

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno XI - n. 4

Dicembre 2018

Rivista trimestrale on line

Registrazione del Tribunale

di Napoli

n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci

Luigi Battistelli

Andrea Boitani

Giacomo Borruso

Agostino Bruzzone

Giulio Erberto Cantarella

Fabio Carlucci

Loreto Colombo

Fabrizio Dallari

Giulio Maternini

Giuseppe Moesch

Pasquale Persico

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Lisa Russo

Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39 081 8332871

Fax +39 081 3951646

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

Editore

Giordano Editore

via Santa Brigida, 6

80132 Napoli

Tel. +39.081.18531135

Fax +39.081.3951646

www.roccogiordanoeditore.eu

Lo spazio ed il tempo fanno superare l'ABC

Alla Rivista Sistemi di Logistica, nostro malgrado, pervengono ancora contributi di esperti di settore sulle opportunità e sulle procedure adottate per mettere in discussione opere strategiche come i collegamenti che riguardano i Corridoi europei delle infrastrutture ferroviarie che interessano l'Italia, in particolare il Terzo Valico e la Torino-Lione.

Si sta utilizzando l'ABC delle opere come «cavallo di troia» per mettere in discussione opere che viceversa vanno valutate con una attenta analisi di Politica economica del Paese in una proiezione di lungo periodo per un riposizionamento geo-economico e geo-politico dettato dai tempi e modalità di sviluppo dei processi di globalizzazione.

Nel 1986 il Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, per poter formare i propri ricercatori redigeva delle schede tecniche. Riaprendo l'archivio dei nostri uffici, abbiamo ritrovato la scheda 3.10 il cui tema della ricerca era «Valutazione: Analisi costi-benefici - generalità»; che alle criticità della stessa evidenziava:

I problemi che l'uso dell'analisi costi-benefici comporta, e che quindi possono porsi come limite alla sua validità, possono così sinteticamente riassumersi:

1. difficoltà di identificazione dei costi e dei benefici associati a ciascun progetto;
2. soggettività dei criteri che vengono adottati per la valorizzazione dei costi e dei benefici;
3. quando i costi ed i benefici associabili ad un progetto si realizzano in periodi di tempo diversi (e questo è il caso in particolare degli investimenti in infrastrutture, dove i costi sono concentrati all'inizio, mentre i benefici crescono con il passare del tempo a causa dell'aumento di traffico) si pone il problema di scegliere il tasso di sconto adatto per rendere attuali e quindi confrontabili fra loro costi e benefici. Inoltre, la valutazione della convenienza economica muta a seconda dell'orizzonte temporale prescelto;
4. quando i progetti esaminati non sono indipendenti, ma alternativi si pone l'esigenza di confrontarli fra loro;



5. Infine un problema particolare è quello di una diversa valutazione dei costi e dei benefici attribuibili ad operatori compresi in diverse classi di reddito, gruppi sociali o aree geografiche (ad esempio un progetto infrastrutturale beneficia un'area depressa più di un'altra).

Al fine di valutare i costi ed i benefici ricollegabili ad un progetto di investimento, **occorre individuare preventivamente l'ambito spaziale e l'orizzonte temporale a cui si riferisce ciascuna categoria di costo e di beneficio.** È evidente infatti che la valutazione della convenienza economica non può prescindere dalla collettività (spazialmente e temporalmente individuata) su cui ricadono i costi o che trae vantaggio dai benefici.

Per quanto ci riguarda, oggi a distanza di 45 anni, la nostra posizione è che queste opere vanno lette in una logica di sistema delle macroaree economiche territoriali del Paese che negli anni passati abbiamo approfondito prima con lo studio della Fondazione Agnelli e successivamente con il Piano della Logistica del 2005 e ancora più tardi nel 2012 per un Piano dei trasporti e della logistica proiettato al 2020.

Questo significa che l'ambito spaziale non è certamente la tratta Torino-Lione, e sul piano temporale è un'opera che matura i suoi effetti nel corso dei prossimi (diversi) decenni.

Quando abbiamo aperto il dibattito sull'ABC per la Torino-Lione ed il Terzo Valico, l'abbiamo organizzato con lo spirito di dare un contributo sul piano scientifico a scelte nel settore dei trasporti misurabili in termini di effetti di politica economica generale del Paese.

Lo sviluppo del dibattito e il modo come si è gestito sul piano politico un lavoro (corretto o sbagliato che sia) ci lascia molto perplessi.

Gli articoli che pubblichiamo in alcuni passaggi risultano «aspri» perché il confronto sul tema ha aperto varchi discutibili anche sul piano delle relazioni internazionali.

Ci auguriamo che il tono della polemica rientri ed al lavoro fatto sia dato il peso che merita solo sul piano metodologico e scientifico.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

I fantasmi del passato non possono programmare il futuro

Nessuno di noi è in grado di prevedere il futuro e quindi nessuno è in grado di sapere tra quanto tempo il Paese si risveglierà dallo stato di torpore nel quale è caduto. Quello che so fare è usare la cultura accumulata negli anni per comprendere quali saranno le conseguenze di politiche, derivanti da azioni contrarie a quella che uno dei miei maestri, il professore Giuseppe Palomba, chiamava le leggi della «**Fisica economica**», e quindi sapere che la maggior parte, se non la totalità delle proposte avanzate dai governanti di questi giorni, avranno conseguenze assolutamente drammatiche.

Se si sale a bordo di un veicolo che procede a marcia indietro lungo lo stesso percorso dal quale si proviene è abbastanza probabile che ci si possa imbattere in paesaggi noti e si possono financo rincontrare le stesse persone già viste all'andata.

Le si incontra queste personalità perché non sono riuscite ad andare avanti, sconfitte dalla storia e dalla pochezza delle proprie idee pauperistiche ed oscurantiste che il tempo ha dimostrato essere assolutamente distanti da quello che i fatti hanno confermato essere previsioni corrette, pur con l'ingiuria provocata dalle crisi economiche esogene al sistema italiano, distanti dalla gente alla quale sembrava rivolta la loro azione politica.

È comprensibile e forse anche giusto che oggi i nuovi governanti vogliano formare una classe dirigente da porre nei gangli del sistema. e posso quindi perfino capire, anche se non condividere, perché si possa voler cambiare la struttura della Banca d'Italia quando si dovesse ritenere che essa fosse eterodiretta e connivente con una classe politica che si desidera abbattere e sostituire; in altri termini si tratta in fondo di una forzatura del concetto dello spoils system.

Sono convinto che nel nostro Paese, con una radicata tradizione di grand commis d'État, non sia difficile trovare alti burocrati all'altezza di compiti così gravosi ed impegnativi, anche se siamo privi della tradizione della ENA francese; il problema sorgerebbe se e solo si volessero trovare funzionari di qualità disposti ad adattarsi a decisioni già preconfezionate da parte di politici ignoranti ed inadeguati ai compiti a cui sono stati proposti e preposti.

Allora appare chiaro perché mai si sia deciso di richiamare in servizio esperti provenienti dal passato remoto, portatori di interessi politico-professionali obsoleti, platealmente sconfitti dalla storia, che mai avrebbero dovuto riapparire sulla scena politica, se non per confermare ideologicamente scelte assolutamente ottuse e sbagliate.

Persone che hanno avuto un ruolo dannoso nel periodo in cui era di moda la politica dei verdi come effetto di trascinamento di organizzazioni di altra levatura di altri Paesi.

Quando il partito dei Verdi raggiunse un buon risultato all'interno di una frastagliata coalizione, ed Edo Ronchi fu nominato Ministero

dell'Ambiente, si crearono in Parlamento le condizioni per spingere la coalizione, guidata da Romano Prodi, a cercare di bloccare la realizzazione della linea Alta Velocità Torino Venezia e Milano Roma Napoli.

Il Parlamento invitò il Ministero dei Trasporti e quello dell'Ambiente a nominare una commissione di esperti per la verifica del progetto e della sua attualità.

Del gruppo di esperti fecero parte per il Ministero dell'Ambiente il Professor Marco Ponti, il signor Pinna già esperto delle Ferrovie dello Stato, insieme ad un tecnico svizzero Ingegner Husler esperto di esercizio ferroviario che aveva operato su una realtà di modeste dimensioni quale quella elvetica rispetto a quella italiana, ed il Professor Perticaroli del Politecnico di Milano. Facevano inoltre parte come rappresentanti del Ministero dell'ambiente l'ingegner Palchetti e la Professoressa Maria Rosa Vittadini.

Per il Ministero dei Trasporti furono chiamati il Professore Eugenio Borgia, il Professore Ennio Cascetta, il Professore Capasso oltre al sottoscritto ed a supporto i più importanti tecnici del Ministero, della società TAV, ed il Professore Mario Sebastiani esperto del Ministro.

Il lavoro fu avviato decidendo di dividere in quattro tavoli le attività a cui tutti potevano partecipare ma con una maggiore e significativa presenza degli esperti maggiormente competenti ad esempio per il tavolo relativo ai problemi dell'alimentazione elettrica furono scelti quali relatori il Professor Perticaroli ed il Professor Capasso.

La cosa più singolare della decisione di costituire la Commissione, era che i verdi sostenevano a gran voce la necessità di trasferire le merci dal trasporto su gomma a quello su ferro e poi rifiutavano l'alta velocità alta capacità a favore dei vecchi sistemi di trasporto su ferro.

Trovato facilmente l'accordo tra i due tecnici Perticaroli e Capasso, la cosa più difficile da fare era superare lo sbarramento pauperistico ideologico, e ciò fu possibile attraverso la mia richiesta ai tecnici delle ferrovie di effettuare una simulazione per vedere se fosse possibile realizzare quello che tutti consideravamo assolutamente prioritario ovvero il trasferimento delle merci dalla strada al ferro.

Chiesi, e dovetti minacciare le dimissioni se non mi fosse stato fornito il dato, di stimare quale percentuale delle merci trasportate su gomma avrebbe potuto essere trasferito al ferro considerando l'ipotesi che tutta la rete vecchia e da costruire fosse stata usata solo per le merci e fosse indifferente l'origine e la provenienza delle merci stesse. Per meglio comprendere volevo che si ipotizzasse di trasportare sempre e continuamente merci via treno su tutte le tratte fino a saturazione e nell'indifferenza che si trattasse della tratta Palermo Catania o Firenze Bologna.

Erano ipotesi assurde e questo spiegava la rigidità da parte delle ferrovie di fare la simulazione che i tecnici consideravano inutile, tuttavia una volta ottenuto il dato si comprese la portata del problema: senza trasportare nessun passeggero si sarebbe potuto trasferire al massimo il 20 per cento delle merci dalla strada al ferro.

Riuscii a far comprendere come l'enunciato dei tecnici dei verdi fosse una contraddizione in termini rispetto al rifiuto del progetto in analisi.

Chiedemmo allora che si desse subito parere favorevole ai due bracci della croce Nord-Sud ovvero Torino – Milano – Roma- Napoli -Salerno ed Ovest-Est Torino Venezia Trieste con un cadenzamento dei lavori che tenesse conto del divenire del traffico garantendo però la conservazione del sedime, a tutela delle porzioni di territori che sarebbero state comunque interessate dai tracciati, con evidenti risparmi in termini di espropri e razionalità delle direttrici di traffico. Si decise così di avviare l'approfondimento per le altre ipotesi dalla Napoli Bari al Terzo Valico alla Torino Lione.

I risultati sono oggi sotto gli occhi di tutti; la frequenza dei treni nel nodo di Bologna e di altre grandi città italiane, può essere assimilata a quella di una linea metropolitana.

Siamo oggi alla stupidità applicata; una analisi finanziaria spacciata per costi benefici, incremento dei costi senza giustificazione, valori riferiti ad accise spacciati come perdite, costo ombra del lavoro trattato come se fosse un criterio di scelta del singolo e non una opportunità economica di un paese, se non è stupidità allora è manifesta malafede ed andrebbe studiata all'Università come esempio di come non si fanno le valutazioni economiche.

Se a questo si aggiunge il tentativo di riabilitare vecchi personaggi passando attraverso la candidatura alle elezioni europee, alla Commissione di studio sulla TAV, alla richiesta di attivazione del piano dei trasporti e della logistica, allora il quadro che si intuisce ha tinte molto più fosche di quelle solo inizialmente sospettate e pone ipoteche molto significative non tanto su Tunnel del Frejus, quanto su tutti gli investimenti in ferro in questo Paese.

Ho avuto modo di leggere il documento voluto da Di Maio e Toninelli sulla TAV.

Dire che sono rimasto stupefatto sarebbe un eufemismo, per la serie di elementi definibili appena singolari di cui è infarcita la relazione.

Nessun organismo internazionale come la World Bank lo avrebbe mai potuto accettare.

Alcune perle possono far comprendere meglio il mio pensiero:

I costi di costruzione che costituiscono costo complessivo a base dell'analisi è il valore totale di tratta da Lione a Torino e non la quota parte di quel costo che grava sulla fiscalità italiana. Il dettaglio non è da poco visto che da circa 9 mld si passa a circa 5.5 mld di euro, arrivando all'assurdo, se non fosse ridicolo, di condurre, all'insaputa della Francia, una valutazione di investimento pagata con i soldi dei francesi.

I benefici ambientali sono stati sottovalutati; basta vedere come vengono redatti gli ecobilanci ambientali di una qualunque opera o impresa.

La sicurezza il suo costo e soprattutto il suo valore è sotto valutata, pur richiedendo tale voce per il nostro paese un ammontare di risorse tra i 700 mln ed il miliardo di euro all'anno.

Gli obiettivi della comunità internazionale tra i quali l'abbattimento dell'inquinamento che viene abitualmente espresso sotto forma di passaggio dalla gomma al ferro, e che riguardano anche gli incentivi all'intermodalità, sono considerati in questa analisi come non rilevanti.

I flussi di traffico presi in considerazione sono quelli derivanti da una situazione di impossibilità di funzionamento della linea. Oggi il traffico è a senso alternato: significa che passa un treno alla volta per ragioni di sicurezza. Il rischio nasce dal fatto che un piccolo sbandamento del convoglio sul binario potrebbe portare alla collisione e quindi per motivi prudenziali oggi circola solo un treno per senso di marcia. C'è da aggiungere che la protezione civile francese potrebbe anche chiudere il valico per gli stessi motivi di sicurezza.

Se questo si verificasse è evidente che le ragioni che hanno indotto Ponti ed il suo personalissimo staff a valutare negativamente il valico sulla base della domanda attuale di traffico, sarebbero ancora più veritiere a causa della scomparsa totale di traffico; mancherebbe il «numerario» rispetto al quale calcolare l'incremento o la perdita di traffico.

Tra i costi sono stati inclusi le accise che lo Stato perderebbe che come è noto non sono altro che trasferimenti.

Ignorare l'evidenza che l'esistenza di un collegamento è esso stesso foriero di sviluppo, in quanto il mercato nelle sue autonome decisioni capisce la convenienza a scegliere il percorso più economico, vedi quanto accaduto per il trasporto via mare di camion dalla Sicilia al continente. Non comprendere queste considerazioni significa avere una logica molto ristretta e particolarmente grezza dell'economia.

Ed ultimo e non meno importante è la politica di tutti i paesi europei tesa a ridurre drasticamente la presenza del trasporto su gomma sulle strade.

Devo dire che non meraviglia che alcuni cosiddetti esperti abbiano potuto, per motivi aziendali, accettare di firmare quelle carte, ma quello che stupisce è che a farlo sia stato il Professore Ponti, proveniente, come si è detto, dalla Banca Mondiale.

Tre possono essere le ragioni dell'engagement di Ponti:

- lo studio è stato redatto dai suoi collaboratori aziendali di cui si è fidato, ed essendo egli impegnato in più lucrose attività professionali, vista la gratuità dell'incarico, non ha ritenuto di porre troppa attenzione ai contenuti;
- il progressivo avanzare dell'età lo ha portato a dimenticare le cose che a suo tempo conosceva bene e addirittura insegnava;
- come grandi artisti del passato (Mozart, Balzac solo per citarne alcuni), ha accettato di scrivere su commissione per compiacere il re di turno.

Per la mia conoscenza dell'uomo preferisco considerare come la più accettabile la prima ipotesi, provando pena personale nella seconda e sincera repulsione per la terza.

Se la logica proposta dovesse prevalere la conseguenza potrebbe essere analogo trattamento per le altre grandi infrastrutture ferroviarie; basti

pensare alla Napoli Bari o alla Brescia Verona o alle altre importanti richieste che vengono da ogni parte del paese.

Spero che la politica sappia comprendere come stanno le cose ed eviti a questo nostro povero Paese di subire anche quest'ultima angheria.

GIUSEPPE MOESCH

moesch@alice.it

IL COMMENTO DI ERCOLE INCALZA

Condivido pienamente l'analisi del Professor Moesch perché non è solo una motivata lettura di un passato che abbiamo dimenticato perché spesso la nostra memoria storica è corta specialmente quando si vogliono dimenticare responsabilità pesantissime che hanno ritardato la crescita economica del Paese. Ed allora l'analisi del Professor Moesch testimonia quanto siano stati deleteri i comportamenti, le scelte in ruoli istituzionali come quello del Direttore del Ministero dell'Ambiente della Professoressa Vittadini, per il completamento di un'opera come gli assi ferroviari ad alta velocità Torino – Milano – Venezia e Milano – Roma – Napoli. Spesso si dimentica che proprio l'azione diretta ed indiretta di queste persone autodefinitesi ambientaliste ha bloccato per ben due volte ricorrendo anche a provvedimenti legislativi la realizzazione del sistema alta velocità/alta capacità in Italia. In realtà se questo Paese non avesse reagito oggi non avremmo l'alta velocità non solo come rete fisica ma come rivoluzione tecnologica e non avremmo avuto una potenzialità nella offerta tale da garantire a due distinte società (Ferrovie dello Stato ed Italo) di utilizzare tali assi attraendo elevata domanda passeggeri e assicurando altrettanta potenzialità per le merci.

Per Anna Donati il discorso è diverso perché avendo vissuto anche una esperienza da membro del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato conosce bene ed ha vissuto direttamente quanto sia stata essenziale e risoltrice sia la scelta strategica di Lorenzo Necci e quanto sia stato essenziale tale progetto anche per l'interazione tra la rete ferroviaria italiana e quella europea. A tale proposito mi riferisco proprio all'inserimento nelle reti TEN-T della Torino-Lione, del Terzo Valico dei Giovi lungo l'asse Genova - Rotterdam e del nuovo tunnel del Brennero lungo il corridoio Helsinki – La Valletta. A differenza della Vittadini quindi sa bene quanto sia stato deleterio l'atteggiamento di chi in tutti questi ultimi venti anni ha cercato di essere interlocutore bloccando lo sviluppo invocando un falso ambientalismo. Ha ragione il Professor Moesch quando ritrovandoli oggi richiama il lavoro di quella commissione in cui non fu facile ottenere dai tecnici delle Ferrovie un dato: **senza trasportare nessun passeggero si sarebbe potuto trasferire al massimo il 20 per cento delle merci**. In tal modo, ricorda Moesch, fu possibile dimostrare che quanto previsto dai tecnici indicati dai Verdi era una contraddizione sia metodologica che scientifica. Solo così si sbloccò l'intero impianto ad alta velocità del Paese.

Mi spiace ma il Professor Moesch non aggiunge un ulteriore dato: quanto questi comportamenti possano e debbano essere considerati come grave danno all'erario. Aver ritardato per oltre dodici anni l'avvio della rete ad alta velocità del Paese ha prodotto un danno enorme sia per gli introiti da traffico, sia per la serie di vantaggi diretti ed indiretti generati nel vasto sistema territoriale attraversato. Un danno carico di dolo perché prodotto da persone coscienti della validità della iniziativa e motivate solo da un interesse tipicamente di schieramento. Uno schieramento che si è rivelato davvero privo di correttezza professionale ed è, ripeto, incomprensibile che le stesse persone, con un passato così indifendibile e compromesso, ripetano gli stessi errori, assumano gli stessi comportamenti.

Purtroppo io mi preoccupo sempre quando si perde la memoria storica; in questi casi vale quanto diceva Braudel: «Per essere bisogna essere stati»; quando si dimentica quello che si è stati allora in realtà non si è più nessuno.

Analisi costi-benefici delle grandi opere

COSA MANCA E COSA C'È (DI TROPPO)

Con la pubblicazione sul sito del MIT dell'ACB relativa al Terzo Valico dei Giovi, è stato possibile esaminare e valutare, anche se solo a cose fatte, il metodo e le scelte operate dalla commissione coordinata da Marco Ponti su incarico del Ministro Toninelli.

Propongo alcuni rilievi che ho potuto annotare a seguito di un paio di letture attente del documento e di approfondimenti sulle fonti, elencati come appunti per una successiva elaborazione ed un eventuale confronto con altri soggetti più esperti in argomenti specifici. Sono rilievi da tecnico, non da economista: può darsi che cozzino con qualche prassi degli studi economici e qualcuno potrà certamente obiettare che alcuni di questi rilievi toccano argomenti che non rientrano nel campo di applicazione dell'ACB. La quale, stando alle parole di uno dei componenti della commissione, è un'analisi di tipo marginale, si muove nell'intorno degli equilibri esistenti, si limita a misurare le conseguenze dirette e ragionevolmente certe degli interventi ipotizzati, e nulla dice rispetto ad altre opportunità.

Ne discende che l'ACB è uno strumento limitato che si fonda su proiezioni probabilistiche di dati scelti e analizzati da chi la fa, con riferimenti a una letteratura peraltro variegata e contrastante. E di questo non ci si può stupire, vista l'aleatorietà dei processi analizzati. Solo a partire da un quadro circoscritto come può essere un progetto e con la finalità di valutare diverse varianti della sua realizzazione un'ACB può ragionare su conseguenze «ragionevolmente certe».

A mio modo di vedere lo strumento ACB è del tutto inappropriato a valutare opere di portata molto ampia nel tempo, nello spazio e, vorrei dire, nella visione «politica» degli obiettivi; ampiezza per la quale, da un lato, l'intrinseca inaffidabilità della stima probabilistica su tempi lunghissimi si pone ad un livello tale che rende del tutto inaffidabile qualunque ipotesi sulle conseguenze, dall'altro lato impone sia di andare ben oltre le «conseguenze dirette», sia di tenere conto che le discordanze fra risultato teorico e obiettivi reali (penso alla questione del conteggio delle accise e tasse come costi) impongono maggiori riflessioni per individuare le necessarie correzioni. L'ACB può quindi essere al più una componente della valutazione, ma avendone ben chiari i limiti e non certo affidandole una funzione dirimente.

Cosa manca

Manca prima di tutto qualsiasi traccia dei calcoli effettuati, e pertanto nessuno dei valori portati a risultato dell'ACB è verificabile. Sono solo indicate alcune formule utilizzate, alcuni dati unitari di ingresso con riferimento alle fonti ma spesso rielaborati dal gruppo senza specificazioni, alcuni riferimenti alle norme seguite.

Manca quindi una chiara esplicitazione dell'estensione temporale per il conteggio dei surplus.

Manca la determinazione dei benefici per la comunità italiana derivanti anche dalle merci in transito da Genova verso altri mercati di consumo, considerati nulli, mentre invece abbiamo:

- tasse portuali e iva in ingresso;
- aumento degli introiti per movimentazioni in porto;
- aumento di occupazione per le attività del porto e gli spedizionieri;
- aumento di fatturato e occupati per le imprese di trasporto italiane;
- aumento di fatturato e occupati per lavorazioni logistiche in Italia anche per merci verso estero;
- e conseguenti introiti per lo Stato in termini di tasse e contributi.

Pensiamo solo all'esempio dei Paesi Bassi, la cui economia si fonda da secoli, con grande successo, sulla logistica delle merci di transito, non certo di quelle necessarie al piccolo mercato interno, e alla linea nuova merci Betuwelijn aperta nel 2007.

Manca (o almeno io non la ho trovata) la determinazione dei benefici per l'economia italiana in generale, derivanti dal maggior volume di merci che possono arrivare e partire via Genova (grazie alla crescita del porto) e rendere più agevole l'approvvigionamento e l'export delle filiere industriali di produzione e commercio.

Manca qualsiasi accenno ai benefici per la comunità genovese e ligure dalla miglior accessibilità in termini di occupazione, reddito e valori immobiliari con conseguente produzione di introiti per lo Stato

Manca (o almeno io non la ho trovata) qualsiasi considerazione della necessità di collegare in modo efficiente e sicuro le banchine del porto con le aree di retroporto in pianura, sola via per consentire lo sviluppo reale del porto di Genova, e dei conseguenti volumi di trasporto da affidare al sistema delle linee ferroviarie di connessione.

Manca cioè qualsiasi collegamento con i programmi e progetti di crescita del porto di Genova, che appare del tutto ignorato nonostante sia il principale beneficiario dell'opera e protagonista di primo livello del sistema economico nazionale.

Manca (o almeno io non la ho trovata) qualsiasi valutazione sui costi dell'adeguamento della rete stradale ai maggiori volumi di traffico nel caso che l'opera non venisse ultimata e il traffico del porto crescesse ugualmente. Manca cioè la possibilità di confrontare il C/B dell'opera con il C/B di una soluzione alternativa (al netto della distorsione indotta dal conteggio al negativo della riduzione degli introiti da accise sul carburante e dai pedaggi che favorisce la modalità stradale, di cui parlerò più avanti).

Manca una analisi seria della capacità reale delle linee ferroviarie esistenti e del terzo valico.

Manca qualsiasi considerazione sulla rispondenza delle linee esistenti (dei tunnel in particolare) alle vigenti norme di sicurezza, ed alle conseguenze che una gestione della sicurezza per il trasporto di merci perico-

lose può avere sulla reale capacità delle linee o sui costi di adeguamento.

Manca qualsiasi riferimento alle limitazioni derivanti dalla sagoma di profilo delle linee attuali e alle sue implicazioni nella possibilità di aumentare il traffico ferroviario su di esse.

Manca (o almeno io non la ho trovata) la valutazione dei minori costi legati all'usura della linea e dei rotabili, che riducendo il costo del trasporto avrebbe quanto meno un'incidenza nella determinazione degli scenari di crescita del traffico e dei benefici per l'economia in generale di cui ho detto sopra.

Manca per l'appunto una descrizione accurata della realtà economica in cui l'opera si inserisce e sulla quale produrrà effetti, in particolare nella perimetrazione dei beneficiari e nella costruzione delle ipotesi di traffico di riferimento. La perimetrazione appare nel documento indefinita e contraddittoria secondo i casi, e le ipotesi sostituite da scenari su valori ricavati da congetture opinabili.

Manca (o almeno io non la ho trovata) la determinazione dei benefici per i consumatori a scala europea, che dovrebbe esserci visto che si sono considerate le perdite in tasse e pedaggi (di nuovo, vedi oltre) anche in Svizzera, Austria e Germania

Manca infine tutta la parte sui costi di chiusura dei cantieri, messa in sicurezza e ripristini, contenziosi, danni, che devono comparire in uno scenario di non-ultimazione dell'opera (che in realtà non è stato considerato). Questa parte è stata recuperata attraverso una «parallela» Relazione Giuridica fatta fare dal Ministero e confluita nella valutazione finale dell'opera, per un importo non proprio insignificante di circa 1,2 mld.

Cosa c'è (di troppo)

C'è l'esposizione fra le poste negative di un importo (calcolato in modo non verificabile) relativo al minor introito per lo Stato delle accise sui carburanti per autotrazione. Il cavallo di battaglia di Ponti & Ramella e argomento assai controverso, come anche loro sanno visto che utilizzano tre pagine (su 35) per giustificarlo, oltre a dare una versione dei risultati in cui il dato non viene conteggiato.

La loro tesi è che le accise che si pagano sono molto più alte dei costi relativi alla compensazione delle esternalità, e quindi la parte eccedente è utile puro da tassazione che lo Stato può destinare ad altri scopi. Lo stesso discorso vale per le tariffe (pedaggi) autostradali in Svizzera, Austria e Germania, che sono incassati dagli Stati.

Senza stare a discutere qui punto per punto, notiamo solo che:

- Il valore assegnato alle esternalità non è verificabile, come già detto, mentre è determinante per valutare l'efficienza della scelta politica di cambio modale, al centro della critica di Ponti. Secondo il modello di calcolo del prof. Roberto Zucchetti (Quaderno 12 dell'Osservatorio Torino-Lione) il valore documentato delle ester-

nalità è al contrario molto più alto rispetto agli introiti delle accise. Una divergenza che andrebbe chiarita.

- Il livello della tariffa per i mezzi pesanti è particolarmente alto in Svizzera e Austria proprio per favorire lo spostamento verso la ferrovia, e anche per finanziare la costruzione dei corridoi ferroviari transalpini; anche la Germania attua una politica per favorire lo shift modale; non mi sembra che nessuno di questi soggetti abbia richiesto a Ponti di valutare se la loro scelta politica è corretta o no; introdurre tali fattori nell'ACB è inappropriato.
- A giustificazione viene citato lo «studio» HEATCO dell'UE del 2006, che dice che questi effetti **«should be shown»** (dovrebbero essere esposti) nell'ACB. Tale ipotesi non mi pare sia mai stata recepita in regolamenti e non è presente neppure nelle Linee Guida, che peraltro hanno vari riferimenti ad altre parti dello studio HEATCO. La motivazione è evidentemente che applicandola senza correzioni si arriva a risultati opposti a quelli attesi, ovvero che più alto è il grado di raggiungimento dell'obiettivo dell'opera (cambio modale) e peggiore è il risultato della ACB. Il documento ne parla come di un risultato controintuitivo ma corretto, che evidenzia il fatto che la scelta di diversione modale non è «economicamente efficiente»: ma questo dipende come detto dalla veridicità del conteggio delle esternalità e dei benefici (sulla quale molti dubbi sono leciti) che dovrebbero tener conto allora anche dell'aumento di introiti da tassazione sulle nuove attività rese possibili dalla messa in servizio della nuova infrastruttura (di cui a quanto è dato vedere nell'ACB non c'è traccia).

C'è l'esposizione fra le poste negative di un importo (calcolato in modo non verificabile) relativo al minor incasso dei pedaggi per i gestori delle autostrade al netto del costo di usura. Viene specificato che l'incidenza del costo di usura, che varierebbe proporzionalmente alla diminuzione del traffico, è marginale (anche perché la struttura della tariffa in Italia è definita «socialmente inefficiente») e quindi si crea una riduzione degli utili per i gestori. Ma ci si può domandare: se si crea una perdita per un soggetto privato che guadagna troppo, e si creano dei guadagni più equi per altri soggetti privati a beneficio degli utenti, dov'è il problema? Non si tratta forse di trasferimenti fra soggetti equivalenti?

C'è infine la affermazione che i produttori dei servizi ferroviari non avranno alcun beneficio dal minor costo operativo consentito dalla nuova infrastruttura, in quanto il settore è in regime di concorrenza perfetta e quindi tutto viene ribaltato sul consumatore finale. Affermazione un po' azzardata, visto che come minimo nessuno lavora per niente e che l'aumento dei volumi e quindi dei treni operati porta comunque un aumento del fatturato e di utili anche a margini invariati e bassi. Inoltre il beneficio per il consumatore finale è comunque un beneficio da considerare (ma forse queste voci compaiono in qualche conto di surplus che, non essendo esplicitato, non è appunto verificabile).

C'è nelle conclusioni dell'ACB una chiara evidenza dei limiti di quel documento: dalla formulazione di ipotesi alternative non sostenibili per tecnica ferroviaria, alla sottovalutazione del ruolo del porto di Genova; dalla citazione di informazioni datate sul funzionamento del porto di

Genova, alla scoperta indicazione della preferenza per l'utilizzo del mezzo stradale per movimentare le merci. È noto che Marco Ponti si fa un vanto di essere «indipendente» e del fatto che le sue valutazioni sono «controcorrente» rispetto a gran parte di quelle che risultano da altre metodologie ugualmente o anche maggiormente qualificate e fondate. Ma se le ferrovie vengono costantemente costruite e migliorate ovunque nel mondo, e funzionano, forse più che di indipendenza si tratta di autoreferenzialità.

FULVIO QUATTROCCOLO

info@intermodale24-rail.net

L'analisi costi-benefici della TAV

Va detto in primo luogo che le analisi costi benefici si fanno per iniziative in contesti socioeconomici noti e strutturati. Modellabili per archi di tempo limitati in modo relativamente affidabile. Per poter modellare in modo altrettanto affidabile le ricadute socioeconomiche degli interventi oggetto di studio e trarne plausibili conclusioni. La letteratura sul tema è immane e non vale la pena insistere su una conclusione che è ovvia e banale: l'analisi costi benefici su infrastrutture secolari non ha alcun senso, è un esercizio pseudoscientifico che si presta ad ogni sorta di truffa, manipolazione, imbroglio.

È disarmante la fiducia feticista nell'analisi svolta per la TAV di una classe politica che definire scientificamente sprovveduta è una ingenua cortesia. Ma più che altro fa paura.

Il collegamento ferroviario veloce Veneto, Lombardia, Piemonte, Hautes Alpes, Savoia, Dauphiné sarà l'infrastruttura **determinante** di una delle più potenti macroregioni europee: per economia, industria, agricoltura, tecnologia e finanza. Una realtà geografica paragonabile, probabilmente vincente, rispetto alla macroregione attualmente dominante quella del Centro Europa.

Quali saranno le condizioni eco-geografiche di questa nuova realtà territoriale nel 2080-90 è oggi pensabile in termini di visione politica, ma non modellabili in termini di macroeconomia.

Per questo le decisioni su infrastrutture territoriali di portata geografica su archi di tempo emisecolari o secolari si possono fare solo in un quadro di filosofia politica.

Detto questo ci si chiede come mai lo studio svolto sui costi e sui benefici della TAV che, ripeto, non ha alcun fondamento credibile sul piano scientifico perché tutte le ipotesi sulle quali si basa sono impugnabili se non esplicitamente vuote di senso comune e di obiettivo valore, come mai dicevo, questo esercizio sia considerato alla stregua di una «verità rivelata».

Il motivo va detto senza timidezza: lo studio, vuoto e ingannatore, ha la stessa matrice di vuoto inganno che connota l'attuale classe di governo e i partiti che la sostengono. E che siano una maggioranza numerica non ha alcun valore. Quasi sempre nella storia, anche recente, le «maggioranze» (magari oceaniche) ci hanno condotta alla sciagura. Con buona pace della democrazia che non sarà mai figlia di piazze incazzate. E non lo è mai stata.

Ci sarebbero molte altre cose da dire, ma una in particolare mi preme denunciare: la vergogna del Politecnico di Milano che non denuncia questo suo prodotto e se ne rende responsabile: una vera offesa nei confronti della solida tradizione dell'Ingegneria italiana della quale l'Ateneo Milanese è sempre stato illuminato rappresentante fin dalla sua fondazione nel 1863.

Appena sarà disponibile il documento e sarà possibile analizzarlo seriamente né farò una analisi precisa, e non dubito che con me ci saranno molti altri, per denunciare in modo documentato una cosa che oggi è già peraltro evidente in linea di fondamentale principio: la sua infondatezza e l'inganno che produce.

LORENZO MATTEOLI

matteoli@iinet.met.au