Il sole 24ore boccia la Tav,un chiaro messaggio di confindustria contro gli sprechi di denaro pubblico e le clientele.

Uno studio pubblicato sul Sole 24 Ore (sì, il giornale di Confindustria) spiega la totale anti-economicità dell'Alta velocità. E sulla Torino-Lione: "Se il nostro vicino fosse la Gran Bretagna non sarebbe mai fatta"

Da: http://notiziegenova.altervista.org/te-lo-nasondono/3291-il-sole-24ore-boccia-la-tav un-chiaro-messaggio-di-confindustria-contro-gli-sprechi-di-denaro-pubblico-e-le-clientele.html



Roma, 06/03/2012

SCRITTO DA ANDREA MALAN

MERCOLEDÌ 01 FEBBRAIO 2012 12:00

A poco più di sei anni dall'inaugurazione della prima tratta ferroviaria ad alta velocità – la Roma-Napoli – arriva un primo tentativo di valutazione economica a posteriori del complesso di investimenti degli ultimi 20 anni sulle linee Av. Lo studio di **Paolo Beria e Raffaele Grimaldi, del Politecnico di Milano** (*«An early evaluation of italian high-speed projects»*) dà una prima valutazione ex post dei progetti realizzati, sottolineandone *«i successi e le potenzialità ancora inespresse – dicono gli autori – ma anche le significative criticità»*. Un tentativo importante visto che «l'investimento nella rete Av, interamente a carico dello Stato, **è stato affrontato sulla base di valutazioni estremamente deboli e senza stime pubbliche** e dettagliate della domanda attesa».

Lo studio analizza in primo luogo offerta e domanda dei servizi Av: la prima è rappresentata dai servizi di Trenitalia (le varie Frecce); la domanda viene stimata sui dati disponibili forniti dalla stessa Trenitalia (su base aggregata), applicando poi a questi un modello "gravitazionale" (basato principalmente sulle popolazioni dei centri toccati) per ripartirli fra le varie tratte. Per un'analisi costi/benefici vengono poi esaminati i costi di costruzione e di gestione, meno il valore finale atteso dell'infrastruttura; i guadagni sono dati dai minori tempi di collegamento e dal risparmio sui costi operativi delle linee tradizionali. Tra i benefici indiretti (non considerati nella valutazione costi/benefici) gli autori citano il possibile spostamento di utenza da altri mezzi di trasporto al treno e la maggiore disponibilità di tracce per altri tipi di servizi sulle vecchie linee, anche se per questo ultimo aspetto «i maggiori problemi di capacità sono nei nodi urbani, e le linee Av non li hanno risolti».

Vediamo i saldi stimati tra costi e benefici: nel caso migliore – quello della **Milano-Bologna** – la domanda necessaria a giustificare l'investimento sarebbe di 8,9 milioni di passeggeri l'anno, contro una stima degli autori della domanda 2010 tra 5,9 e 7,2 milioni; nel caso peggiore, quello della**Milano-Torino**, per pareggiare i conti servirebbero 14,2 milioni di passeggeri a fronte degli 1,2-1,5 stimati per il 2010. La conclusione degli autori è che *«i risparmi di costo e di tempi di trasporto non giustificano l'investimento per nessuna delle tratte considerate (Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli) tranne, nel caso più ottimistico, la Milano-Bologna»*. Questa tratta e la Bologna-Firenze, secondo gli autori, *«potrebbero raggiungere un saldo positivo considerando i benefici economici indiretti»*. Di conseguenza – e tenendo conto anche della tratta preesistente Firenze-Roma – non è complessivamente negativo il giudizio sull'intera tratta Milano-Roma. **Il saldo sembra invece «negativo» per la Roma-Napoli e «molto negativo» per la Milano-Torino**.

Per quanto riguarda quest'ultima linea, gli autori ipotizzano che (costi di costruzione a parte) la linea**avrebbe potuto essere più sfruttata se costruita con standard non-Av**, ovvero quelli simili alla "vecchia" direttissima Roma-Firenze, permettendo anche un utilizzo per servizi intermedi fra le due città. Tra Roma e Napoli invece pesa secondo Beria e Grimaldi l'estensione delle due metropoli, che per le relazioni tra due punti qualsiasi delle due aree urbane vanifica in parte i guadagni di tempo ottenuti con l'Av. Il debutto dell'operatore privato Ntv, previsto per quest'anno, aumenterà l'offerta e potrebbe avere un effetto positivo anche sulla domanda. Lo studio si conclude con una valutazione – con la stessa metodologia – delle future estensioni della rete Av.

Gli autori ricordano che il programma delle infrastrutture strategiche *«non fa alcun riferimento alla domanda attuale o prevista e manca di considerazioni costi/benefici»*. Le linee considerate sono Treviglio-Padova (parte della Milano-Venezia), tunnel del Brennero, **Torino-Lione**, Terzo valico dei Giovi, Napoli-Bari e Venezia-Trieste. ***«Per tutte le linee – scrivono Beria e Grimaldi – sono previsti pesanti incrementi della domanda, spesso pari al raddoppio del traffico passeggeri e il quintuplicamento del traffico merci. Presi non loro complesso, questi trend appaiono molto ottimistici e in contrasto con la stabilità degli andamenti pre-crisi»***. La linea Napoli-Bari appare debole da ogni punto di vista: pochi passeggeri, poche merci, risparmi di tempo limitati; gli autori suggeriscono che un raddoppio e modernizzazione della linea attuale sia più appropriato. **Il tunnel Torino-Lione è quello per cui le previsioni sono più ottimistiche: «*Difficile da giustificare, dato il calo continuo dei traffici negli ultimi 10 anni*»**.

«Se il nostro vicino fosse stata la Gran Bretagna e non la Francia – dice Beria – il nuovo tunnel non verrebbe mai fatto» poiché gli inglesi sono molto più attenti all'analisi dei costi e benefici dei progetti. La domanda attesa è «realisticamente elevata» per la Milano-Venezia, ma attenzione, ricordano gli autori: «Traendo lezione dagli errori commessi per la Milano-Torino, la Milano-Venezia dovrebbe essere costruita con maggiore attenzione ai collegamenti a medio raggio, con un modello tedesco o svizzero, senza necessariamente puntare alla massima velocità».