

Milano-Parigi? Caro Monti, ma quali quattro ore

di **Marco Ponti**, da *il Fatto quotidiano*, 4 marzo 2012

Il presidente Monti nel difendere la decisione di continuare con il progetto della linea Torino-Lione cita ovviamente i risultati dell'analisi costi-benefici fatta dall'Osservatorio presieduto dall'architetto Mario Virano.

Ora, quello studio è molto contestato da studiosi indipendenti e non certo legati alla protesta degli abitanti della Valsusa. Senza entrare in dettagli tecnici, le osservazioni concernono aspetti fondamentali di metodologia e di stima dei benefici del progetto. Due aspetti tuttavia vanno sottolineare con molta forza: la migliore prassi internazionale costringerebbe ad essere molto prudenti nel valutare i costi, che a consuntivo tendono ad essere assai più elevati di quelli a preventivo, e simmetricamente a essere prudenti nello stimare i benefici, per loro natura assai più incerti dei costi (si consideri l'esperienza dell'Alta Velocità italiana). La letteratura internazionale ha constatato che mediamente per grandi progetti ferroviari i costi sono sottostimati del 40%, di un valore analogo sono sovrastimati i traffici. Non pare proprio che lo studio promosso dall'Osservatorio sia molto prudente.

Ma la cosa più eclatante è che, nonostante tale scarsa prudenza, il progetto risulta "marginale", cioè con saggi di ritorno economico intorno al 5% o inferiori. Se l'analisi fosse comparativa con quella di altri progetti da finanziare (come dovrebbe essere), questo risultato lo metterebbe "in fondo alla lista": si pensi per esempio che il tunnel del Brennero presenta costi analoghi ma traffici più che doppi, e così sarebbe per molti progetti.

Veniamo ora ad un punto specifico citato dal premier, relativo al traffico passeggeri ed ai risparmi di tempo di cui godrebbero grazie al progetto. Il traffico passeggeri ufficialmente stimato per il progetto originale (quello da 23 miliardi di euro di preventivo) era di soli 16 treni al giorno, su una capacità aggiuntiva della nuova linea di circa 250 treni/giorno. Da qui la successiva evoluzione nell'immagine del progetto, presentato improvvisamente come "principalmente destinato al traffico merci", e non più come Alta Velocità. I 16 treni al giorno, se ragionevolmente pieni (500 passeggeri/treno, su un numero di posti di circa 750) sono pochissimi per una ferrovia, ma molti se riferiti al trasporto aereo: corrispondono infatti a circa 80 voli al giorno, quindi sono una previsione non certo sottodimensionata, anzi.

Il progetto low cost attuale, in coerenza con il ruolo dominante assegnato alle merci, velocizza poco la relazione con Lione: si risparmia tempo passando in galleria, ma la linea rimane invariata nella parte italiana, e poi nella parte francese fino a Chambéry, quindi al massimo si risparmiano un paio d'ore rispetto alle sette attuali, facendo scendere la percorrenza a cinque ore. L'aereo rimarrà dominante, anche perché le tariffe low-cost degli aerei oggi competono pesantemente con quelle dell'alta velocità ferroviaria su tutte le distanze superiori ai 300 km, e rimarranno tali anche dopo l'introduzione delle tasse ambientali europee.

La relazione Milano-Parigi in particolare oggi è servita regolarmente con tariffe aeree inferiori ai 100 Euro, e questo senza costi per le casse pubbliche. In altre parole: l'alta velocità passeggeri c'è già. E certo spendere altri 15 miliardi dei contribuenti (la differenza tra 8 e 23) per portare pochi treni passeggeri sembra davvero difficilmente difendibile, anche perché i passeggeri con molta fretta di solito sono di reddito medio-elevato.

Ing.Prof.Marco Ponti, Docente Economia dei Trasporti, Politecnico di Milano