

Alta velocità Brescia–Padova: un'opera in cerca di valutazione

17.10.17

Marco Ponti

La linea alta velocità tra Brescia e Padova, affidata senza gara, ha un costo previsto di più di 8 miliardi. Ma un'analisi indipendente mostra che i benefici all'anno di apertura sono nell'ordine dei 130 milioni di euro. E forse le alternative c'erano.

Ricerca indipendente per una grande opera

Il ministero dei Trasporti ha prodotto due documenti sugli investimenti: le “linee guida” per valutarli, basate essenzialmente sull'analisi costi-benefici sociali; e un documento di pianificazione – “Connettere l'Italia” – che ne prevede molti, di cui pochi dichiarati “da valutare” e tanti, soprattutto ferroviari, considerati “strategici”, quindi non soggetti a valutazione.

La scelta lascia perplessi: dovrebbe essere tutt'al più il contrario, ma lascia ancor più perplessi il fatto che nessun investimento ferroviario, così come quelli contenuti nell'onerosissimo piano di Fsi, sia stato finora supportato da alcuna analisi economica, ma neppure finanziaria, e le eventuali previsioni di traffico non vengano comunque rese note.

Uno dei maggiori investimenti non analizzati nel documento “Connettere l'Italia” era la linea alta velocità tra Brescia e Padova, affidata a suo tempo senza gara, dal costo previsto di più di 8 miliardi.

L'intero costo è posto a carico dello Stato, anche se il fatto è raramente esplicitato. I cantieri sono in fase di avvio, senza che alcuna valutazione sia conoscibile, se non una che risale a più di 15 anni fa, cioè inutilizzabile.

Un gruppo di studiosi, facenti capo alla costituenda onlus Bridges Research, ha svolto una analisi indipendente del progetto (*lavoce.info*, per tradizione, ne ha pubblicate molte). L'analisi è di qualità modesta: come sempre per le analisi indipendenti, le risorse e i dati disponibili sono insufficienti. L'obiettivo è quello di suscitare un dibattito politico sull'uso delle risorse pubbliche (previsto anche dalla recente normativa del ministero dei Trasporti).

La metodologia adottata è sostanzialmente quella delle “linee guida” del ministero e comunque si basa sulla miglior prassi internazionale, anche se semplificata. Manca la pur indispensabile analisi finanziaria, per le ragioni menzionate.

I risultati

I risultati sembrano essere nettamente negativi, nonostante le molte assunzioni fatte in favore della fattibilità del progetto (per doverosa prudenza: il concetto di “stay on the safe side” (andare sul sicuro) prescrive che, per definire “robusta” una analisi che dia risultati negativi, deve darli anche con ipotesi favorevoli al progetto (viceversa per una che dia risultati positivi). I benefici calcolati all'anno di apertura della nuova linea sono qui riassunti (in milioni di euro/anno):

Benefici di tempo risparmiato dai viaggiatori e dalle merci in ferrovia (compreso il minor tempo d'attesa per i pendolari)	61,5
Benefici per i veicoli dell'autostrada parallela (soprattutto di tempo, per la minore congestione, e altri risparmi):	62,0
Benefici da minor inquinamento atmosferico	2,0
Benefici da minori incidenti stradali	6,1
Benefici da minor usura del manto stradale	2,0

In totale, i benefici all'anno di apertura della nuova linea risultano dell'ordine dei 130 milioni di euro. Benefici di natura più complessa, noti come “wider economic benefits”, non sono stati considerati perché la letteratura raccomanda analisi caso per caso, potendo questi essere anche di segno negativo, o frutto di “doppi conteggi”, come la valorizzazione delle aree interessate dal progetto.

Assumendo generosi tassi di crescita della domanda generata dall'investimento (che si assume crescere all'1,5 per cento composto, cioè del 70 per cento nel periodo dell'analisi) e il saggio sociale di sconto del 3 per cento raccomandato dalla Commissione europea per l'Italia, il valore netto presente economico del progetto risulta negativo per 3.329 milioni di euro. Quindi, in estrema sintesi, una perdita secca per il benessere collettivo di oltre tre miliardi di euro (pur con i limiti di questo tipo di analisi).

Questo a fronte di un costo economico (che tiene in qualche misura in conto anche gli effetti occupazionali, attraverso l'uso di prezzi-ombra per il fattore lavoro) di circa 8 miliardi di euro, valore elevatissimo se confrontato con opere analoghe spagnole e francesi.

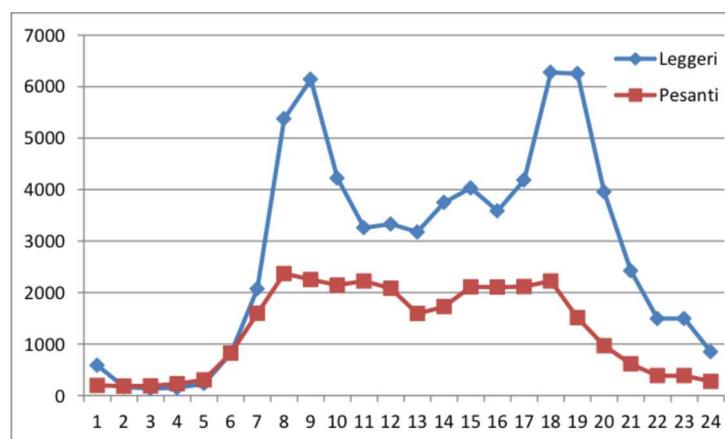
Occorre segnalare che i promotori del progetto non hanno mai preso in considerazione alternative meno costose (per esempio con una realizzazione graduale, come già fatto per la linea Torino-Lione e per quella Venezia-Trieste, o alternative di miglioramenti tecnologici, pur ampiamente possibili, o ancora le possibilità di miglioramento dell'autostrada parallela, dato che la metà dei benefici sembra originarsi dalla ridotta congestione su questa).

L'analisi è stata presentata il 19 settembre a Roma alla sede della Stampa estera, e l'intervento più interessante è stato forse quello di Yves Crozet dell'università di Lione, che ha avuto, e soprattutto avrà, un importante ruolo nel dibattito pubblico sulle "grandi opere" francesi. Quel dibattito ha già portato allo "stop" della ministra dei Trasporti d'Oltralpe a questa logica di spesa pubblica basata più sull'"arbitrio del principe" che su valutazioni economiche e finanziarie, pur auspiccate fortemente dal nostro ministero, che ha anche costituito una apposita squadra di esperti (la Struttura tecnica di missione).

Si riporta qui sotto il diagramma dei flussi sull'autostrada parallela alla linea ferroviaria Brescia-Padova, che dovrebbe essere fonte di una parte consistente dei benefici della nuova ferrovia, solo al fine di fornire un'idea della complessità dell'analisi effettuata, pur nei limiti ricordati. I dati analitici completi sono come sempre a disposizione di chi ne faccia motivata richiesta.

Nel grafico è mostrata la distribuzione oraria attuale del traffico giornaliero medio (92.200 veicoli/giorno) sull'autostrada A-4 Brescia-Padova, che è stata assunta nell'analisi.

Grafico 1



◀ 14

[Un Commento](#)

[Stampa](#)

In questo articolo si parla di: [Alta velocità](#), [Av Brescia-Padova](#), [MARCO PONTI](#), [ministero dei Trasporti](#)

BIO DELL'AUTORE

MARCO PONTI



Marco Ponti insegna economia dei trasporti, prima a Venezia e da tre anni al Politecnico di Milano. Ha svolto attività di consulenza per la Banca Mondiale, il ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato e del ministero del Tesoro occupandosi di regolazione del settore aereo e autostradale. Ha partecipato come esperto al primo e al secondo Piano Generale dei Trasporti. Svolge attività di ricerca nell'ambito dei modelli trasporti-territorio, di analisi di fattibilità economica e finanziaria dei progetti (versioni avanzate dell'analisi costi-benefici), regolazione economica e liberalizzazione del settore (tecniche di gara, regole di accesso alle infrastrutture ecc.) e di "public choice".

[Altri articoli di Marco Ponti](#)