NON SOLO TAV

Purtroppo, la Tav, con le sue previsioni di traffico, non è l'unica grande opera che dovrebbe destare l'attenzione del Governo. Recentemente alcuni parlamentari dell'opposizione hanno ottenuto la pubblicazione delle analisi costi benefici del 2004 e del 2007 relative al trasportisticamente ben più solido progetto di tunnel del Brennero. Anche in questo caso, la documentazione ufficiale presenta problemi, sia di trasparenza che di merito. In particolare, vi sono **aspetti della valutazione che andrebbero più attentamente riconsiderati**, quali ad esempio le previsioni di domanda (ottimisticamente pre-crisi), la capacità residua della linea storica e addirittura la metodologia utilizzata. **Rilevanti problemi metodologici** sembrano inficiare anche i risultati dell'analisi relativa alla nuova linea Napoli-Bari. Per un'altra grande opera, il "terzo valico" tra Milano e Genova, non è stata resa pubblica alcuna valutazione. **Un esercizio indipendente** condotto sulla base dei pochi dati disponibili ha dato risultati fortemente negativi. Nebbia fitta avvolge anche i dati relativi al progetto di linea alta velocità tra Milano e Venezia.

Il più grave degli errori contenuti nelle analisi costi benefici - quasi tutte quelle che chi scrive ha avuto modo di vedere - riguarda la

modalità con cui viene calcolato il beneficio del traffico che cambia modo. La teoria dice chiaramente che, in assenza di un modello multimodale di trasporto, va calcolato con la cosiddetta "regola del mezzo".

Non vi è spazio qui per spiegarne la ratio (per approfondire si vedano i documenti seguenti: [Open issues in the practice of cost benefit analysis of transport projects, XVI Riunione scientifica SIET](#)), ma ignorarla genera risultati assurdi: se davvero i benefici per gli utenti che cambieranno modo fossero dell'entità calcolata dai promotori, sarebbe possibile estrarne una parte tramite le tariffe per finanziare una quota degli investimenti (cosa che viene invece ritenuta impossibile anche dagli stessi promotori).

#### I POSSIBILI RIMEDI

Nell'immediato appare dunque (ri)emergere la necessità di analisi costi-benefici terze, indipendenti e interamente riproducibili da chiunque sia interessato a confermarle oppure a confutarle e alla luce delle quali produrre valutazioni aggiornate, quantomeno per i progetti più rilevanti. L'affidamento di tali analisi ovviamente dovrebbe avvenire per gara internazionale. Questo non solo per i progetti nuovi, ma anche per quelli già dati per decisi nel recente e ottimistico passato. Il controllo della spesa pubblica, necessario in tutti i settori, non può oggi non chiedere un "sacrificio" alle grandi opere, meno utili o più incerte, quando la stessa Rfi ha già esplicitato quali sono le sue priorità, concentrate su ben più efficaci ed efficienti interventi sulla rete esistente. Infine occorre sottolineare con grande forza che per tutti questi costosissimi progetti mancano del tutto le molto più semplici analisi finanziarie, come se il problema del rapporto tra costi e ricavi per le casse pubbliche fosse assolutamente irrilevante.

Figura 1

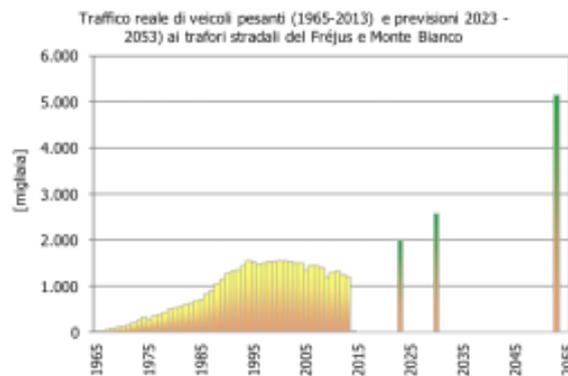
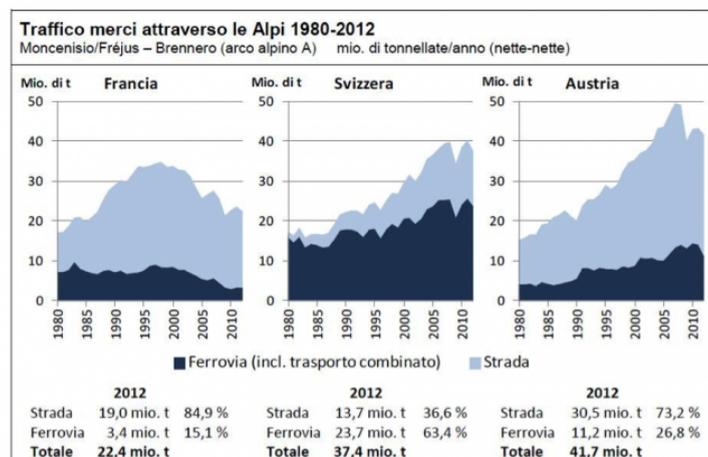


Figura 2



Fonte: Alpinfo

Figura 3

38 no Martedì 15 Ottobre 1991 CRC

## L'attuale linea Torino-Lione è quasi saturata

# Treni alta velocità Subito o sarà tardi

Tutti sono d'accordo, ma non basta. Occorre anche fare in fretta nel realizzare, attraverso una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, il collegamento tra la rete europea ad alta velocità e quella italiana che correrà da Torino a Venezia, e da Milano a Napoli. Un'urgenza giustificata dal fatto che, entro il '97, l'attuale ferrovia che attraversa la Val di Susa sarà saturata.

«Se i lavori per una linea di alta velocità tra Torino e Lione iniziassero fra uno o due anni, ne occorrerebbero 7-8 per completario perché l'opera comprende un traforo di 54 chilometri sotto il Moncenisio, hanno osservato il presidente di Confindustria, Sergio Pininfarina, e quello della giunta regionale, Gian Paolo Brizio, copresidenti del «Comitato promotore alta velocità» riunitosi ieri.

Da uno studio elaborato dal torinese «Centro studi sistemi trasporti» e dalle ferrovie francesi e italiane, risulta che l'attuale domanda sulla Torino-Lione è di un milione e mezzo di passeggeri e di 8,5 tonnellate di merci l'anno. Tenendo conto sia dello sviluppo economico, sia di quello della rete ferroviaria europea, lo studio ha individuato in 4,3 milioni di passeggeri e

14,3 milioni di tonnellate merci l'anno il massimo che la linea Torino-Lione può sopportare. Una saturazione che sarà raggiunta già nel 1997.

Una nuova linea a doppio binario di 224 chilometri (costo stimato in 7300 miliardi) capace di unire Torino a Lione in appena un'ora e mezzo, convoglierebbe sulla nuova direttrice italo-francese 7,6 milioni di viaggiatori e 18,6 milioni di tonnellate di merci l'anno.

«Il collegamento della nostra

punto sullo stato dei progetti e i tempi di realizzazione della nuova infrastruttura. Del Comitato fanno parte anche Lombardia e Veneto e le relative associazioni industriali.

Altro obiettivo del Comitato è battersi affinché l'alta velocità non si fermi a Venezia, ma arrivi fino a Trieste e, attraverso il Tarvisio, colleghi il nostro Paese all'Est europeo.

Nella battaglia per realizzare la tratta Torino-Lione il Comitato si è allineato, nel luglio scorso, con il gemello «Comité pour la liaison» a grande vitesse Lyon-Turin-Milano la cui ispiratrice è la Regione francese Rhône-Alpes, come la Regione Piemonte lo è per il Comitato italiano. Un'alleanza strategica: il governo francese, pur essendo favorevole alla Lione-Torino, è tentato dal privilegiare la Parigi-Strasburgo. Brizio, Pininfarina, il vicepresidente della Rhône-Alpes, Pierre Dumas, il 30 settembre sono volati a Bruxelles per avere l'appoggio anche del commissario Cee ai Trasporti, Van Miert. «Facciamo pure la Parigi-Strasburgo», dice Brizio, «ma prima, o almeno in contemporanea, si realizzi la Lione-Torino».

**Beppe Minello**

### Pininfarina: «Il collegamento con traforo sotto il Moncenisio è una necessità vitale per tutta l'economia italiana»

rete ferroviaria con quella europea - ha detto Pininfarina - interessa l'intera economia italiana e sono qui per testimoniarlo. L'opera è una necessità vitale per l'Italia, in quanto l'incremento prevedibile dei rapporti commerciali con l'Europa, a Ovest e a Est, non devono essere ostacolati da ritardi nell'infrastrutturazione del Paese.

Il 18 novembre si terrà un convegno a Milano per fare il

Per approfondire, una selezione di articoli sul tema:



lavoce.info

Alta velocità? Dipende...

Scarica (PDF, 1.72MB)

Twitter 1 Facebook Google+

Commenta

Stampa

In questo articolo si parla di: [costi-benefici](#), [costi/benefici](#), [grandi opere](#), [Tav](#)

BIO DELL'AUTORE

PAOLO BERIA



Ricercatore in Economia dei Trasporti presso il DiAP, Politecnico di Milano. Laureato nel 2003 in Ingegneria Civile, specializzazione trasporti, e dottore di ricerca in Progetti e Politiche Urbane. Svolge attività di ricerca e professionale presso il Politecnico di Milano e ha collaborato in passato con lo studio TRT e l'Agenzia Mobilità e Ambiente di Milano. Nel 2007, visiting scholar presso IWW, Karlsruhe University (DE). I campi di ricerca sono l'economia, la regolazione e la valutazione dei trasporti. In particolare, si occupa delle problematiche relative ai grandi progetti di trasporto, dal punto di vista del processo decisionale e di allocazione dei rischi, della valutazione e degli impatti economici. Professore di "Transport Economics" presso il Politecnico di Milano e professore a contratto di "Economia dei Trasporti" presso l'università IULM. E' co-autore di due libri e ha pubblicato numerosi paper presso riviste e convegni internazionali.

[Altri articoli di Paolo Beria](#)

#### RAFFAELE GRIMALDI

Raffaele Grimaldi (1983). Laureato nel 2008 in Ingegneria Civile, indirizzo Infrastrutture di Trasporto, presso il Politecnico di Milano. Collabora con il Laboratorio di Politiche dei Trasporti (TRASPOL) presso il Politecnico di Milano. I campi di ricerca sono l'economia e la valutazione dei trasporti. In particolare si occupa delle problematiche relative alla valutazione della desiderabilità economica delle infrastrutture di trasporto.

[Altri articoli di Raffaele Grimaldi](#)

#### FRANCESCO RAMELLA



Si è laureato in ingegneria meccanica ed ha ottenuto un Dottorato di ricerca in Trasporti presso il Politecnico di Torino. Libero professionista. Ha pubblicato articoli attinenti la politica dei trasporti e l'ambiente su "Il Sole 24 Ore" e "La Stampa".

[Altri articoli di Francesco Ramella](#)