

**Commissione Trasporti (IX) – Audizione del Professor Marco Guido Ponti, nell’ambito dell’analisi costi-benefici per la realizzazione dell’asse ferroviario Torino – Lione.**

[Analisi costi benefici](#)

[Relazione tecnico-giuridica](#)

[Presentazione](#)

Nella seduta di mercoledì 13 febbraio 2019 presso la Commissione Trasporti della Camera dei deputati, si è svolta l’audizione del Professor Marco Guido Ponti, nell’ambito dell’analisi costi-benefici per la realizzazione dell’asse ferroviario Torino – Lione.

**Il Prof. Marco Guido Ponti**, ha esordito affermando che occorre determinare priorità in merito agli investimenti pubblici e dare continuità, infatti, alcuni componenti della Commissione hanno già collaborato in passato con il Ministro Del Rio.

In virtù dell’obbligo di scelta, lo strumento dominante internazionalmente è l’analisi costi – benefici. Non è uno strumento perfetto. E’ manipolabile, soprattutto sui parametri di ingresso, ma molto meno di altri metodi.

Questo progetto, secondo il Prof. Ponti, ha sofferto di un carico ideologico molto elevato. Riguardo la questione della neutralità del gruppo di lavoro, ha evidenziato che il motivo per cui molti si sono già espressi anticipatamente in merito al progetto è perché i numeri già parlavano negativamente. Con tali numeri la Banca Mondiale non avrebbe mai accettato il progetto.

L’obiettivo più importante per la commissione è fare avanzare nel paese la cultura dell’*accountability* e discutere in base ai conti.

Successivamente ha preso la parola L’Ingegnere Francesco Ramella il quale ha spiegato i motivi che di solito conducono all’analisi costi-benefici specificando che è un’analisi che valuta i costi complessivi e i benefici collettivi.

Riferendosi al caso della Tav Torino – Lione sono già stati spesi 1,5 miliardi e restano da spenderne circa 11.

L’analisi non è in contrasto con quanto è stato fatto dal governo precedente, però il progetto è stato radicalmente ridimensionato.

E’ stato verificato se il progetto (nella sua ultima versione) presenta dei costi superiori ai benefici.

L’Ingegnere Ramella ha elencato le diverse valutazioni che hanno motivato la scelta di effettuare un’analisi costi -benefici su un progetto già iniziato:

- Previsioni di domanda errate;
- Previsione contrastante con le previsioni future: le tabelle della costi – benefici del 2011 dicono che fra 30 anni i flussi fra Italia – Francia saranno pari a 4 volte quelli attuali;
- spostamento del baricentro verso est dei flussi,
- Diminuzione del peso sull’arco occidentale a **causa degli aumenti delle tariffe autostradali**;
- Immutabile situazione dell’assetto del traffico sulla strada e minimo beneficio corrisposto;

- Invariazione in Italia da 20 anni del traffico su ferrovia, in Francia riduzione negli ultimi 15 anni quasi del 50%.
- Metodo di valutazione errato: sono stati considerati i risparmi e i minori costi di coloro che vanno su ferrovia; passare su ferrovia comporta anche difficoltà logistiche, ha molte rigidità e quindi a parità di costo molti imprenditori preferiscono la strada poiché fornisce una flessibilità di gran lunga superiore alla rete ferroviaria.
- Previsioni di quantità superiori su accise e **pedaggi**.

Tornando all'analisi costi – benefici attuale, per quel che concerne i benefici ambientali, sono stati calcolati prendendo come riferimento il manuale dell'UE (standard molto più rigorosi rispetto a quelli del resto del mondo). Ciò che è emerso è che questi benefici, se riferiti al contesto europeo, sono modesti e se paragonati alla quantità di traffico su gomma (la leva che può far la ferrovia è minima e si risparmierebbe intorno allo 01% dell'emissione di CO2 in Italia)

L'Unione Europea pone dei vincoli stringenti sulla riduzione delle emissioni – 60% al 2050 - e l'unica strada percorribile per raggiungere tale obiettivo è quella dell'innovazione tecnologica.

In merito al numero degli investimenti, sono stati previsti 9,6 miliardi di euro per la tratta internazionale; 1,7 miliardi per la variante e 200 miliardi per ammodernamento.

In merito allo studio, sono state effettuate due valutazioni (con progetto completo e senza la variante) con due scenari di domanda:

1. Ripresa dell'analisi del 2011;
2. Stime con minore crescita del traffico.

**Il Risultato ottenuto è stato negativo** per circa 7 miliardi di euro ai quali bisogna aggiungere i costi eventuali del ripristino e quello della messa in sicurezza della linea esistente.

L'ingegnere ha concluso il suo intervento affermando che il progetto ha sicuramente un beneficio per i passeggeri, ma questi ultimi sono troppo pochi per giustificare quell'investimento.

Il deputato Gariglio (PD), intervenendo, ha chiesto dei chiarimenti in base alla procedura di nomina all'interno della Commissione del Prof. Monti e dei membri considerando che 4 dei 6 componenti sono in rapporti con la "TRT Srl" che presiede Ponti. Ancora, il deputato ha osservato che tra i clienti della sua società compaiono diversi **concessionari autostradali**, e ciò potenzialmente potrebbe ravvisare un conflitto di interesse. Ha chiesto ulteriori approfondimenti in merito alla mancata firma dal Prof. Coppola; in relazione alla vicenda delle accise ha osservato che in altri documenti presentati dalla Commissione (Terzo Valico) è stato dichiarato che non è conforme alle linee guida del MIT.

Il deputato Roberto Rosso (FI): ha chiesto spiegazioni in relazione alle dimissioni del prof Coppola, e se si sia tenuto conto del fatto che non facendolo si perdono 50.000 posti di lavoro.

La deputata Maccanti (Lega): ha sottolineato un'incongruenza nella scelta di considerare come costoso le accise e i **pedaggi autostradali** e si è chiesta come mai nell'analisi non siano stati riportati i benefici.

Il deputato Stumpo (LEU): ha affermato che non è possibile paragonare lo Stato ad un privato; sull'ipotetico risparmio dei miliardi dovuto alla mancata realizzazione dell'opera, ha chiesto come sarà investito.

Il deputato Cantone (M5S): ha chiesto quale sia il livello di traffico che garantisce dei benefici ambientali.

La deputata Raffaella Paita (PD), ha fatto presente che nella relazione ci sono dei conti che non tornano: le spese fatte, le penali, i costi dei ripristini, le risorse da restituire all'Unione Europa ed il contenzioso con la Francia.

Il deputato Fassino (PD): ha sottolineato l'incoerenza del Ministro Toninelli in relazione al tema dei **pedaggi autostradali**.

Il deputato Donina (Lega): ha chiesto se l'analisi costi – benefici sia un elemento fondamentale nella scelta del progetto in tutti gli ambiti.

Il Prof. Ponti ha replicato agli interventi dei deputati precisando che:

- il trasferimento gomma - ferro dipende dal volume del traffico e a priori non si può dire la soglia che porterebbe al passaggio dalla gomma al ferro al fine di ottenere un beneficio collettivo;
- in merito ai conflitti di interesse, ha ricordato che la società autostrade ha fatto causa per calunnia per 2 milioni di euro, e solo 1 su 6 dei membri della commissione è un dipendente della sua società gli altri sono stati in passato solo dei consulenti per breve tempo;
- a livello internazionale l'analisi costi - benefici è il metodo meno manipolabile;
- l'analisi costi – benefici è un'analisi economica con i suoi limiti e le sue virtù;
- c'è una forte continuità con il pensiero di Del Rio;
- nella formazione della squadra alcuni membri sono stati proposti dal Professore;
- l'analisi non è finanziaria ma è sociale, tenta di effettuare i benefici sull'effetto distributivo, ma non quelli distributivi (per esempio: ricchi e poveri), misura solo il risultato finale.

Infine, l'ingegner Ramella è intervenuto in merito al tema delle accise e dei **pedaggi** ribadendo che in ogni analisi costi- benefici è presente tale voce.

**Il peso costi – benefici** nella decisione certamente non è tutto, ma ci dice se i soldi spesi ci danno un ritorno proporzionale di benessere sociale.

**Sul tema delle accise**, riferendosi a quanto dichiarato dal premio nobel dell'economia, William Nordhaus, l'ing. Ramella ha osservato che si possono avere varie forme di regolamentazione ambientale, ma la più efficiente è quella che prevede di tassare tutte le esternalità in funzione del danno (*Carbon – tax*).