CorrierEconomia

Data 05-09-2011
Pagina 8
Foglio 1 / 2

Torino-Lione In anteprima lo studio che verrà presentato dal commissario Virano. Buoni gli effetti sul traffico merci, meno evidenti quelli per i passeggeri

Grandi opere La Tav? Vale 12 miliardi

Con una ripresa graduale, il ritorno economico sarebbe del 4,7% annuo su 60 anni, contro il minimo Ue del 3,5%
Ma ora si parte con un progetto ridimensionato: all'Italia costerà 4,8 miliardi, un po' più della metà del previsto

DI **MASSIMO MUCCHETTI**

La Val di Susa senza pace dei no Tav avrà di che ragionare sulla nuova ferrovia ad Alta velocità che dovrebbe attraversarla, quasi tutta in galleria, per collegare Torino a Lione. Attorno alla metà di settembre il commissario del governo Mario Virano presenterà l'analisi costi-benefici dell'investimento, fatta dalla società italo-francese Ltf (Lyon-Turin Ferroviaire) su incarico della commissione intergovernativa. Certo, non sarà un pezzo di carta a far desistere i Black Bloc se vorranno ripetere le violenze dei mesi scorsi, ma agli amministratori e le comunità locali queste 50 pagine offrono una base razionale per consentire o dissentire. D'altra parte, le infrastrutture ad alto impatto ambientale in Val di Susa non sempre hanno suscitato grandi rivolte, come dimostra la pacifica costruzione della A32 e del traforo autostradale del Frejus all'epoca di Franco Frojo, gran benefattore dei sindaci della zona con i soldi dell'Anas.

Imago Economica

Lavori Mario Virano, commissario per il governo della Torino-Lione

Costi e benefici

Il rapporto promuove *ex post* una decisione politica già presa senza troppo largheggiare nelle previsioni positive, e dà anche conto delle riserve, di segno opposto, manifestate da due dei valutatori: Silvia Maffii e a Oliviero Baccelli, la prima legata alla scuola di Marco Ponti (Politecnico di Milano) e il secondo a quella di Lanfranco Senn (Bocconi).

Ltf considera i costi del progetto completo franco-italiano, 23,6 miliardi, impegnati in gran parte nei primi anni (quasi 9 a carico dell'Italia), e li compara ai benefici, che si avranno lungo tutto l'arco temporale del progetto fino al 2072. Per quanto sofisticate siano le metodologie, un periodo di tale ampiezza la dice lunga sull'aleatorietà dei conteggi.

Ma questo è il gioco delle grandi infrastrutture. Basti pensare che il vecchio tunnel ferroviario del Frejus, tuttora in uso, venne deciso da Cavour e completato nel 1871. E non chiuderà.

L'analisi parte dalle previsioni di traffico merci e passeggeri per poi stabilire qual è il van (valore attuale netto) dell'iniziativa sul piano economico e sul piano degli effetti esterni sulla base di tre scenari generali dopo la grande contrazione dell'economia europea post 2008. Ma andiamo con ordine.

Il traffico

Sulla direttrice Torino-Lione, nell'anno base 2004 transitano merci per 28,5 milioni di tonnellate,. di cui 22 su gomma e 6,5 su ferro. Nel 2053, anno limite dell'analisi, senza il nuovo tunnel, il traffico globale arriva a 97,3 milioni di tonnellate, di cui 80,7 su gomma. Con il nuovo tunnel ferroviario ad alta capacità, perché fatto a livello di pianura dove passano treni più lunghi e pesanti, il traffico sale a 110,6 milioni di tonnellate, di cui ben 58,1 su ferro. I fautori del progetto citano volentieri il sostegno ricevuto dal massimo operatore logistico del Nord Ovest italiano, Livio Ambrogio. Assai meno rilevante, nelle stime, sarebbe l'effetto dell'opera sul traffico passeggeri, ancorché vada registrato il dissenso ottimista di Baccelli.

Il ritorno economico

Ora veniamo al van. Il van economico è il saldo, attualizzato al 3,5% fisso, tra i costi di costruzione e di gestione del progetto e i benefici che ne ricavano le imprese di trasporto ferroviario e non, gli utenti privati e industriali, gli Stati. Il van degli effetti esterni, anch'esso attualizzato, monetizza la riduzione delle emissioni nocive (la ferrovia inquina meno dell'autostrada, anche al netto dell'effetto cantieri), degli incidenti e delle congestioni stradali e aeree.

I tre scenari

Ed eccoci, infine, agli scenari. Il primo, lo shock permanente, è quello in cui non si recupera più lo sviluppo precedente; nel secondo, il decennio perduto, ci vorranno 10 anni per tornare alla crescita precedente; nel terzo, il rimbalzo, si torna presto al bel tempo che fu. Nella tabella riportiamo i risultati secondo le valutazioni francesi e italiane, queste ultime più restrittive: in perdita il primo, positivi gli altri due. Ltf assume come scenario base quello intermedio, del decennio perduto.

Rispetto al capitale investito, il rendimento medio, considerando anche gli effetti esterni, è pari al 4,72% sui 60 anni. Per l'Unione europea il minimo dovrebbe essere il 3,5%. Come osservano Maffii e Ponti su *lavoce.info* , basta sbagliare una delle tante assunzioni e siamo sotto. La critica più radicale riguarda la mancata considerazione del costo opportunità per lo Stato, che finanzia l'opera con emissioni aggiuntive di debito pubblico. È questo un punto consigliato da molti economisti, ma non ancora dalle leggi. Forse perché sembra di assai di difficile esecuzione su archi secolari.

Forse già tenendo conto del-

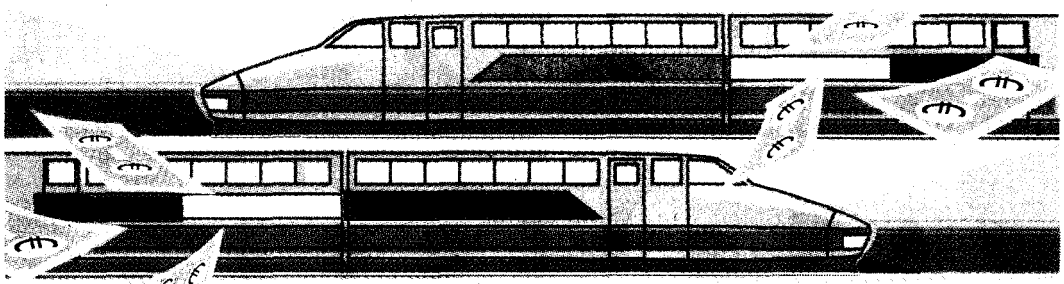
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

le osservazioni dei pessimisti (che trovano discreta udienza alle Ferrovie dello Stato e al ministero dell'Economia), il calendario del progetto esaminato da Ltf è stato rivisto. I cantieri che partono riguardano solo il tunnel di base, che raddoppia la capacità di trasporto al costo di 8 miliardi da qui al 2023. Detratti il contributo Ue del 30% e la quota francese, l'Italia dovrà affrontare una spesa di 2,8 miliardi ai quali si aggiungeranno altri 2 miliardi per il collegamento con la piattaforma logistica di Orbassano. Il resto verrà, se si potrà. Del resto, sull'alta velocità è in corso un ripensamento in tutto il mondo come testimonia l''ultimo *Economist*.

Così ridimensionato, il progetto avrà più possibilità. Anche perché i comuni interessati sono ormai solo Chiomonte e Susa, che hanno avuto stazioni e altre infrastrutture capaci di generare ricchezza nel territorio. E i comuni ribelli (la metà dei 45 della Val di Susa) stanno perdendo mordente da quando il tracciato è stato spostato sulla sponda destra del fiume, dove si estendono i comuni più disponibili all'intesa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tre scenari per il tunnel

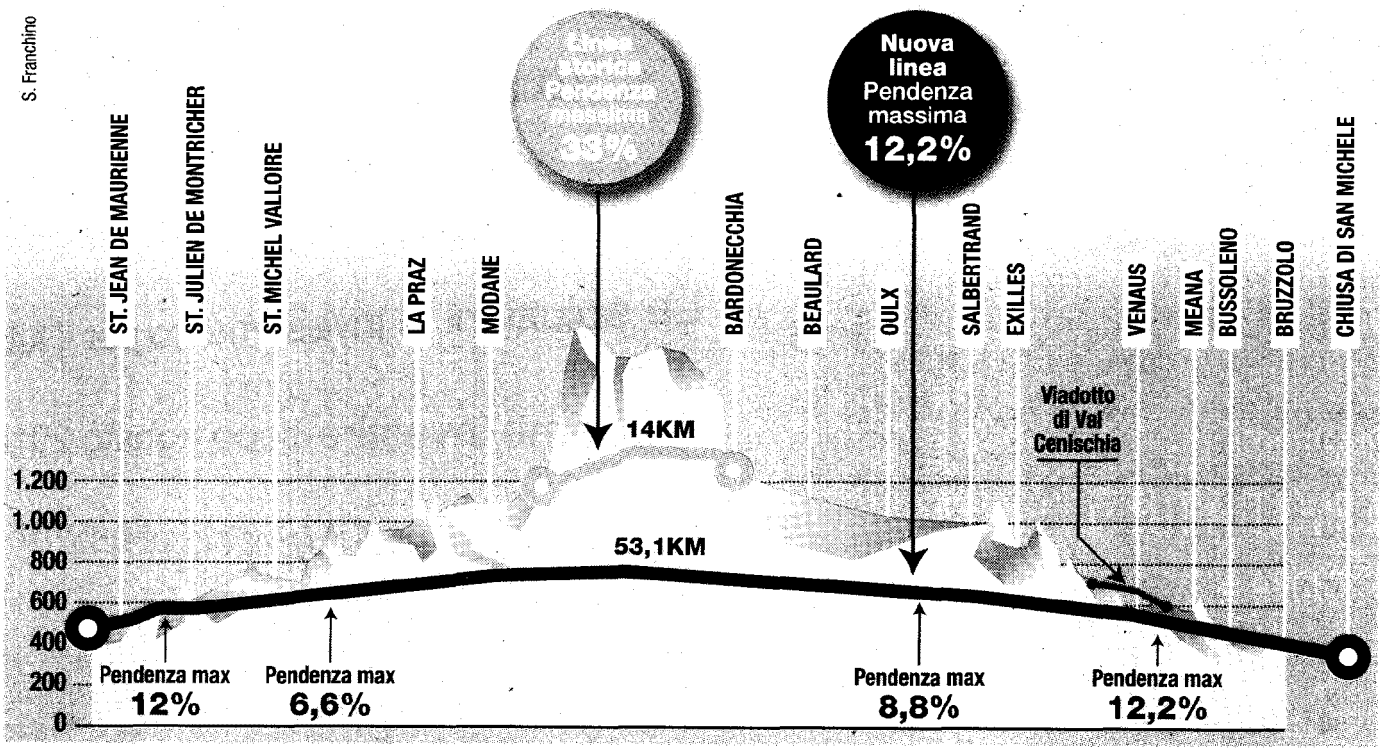


Dati in milioni di euro	Shock permanente		Decennio perduto		Rimbalzo	
	Francia	Italia	Francia	Italia	Francia	Italia
• Van economico	-8.981	-10.228	1.142	81	10.377	9.428
• Van effetti esterni	7.824	6.974	13.149	11.891	16.678	15.391
• Van totale	-1.156	-3.253	14.291	11.972	27.055	24.818

Bilancio secondo l'approccio francese e italiano con parametri dei costi esterni variabili per Paese

Il Van è il valore attuale netto dell'iniziativa sul piano economico (saldo fra costi e benefici) e degli effetti esterni (es. riduzione delle emissioni e degli incidenti)

S. Franchino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.