

EDITORIALI

L'analisi costi-benefici sulla Tav è una semplice foglia di fico

-di **Mario Baldassarri** | 06 marzo 2019

Il ministro Toninelli ha annunciato una ulteriore valutazione sulla Tav Torino-Lione che però, dice lui, non avrà elementi “scientifici”.

A ben vedere, però, è proprio la relazione della commissione Ponti che non ha alcun elemento di scientificità. E la mozione approvata dalla maggioranza pochi giorni fa dimostra che ormai tutto va rinviato a fine maggio e quell'analisi era, ed è, una semplice foglia di fico basata su numeri al lotto.

Infatti, nell'analisi costi-benefici sulle grandi infrastrutture si sa perfettamente che il primo nodo è che “l'offerta crea la domanda”. È infatti impossibile “calcolare” quale sia la domanda futura di quel tipo di servizi quando non c'è ancora quello specifico tipo di offerta.

Il ricorso al solo “spostamento” della domanda da un tipo di offerta all'altra è una mera assunzione soggettiva, se non una vera mistificazione.

Con questo criterio, l'Italia non avrebbe mai dovuto fare, oltre un secolo fa, la rete ferroviaria e la rete elettrica nazionali, né avremmo mai realizzato l'Autostrada del Sole e l'intera rete autostradale. Semmai l'errore è stato quello di fermarsi, lasciando pezzi rilevanti del Paese senza collegamenti moderni, in gran parte il Sud, le isole e le trasversali appenniniche.

Questo è vero anche per altre parti del mondo. Quarant'anni fa i giapponesi non avrebbero mai fatto lo *shinkansen* tra Tokyo e Osaka. Né oggi la Cina dovrebbe fare tutti i collegamenti ferroviari veloci che nei prossimi 20 anni ne faranno la più vasta rete al mondo di supertreni.

Ciò detto, leggiamo attentamente le 69 pagine della Relazione Ponti. Il primo aspetto di “non scientificità” è che si parte dalle valutazioni precedenti del 2000 e del 2011 per sostenere che, vista la pesante crisi di questi ultimi dieci anni, tutte le previsioni di traffico vanno «riviste e ridimensionate». Questo significa proiettare, senza colpo ferire, ai prossimi cinquant'anni una crescita del Paese tra lo zero e l'1% senza capire che la nostra crescita potenziale può e deve essere sostenuta proprio dal lato dell'offerta e cioè realizzando *in*

primis le infrastrutture che aumentano la produttività totale dei fattori. Inoltre, anche ammesso che si debba procedere al taglio di dette previsioni, non lo si può fare come nella Relazione quando si ipotizza lo «scenario realistico».

In tale scenario si dimezzano i flussi di merce attratti dal modo stradale, presupponendo che la modifica modale sia limitata entro i 500 chilometri in territorio italiano e francese, che non si verifichi per le tratte periferiche della Slovenia e dimenticando che la Torino-Lione è parte essenziale del corridoio europeo che va da Lisbona a Kiev. Se noi non la facciamo lì, la faranno francesi e tedeschi al di là delle Alpi.

Poi si ipotizza che il traffico di merci e di persone cresca dell'1,5% per tutti i prossimi decenni e non del 2,5% come valutato in precedenza.

Infine si presuppone che per il segmento di lunga percorrenza la domanda generata sia pari al 50% di quella esistente e non del 218% previsto in precedenza e quella dei passeggeri regionali sia del 25% invece del 50 per cento.

Ora, i “numeri” delle precedenti analisi potevano e possono essere anche sbagliati. Ma per cambiarli occorrono dimostrazioni basate su analisi economico-statistiche elaborate su basi scientifiche. Non bastano asserzioni senza facoltà di controprova.

Poi ci sono due aspetti a dir poco esilaranti. Il primo è che si calcola tra i “costi” la perdita dei pedaggi che subirebbero i gestori autostradali! È come se per valutare la rete dell'alta velocità avessimo dovuto calcolare le perdite causate ad Alitalia.

Il secondo è che si calcola la perdita del gettito delle accise per lo Stato a seguito dei minori consumi di carburanti. Ma allora perché non calcolare anche la perdita dei guadagni delle compagnie petrolifere e dei benzinai per il minore consumo di benzina e gasolio?

Infine c'è un aspetto che il mio maestro Franco Modigliani avrebbe definito «madornale errore».

Si tratta del tasso sociale di sconto, cioè il tasso di interesse applicato a tutti i flussi di costi e benefici misurati per quarant'anni (perché non 50 o 60?). È stato scelto il 3 per cento.

Ebbene, sessant'anni fa un altro mio grande maestro, Robert Solow, ha definito un teorema: se il tasso di interesse supera il tasso di crescita dell'economia, il debito pubblico è «insolubile», poiché cresce più del Pil e il suo rapporto è destinato ad aumentare verso... l'infinito!

Ne deriva che la Relazione “dice” implicitamente che tutti i debiti pubblici europei, non solo quello italiano, sono oggi insostenibili. Infatti non c'è nessuna economia europea che possa avere una crescita a più del 3% per tutti i prossimi cinquant'anni e tale da fronteggiare un tasso di interesse al 3 per cento.

Per di più, se il tasso di interesse è al 3% e la crescita all'1%, significa che dire che i benefici delle future generazioni “valgono” il 2% in meno rispetto alla attuale generazione. Per quarant'anni, significa che i futuri cittadini valgono “meno” rispetto a noi di oltre l'80 per cento.

In realtà il tasso sociale di sconto, normalmente applicato nella storia, è sempre stato molto più basso, tra lo zero e l'1 per cento.

Sulla base di questi errori ed arbitrarietà, la Relazione dice che “quest’opera non s’ha da fare” perché il Valore attuale netto economico è negativo e pari a circa -7miliardi di euro.

Ora, anche mantenendo tutti i numeri arbitrari della Relazione e limitandosi a “correggere” gli evidenti errori (mancato pedaggio delle società autostradali, mancato gettito delle accise per lo Stato e un tasso di sconto normale all'1%), quel risultato finale negativo diventerebbe per incanto un valore positivo pari a +8 miliardi. Certamente, l'analisi costi benefici è una valutazione molto difficile da fare “scientificamente”. Quella presentata sulla Tav Torino-Lione non è certamente una analisi scientificamente basata. Per l'appunto, è solo una poco credibile foglia di fico.

© Riproduzione riservata

