

CAMBIO DI PASSO La denuncia di quaranta esperti

“Basta grandi lavori fatti per il consenso. Servono analisi vere”

In ballo 70 miliardi, 26 solo per le Ferrovie. Tutti investimenti fatti senza studi su costi e benefici reali, tanto paga lo Stato

È in corso un grande rilancio politico delle “Grandi Opere”. I denari pubblici in gioco sono moltissimi, pari a circa 70 miliardi. Una cifra enorme se si pensa agli stretti vincoli di bilancio e tutti concentrati su un numero limitato di grandi interventi, a cui si sommano le risorse dei Contratti di Programma con Fsi e Anas. Il costo complessivo dei soli interventi ferroviari ammonta a quasi 26 miliardi di euro (Allegato al Def 2016), equivalente a oltre un terzo di quello complessivo di tutte le opere “strategiche”.

Esistono in ambito internazionale consolidate regole di valutazione economico-finanziaria, ma in Italia sono state finora ignorate. Per nessuna delle opere sopra citate c'è stata una valida analisi, pubblicamente disponibile al momento della decisione, che ne dimostrasse l'utilità sociale. Solo per alcune (il Brennero ad esempio), sono stati pubblicati documenti, peraltro oggetto di critiche metodologiche, solo dopo che la decisione era stata presa. Lo stesso vale per grandi progetti stradali, come la Pedemontana veneta, quella lombarda, e la Livorno-Civitavecchia.

L'ENTITÀ DEI COSTI previsti impone che le grandi opere passino al vaglio di pubbliche ed approfondite analisi costi-benefici da parte di valutatori “terzi” rispetto ai committenti, per evitare scelte economicamente non giustificabili, dettate da considerazioni elettorali di breve respiro (nella migliore delle ipotesi). Purtroppo esempi di progetti infelici non mancano, dagli 800 milioni già inutilmente spesi per la stazione dell'Alta velocità di Firenze che non si farà ai quasi 8 miliardi spesi per l'Av Torino-Milano, scarsamente utilizzata rispetto alla capacità, e con costi stimati tripli rispetto ad analoghe linee francesi.

Analisi indipendenti evidenziano come due progetti – la nuova linea Torino-Lione e la linea Alta capacità/Alta velocità Napoli-Bari – mostrino flussi di traffico, attuali e prospettici, così modesti da poter escludere che sia opportuno realizzarli nella forma prevista. Per la Milano-Padovale ricadute positive saranno quelle dell'aumento di capacità complessiva che si potrebbe però ottenere con interventi assai meno onerosi e impattanti, mentre trascurabile appare il beneficio della velocizzazione del traffico diretto tra Milano e Venezia. Per quanto riguarda il Terzo Valico Milano-Genova un'analisi costi-benefici, ancorché sommaria ha dato anch'essa risultati negativi.

Per tutte queste opere le previsioni di traffico sembrano essere irrealistiche, come è evidente sia dal confronto storico dei flussi reali sia dalla stima, implicitamente assunta nelle analisi, di un forte aumento della domanda a seguito della disponibilità dell'opera. Queste assumono poi tariffe d'uso invariate rispetto a quelle attuali, quindi implicitamente che l'intero costo di investimento sia a carico dell'erario.

SE È VERO che la decisione finale sulle opere pubbliche deve rimanere politica, essa non può prescindere dai risultati di analisi rigorose, trasparenti e comparative, né ignorare studi e valutazioni effettuate da esperti indipendenti e deve anche aprirsi a un confronto con tutte le parti interessate. La corruzione è deprecabile, ma un danno più grave può essere inflitto alla collettività dal dedicare enormi risorse all'ese-

cuzione di strade, linee ferroviarie o ponti non giustificati dai benefici del traffico, destinato a una crescita comunque modesta per ragioni economiche e demografiche.



**A FONDO
PERDUTO**

La corruzione è deprecabile, ma più grave ancora è dedicare enormi risorse a progetti non giustificati dai benefici di traffico

Forse per la percezione della necessità di un cambiamento, è stata recentemente creata nel ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una struttura tecnica che dovrà valutare gli investimenti pubblici se-



condo regole precise e rendendo trasparenti e meno discrezionali le scelte politiche. L'iniziativa del ministro Graziano Delrio è lodevole e necessaria, e deve ricevere il massimo supporto da parte di chi ha a cuore la cultura della valutazione e della trasparenza nelle scelte. Ma non si può fare a meno di notare che emergono forti ombre sul ruolo reale di questa struttura, se guardiamo alle contemporanee dichiarazioni della politica che certo non favoriscono valutazioni neutrali.

DA UN LATO si susseguono infatti dichiarazioni politiche in favore di "Grandi Opere" mai seriamente valutate (opera "strategica" o che "crea 100.000 posti di lavoro", ecc.), dall'altro lato molte scelte vengono dichiarate "irreversibili" a causa dell'esistenza di forti penali in caso di mancata realizzazione. Ma queste penali furono spesso stabilite su contratti affidati senza gara, con patti evidentemente lesivi dell'interesse pubblico. Prescindendo dalla consistenza giuridica di queste penali (il governo Prodi cancellò quei contratti, quello Berlusconi poi li ri-convalidò), è pur possibile valutare in modo rigoroso quali opere converrebbe alla collettività portare comunque a termine e quali sarebbero invece da cancellare o ridimensionare pur in presenza di penali (anche in funzione del loro stato di avanzamento: alcune sono appena iniziate).

C'è dunque il rischio che la costituzione di un organismo

apposito, così innovativo nei principi, copra il perpetuarsi di scelte non validate, sotto le fortissime pressioni da parte delle lobby interessate ai lavori, ma indifferenti all'utilità dell'opera. Auspichiamo che il ministro mostri nei fatti la proclamata volontà di cambiamento.

FIRMATO DA:

Dario Balotta (Osservatorio Nazionale Liberalizzazioni e Trasporti); Emilio Battisti (Architetto Beria Paolo Politecnico di Milano), Alberto Biancardi (Componente dell'Autorità per l'energia ed il gas), Lorenzo Boscarelli, Consulente di management, Salvatore Bragantini, Consigliere di Amministrazione, Univ. degli Studi di Milano, Giorgio Brosio (già Università degli Studi di Torino), Carlo Cottarelli (ex commissario straordinario per la Revisione della spesa pubblica), Lorenzo Degli Esposti (Politecnico Milano), Alessandro De Nicola (Adam Smith Society), Vincenzo Donato (già Politecnico di Milano), Massimo Florio (Università degli Studi di Milano), Riccardo Gallo (Università La Sapienza di Roma), Giancarlo Giannetti (Ingegnere), Andrea Giuricin (Università degli Studi di Milano-Bicocca), Giancarlo Graziola (già Università degli Studi di Bergamo), Antonio

Laurino (Politecnico di Milano), Riccardo Leoni (Università degli Studi di Bergamo), Alfredo Macchiati (Università Luiss), Patrizia Malgieri (Esperta in pianificazione dei trasporti), Jérôme Massiani (Università Ca' Foscari), Luca Mercalli (presidente Società Meteorologica), Aldo Molinari (Esperto di trasporto), Enrico Musso (Università di Genova), Guido Ortona (Università del Piemonte Orientale), Francesca Petrini (presidenza del Consiglio dei Ministri), Marco Ponti (già Politecnico di Milano), Maria Nadia Postorino (Università di Reggio Calabria), Paola Pucci (Politecnico di Milano), Riccardo Puglisi (Università degli Studi di Pavia), Renato Pugno (economista dei trasporti), Piero Rubino (SIPOTRA), Pippo Ranci (già Università Cattolica di Milano), Giorgio Ragazzi (già Università degli Studi di Bergamo), Francesco Silva (già Università Milano-Bicocca), Emilio Spedicato (già Università di Bergamo), Vito Tanzi (già Fmi), Renata Targetti (Università di Pavia), Angelo Tartaglia (già Politecnico di Torino), Cristina Maria Treu (già Politecnico Milano), Claudio Virno (consulente, già componente del Nucleo di valutazione degli investimenti pubblici del Ministero dell'economia), Maria Rosa Vittadini (Iuav di Venezia)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le spese corrono

I costi preventivati delle linee ferroviarie in cantiere. Sotto, Delrio e Renzi

LaPresse



I soldi per le rotaie (milioni)

Galleria di base del Brennero (parte italiana)	4.400 €
Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)	2.633 €
Linea AV/AC Milano - Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200 €
Linea AV/AC Napoli - Bari	2.656 €
Linea AV/AC Milano - Padova (escl. Treviglio - Brescia)	9.356 €
Linea Messina - Palermo	739 €
Totale	25.984 €



La scheda

LE OPERE "strategiche" valgono 70 miliardi. Qui di fianco pubblichiamo la denuncia di 40 tra economisti, docenti esperti della materia per chiedere una profonda revisione dei metodi con cui in Italia si pianificano gli investimenti pubblici: servono analisi pubbliche



La decisione deve restare politica, ma non può prescindere dai risultati di studi rigorosi, trasparenti, comparativi, né ignorare valutazioni effettuate da esperti indipendenti



È un bene che parta la struttura tecnica per valutare gli investimenti pubblici con regole precise. Ma ci sono forti ombre sul suo ruolo reale viste le uscite di politici

I protagonisti



I nomi

Alcuni dei fir-
matari: Marco
Ponti, Carlo
Cottarelli,
Salvatore
Bragantini,
Alessandro
De Nicola,
Dario Balotta
e Luca
Mercalli

.....