

12 FEBBRAIO 2019 - L' ANALISI COSTI BENEFICI DEL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE REDATTA DAL GRUPPO DI LAVORO SULLA VALUTAZIONE DEI PROGETTI NOMINATO DAL MIT.

L' *Analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione* è stata pubblicata sul sito del MIT il 12 febbraio 2019; nei giorni precedenti era stata pubblicata in stralcio dal Fatto Quotidiano ed anticipata di esponenti di rango del M5S. Il Gruppo di Lavoro sulla valutazione dei progetti che ha firmato il documento è composto da Marco Ponti, Paolo Beria Alfredo Drufuca Riccardo Parolin, Francesco Ramella.

Le modalità di costituzione e reclutamento del Gruppo di lavoro aveva già sollevato nei mesi precedenti ampie critiche: escluso il Prof. Coppola, unico sopravvissuto della STM precedente¹, tutti gli altri esperti incaricati delle analisi costi benefici sono direttamente riconducibili a Marco Ponti.

Da più parti si sostiene che Marco Ponti sia stato scelto perché conforme alle aspettative di Toninelli e dei 5stelle. Quindi risultava il personaggio più adatto per dare attuazione ai desideri del “Principe” e quindi ricercare e trovare un pretesto per sospendere i lavori della Torino Lione in corso di realizzazione già decisi dal Parlamento ed oggetto di un trattato internazionale – assecondando così il movimento NOTAV.

Per fare questo ha avuto carta bianca nell'applicare il proprio metodo e le proprie teorie per provare a contrastare (e possibilmente bocciare) la Torino Lione, anche se questo significava, ideologicamente, a mettere in discussione la ferrovia, la “cura del ferro”, le politiche europee per le reti europee TEN-T, a vantaggio del sistema di trasporto merci e passeggeri su strada (autostrade, autotrasportatori e concessionarie autostradali).

Ponti ha scelto il proprio gruppo di 4 esperti, individuati tutti nel proprio entourage: “colleghi” milanesi legati a lui da stretti rapporti professionali e schierati contro la Torino Lione.

L'ACB nasce quindi con **gravi ombre di parzialità e di conflitto d'interesse**, documentate analiticamente nel dossier pubblicato dall'On. Gariglio del PD.

http://www.davidegariglio.it/wp-content/uploads/2018/12/DOSSIER_ESPERTI_ACB_DEF_17.12.2018.pdf .



I contenuti ed i risultati dello studio pubblicato hanno poi confermato tali sospetti e costituito un caso nazionale, tecnico e scientifico, oltre che politico. Le numerose forzature dello studio in modo pressoché unanime sono state duramente contestate dal mondo accademico e scientifico che ritiene come **la combinazione di una metodologia “eccentrica ed ad hoc”, di “assegnazioni arbitrarie” e di “errori” abbia condizionato gli esiti dell’analisi costi benefici.**

Il Quaderno 13 ed il Quaderno 14 dell’Osservatorio documentano in modo approfondito tali critiche sia di metodo che di merito.

¹ recentemente allontanato dalla Struttura Tecnica di missione perché in dissenso con lo Studio di Ponti e l’uso che il ministro Toninelli intende farne

Nonostante l'unanime giudizio negativo sullo studio il Ministro Toninelli ed il Premier Conte hanno annunciato di voler porre lo studio alla base degli incontri con il Governo Francese e con la Commissione Europea "ho preso contatti con il presidente della C.E. Juncker e con il Presidente Macron, che vedrò a Bruxelles in occasione del prossimo Consiglio Europeo di fine marzo. Con loro confido di avviare un proficuo dialogo, alla luce dell'analisi costi benefici recentemente acquisita".

Le critiche espresse riguardano tutte le parti del documento:

1. **Qual è il mandato assegnato dal Governo al Gruppo di Lavoro:** è legittimo ed opportuno che siano valutate scelte strategiche di competenza Europea e Francese, senza un accordo preliminare
2. **L'impostazione dello studio che ne deriva non è esplicitato e risulta ambiguo** (qual è lo scopo per cui è viene fatta valutazione e di conseguenza qual'è il contesto oggetto di esame (l'Italia oppure Italia+Francia+Europa ?);
3. Altrettanto ambigua risulta la determinazione dei **costi di investimento** che risulterebbero errati.
4. La **sottostima della vita utile dell'opera** che influenza in modo diretto l'attualizzazione del costo di investimento.
5. La **metodologia utilizzata risulta eccentrica e non conforme alle linee guida del MIT e della C.E.:**
 - La mancanza di **reference solutions** da confrontare (non considerare gli effetti (anche economici) del non fare l'opera)
 - L'introduzione di voci di costo improprie che condizionano i risultati (**accise e pedaggi concessionari**);
 - L'utilizzo non motivato della **regola della metà** per scontare i benefici collegati.

Numerosi esponenti del mondo scientifico sostengono che l'analisi sia inoltre caratterizzata da una rilevante sottostima della domanda e per contro una immotivata sovrastima della capacità delle infrastrutture esistenti (autostrada e ferrovia), contrapposte tra loro "ideologicamente".

Lo studio, che **esprime spesso "giudizi soggettivi" non suffragati da dati ed analisi adeguate**, non spiega:

- In che modo sono stati definiti gli **obiettivi socio economici del progetto di trasporto**: sia quelli atti a risolvere problemi specifici (congestione, eliminazione dei vincoli di capacità, riduzione dei costi di esercizio, incidentalità, ...) o generali (la qualità ambientale, lo sviluppo socio-economico, l'integrazione dei mercati, ...)
- Come tali obiettivi sono stati inseriti nel **quadro del sistema dei trasporti esistente**, nell'ambito normativo di riferimento (nazionale, internazionale ed europeo) e nel contesto degli altri progetti in corso (nazionali ed internazionali) ed in via di progettazione. (i modi di trasporto concorrono tra loro per soddisfare la stessa domanda).
- Come viene costruito lo **scenario di traffico conseguente merci e passeggeri**, considerando oltre al traffico esistente quello potenziale, "generato". La linea non serve le città collegate (non è l'Agrigento Caltanissetta); esiste un effetto network – interdipendenza reciproca e complementarità delle reti, ed accessibilità che ha effetti positivi e di stimolo diffusi sull'intero corridoio completamente ignorato;
- Come viene valutata e considerata l'**intermodalità** ignorata o considerata negativamente, che viene trattata non come modo integrato del trasporto moderno, ma come **contrapposizione ideologica tra modi di trasporto**, non considerando le modifiche tecnologiche e di mercato e quindi la convenienza economica di un treno moderno (massa trasportata, energia consumata).
- Come il potenziale di traffico sia influenzato dalle **politiche tariffarie**; incentivazioni (autotrasporto piuttosto che ferrobondus) e come l'applicazione delle diverse politiche tariffarie influenzi i costi esterni (congestione, inquinamento)
- Come non siano state considerate le attuali condizioni della tratta di valico della linea ferroviaria ottocentesca in fase di dismissione e la sua acclarata necessità di sostituzione per problemi di sicurezza, capacità effettiva, adeguatezza alle richieste del mercato del trasporto ferroviario.

A tutto questo corrisponde una **sistematica sottostima dei BENEFICI DEGLI UTENTI** (riduzioni delle emissioni veicolari, congestione, incidentalità, ...). Risulta quindi evidente come tale studio, in contrasto con tutti gli studi di valutazione economica precedenti, non paia oggettivo ma ideologico (afferma arbitrariamente i pregiudizi degli esperti incaricati) e costruito ad hoc per dimostrare la "tesi" voluta dal "committente".