

Punti deboli e oscuri dell'analisi sulla Torino-Lione*

22.02.19

Andrea Costantino, Paolo Foietta e Roberto Zucchetti

L'ex Commissario straordinario per la Torino-Lione e due suoi collaboratori riassumono punto per punto le loro critiche all'analisi costi benefici della commissione Ponti. La loro conclusione: è un'analisi sbagliata nei numeri e nel metodo.

La decisione sulla realizzazione della Tav Torino-Lione è stata subordinata all'esito di un'analisi costi benefici commissionata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit). Il risultato di questo lavoro a nostro avviso non è adatto a giustificare una decisione così importante. Spieghiamo il perché in un report, il **Quaderno 13** dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione, che abbiamo inviato allo stesso ministero. La conclusione a cui giunge il rapporto è: l'analisi è sbagliata nei numeri e nel metodo.

Il Quaderno 13 contiene infatti una lettura critica dell'analisi costi benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, a partire dai lavori pubblicati dall'Osservatorio istituito nel 2006 proprio per studiare questa grande infrastruttura.

Un problema di metodo

Innanzitutto, per ammissione degli stessi autori e come dimostrato da Pierluigi Coppola e da molti altri esperti, l'analisi non segue le linee guida del Mit. Che non possono essere messe sullo stesso livello di qualunque altra scelta metodologica, professionale o accademica. Ma sono l'indicazione ufficiale di come svolgere le analisi, richieste dal nuovo codice dei contratti pubblici, necessarie per accedere al finanziamento pubblico di un'opera. L'analisi redatta non è quindi idonea a essere il valido passaggio istruttorio richiesto dal nuovo codice dei contratti pubblici.

Gli aspetti di difformità dalle linee guida del Mit sono stati ampiamente trattati in precedenti articoli (si veda [qui](#) e [qui](#)). Può comunque essere opportuno riflettere sul particolare risultato al quale giunge l'analisi. Lo scenario ottimistico porta a un risultato peggiore di quello realistico: il primo farebbe perdere 7,8 miliardi contro i 6,9 miliardi del secondo. E questo per l'effetto del particolare mix di metodologie utilizzato: quanto più il progetto raggiunge il suo obiettivo, trasferire traffico dalla strada alla ferrovia (il cosiddetto "shift modale"), tanto più grave è il "danno arrecato alla collettività". La metodologia proposta non valuta quindi quanto il progetto sia in grado di conseguire l'obiettivo, ma vorrebbe dimostrare che il riequilibrio modale stesso tra gomma e ferro sia un danno per la collettività.

La questione dei dati

C'è poi un grave errore nei dati usati. Il costo di investimento, posto alla base dei calcoli, è di 12,9274 miliardi. Questo dato è sovrastimato per oltre 1,037 miliardi, per due componenti. La prima riguarda la rivalutazione del costo storico della tratta transfrontaliera, espresso originariamente in valuta 2012: seguendo le precise indicazioni della legge 1/2017, il costo attualizzato è pari a 8,793 miliardi e non 9,630 miliardi. Una svista da ben 837 milioni. Il secondo errore è avere inserito tra i costi della linea ferroviaria 200 milioni che servono per il riassetto dello scalo merci di Orbassano. Questo, già oggi richiede interventi urgenti anche senza la nuova linea, perché movimentata 14 mila treni all'anno.

Vi è poi un dato che, se anche non considerato un errore, compromette in modo grave l'analisi: la vita utile della nuova linea è stata stimata, senza alcuna motivazione, in 60 anni, mentre non si prevedono interventi di sostituzione della galleria storica che, costruita con le tecniche dell'800, di anni oggi ne ha già ben 148. Gli standard della Rete ferroviaria italiana inviterebbero ad assumere 120 anni come vita utile della linea.

Quindi, se questo fosse fatto e gli errori materiali prima indicati fossero corretti, si noterebbe che il valore attuale del costo di investimento indicato nell'analisi, calcolato usando un tasso di sconto del 3 per cento, è molto più alto di quello reale: 7,685 miliardi, ben il 19 per cento in più di quello corretto che è 6,477 miliardi.

Gli scenari di traffico merci

C'è poi una diffusa debolezza dei dati di traffico usati: contrariamente alla dichiarata volontà di “ridiscutere”, sono stati ignorati i contributi tecnici prodotti negli ultimi anni dall'Osservatorio e si fa invece riferimento al [Quaderno 8](#), pubblicato nel 2011. L'analisi ammette con chiarezza che le stime non sono basate su un modello di trasporto multimodale ma su scenari ipotetici: il primo è quello del 2011 (in realtà stimato nel 2009, prima della crisi); il secondo si è ottenuto semplicemente facendo la metà del primo. Questa scelta colloca l'analisi fatta dal gruppo di lavoro sullo stesso piano di quelle contenute nel [Quaderno 11](#), ignorate dal gruppo di lavoro ma non contestate, e quindi parimenti meritevoli di considerazione quali alternative plausibili alle ipotesi formulate nell'analisi.

Lo scenario realistico assunto prevede che la ferrovia riesca a portare nel 2059 25,2 milioni di tonnellate, mentre le analisi del [Quaderno 11](#) hanno motivato in modo approfondito la stima di 38,7 milioni di tonnellate. Inoltre, senza motivazione assume che la diversione modale avvenga su percorsi non superiori ai 500 km, mentre le rilevazioni della Banca d'Italia indicano che le merci in import-export che viaggiano su gomma percorrono circa mille km: questa assunzione non motivata semplicemente dimezza il beneficio del trasferimento modale.

Scenario di traffico passeggeri

Anche per il traffico passeggeri, senza alcun modello o riferimenti a situazioni analoghe, si ipotizza che nel 2059 useranno servizi di lunga percorrenza 1,6 milioni di passeggeri. Invece, i lavori dell'Osservatorio hanno dedicato uno specifico approfondimento al traffico passeggeri, confrontando tempi di percorrenza attuali e futuri ed estendendo l'analisi non solo al collegamento Torino-Lione, ma più in generale ai collegamenti tra alcune importanti destinazioni europee (come Parigi o Barcellona). La stima prodotta dall'Osservatorio, 4,5 milioni di passeggeri, non è stata presa in considerazione e neppure confutata; le percorrenze medie per gli spostamenti provenienti dal modo stradale sono state calcolate in 500 km, assunzione che sottostima il trasferimento modale (per esempio Milano-Parigi 850 km che verrebbero percorsi in 4 ore e 31 minuti).

In conclusione, l'analisi costi benefici sulla Torino-Lione è del tutto inidonea a sorreggere una decisione così grave come quella di rompere accordi internazionali e aprire un contenzioso miliardario con Francia e Unione Europea.

**Paolo Foietta è stato fino al 15 febbraio 2019 Commissario straordinario per la Torino-Lione; Roberto Zucchetti è stato esperto incaricato dalla Presidenza del Consiglio a supporto della struttura del Commissario straordinario dal 2015 al 2018; Andrea Costantino è collaboratore dell'Osservatorio sull'asse ferroviario Torino-Lione.*

In questo articolo si parla di: [analisi costi benefici](#), [Andrea Costantino](#), [commissione tav](#), [investimenti](#), [opere pubbliche](#), [Paolo Foietta](#), [Roberto Zucchetti](#), [Tav](#), [Torino-Lione](#)

BIO DELL'AUTORE

ANDREA COSTANTINO

[Altri articoli di Andrea Costantino](#)

PAOLO FOIETTA

È stato fino al 15 febbraio 2019 Commissario straordinario per la Torino-Lione.

[Altri articoli di Paolo Foietta](#)

ROBERTO ZUCCHETTI

È laureato in Economia e Commercio alla Cattolica di Milano nel 1974. È tra i fondatori della società di ricerca e consulenza CLAS (oggi PTSCLAS), della quale è stato amministratore delegato e presidente fino al 2014 e con la quale continua a collaborare fornendo assistenza tecnica nei processi decisionali per lo sviluppo dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto, realizzando analisi di fattibilità economico-finanziaria, mediante tecniche di analisi della domanda, analisi finanziaria e analisi costi benefici. Dal 2015 al 2018 è stato consulente della Presidenza del Consiglio dei Ministri a supporto del Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione: in questa veste ha seguito i lavori dell'Osservatorio per la Linea Ferroviaria Torino-Lione, pubblicando sui Quaderni numerosi contributi tecnici. Ha avuto esperienze di management, come consigliere di amministrazione di Ferrovie Nord Milano spa e presidente di FNM-Autoservizi spa negli anni dal 1998 al 2003. Impegnato nell'amministrazione della propria città, Rho, è stato prima consigliere comunale e poi sindaco dal 2007 al 2010. Dal 1995 è professore a contratto presso l'università Luigi Bocconi di Milano, dove insegna valutazione delle infrastrutture di trasporto nell'ambito del MEMIT (Master in Economics and Management of Transport and Infrastructures) e dove collabora con

l'area di ricerca "Economia dei Trasporti" attiva presso il CERTeT, oggi GREEN.
[Altri articoli di Roberto Zucchetti](#)