

TAV: I DATI ERRATI DELL'ANALISI COSTI-BENEFICI

L'analisi costi-benefici contiene due tabelle finali con il riepilogo dei costi per finire l'opera e con i benefici attualizzati.

La prima tabella (figura 12.3, pag. 63) si basa sulle stime fatte nel 2011 dall'Osservatorio Torino-Lione; la seconda (figura 12.6, pag. 65) si basa su stime che la Commissione Ponti considera "più realistiche", cioè con una minore crescita dei flussi di merci e di persone.

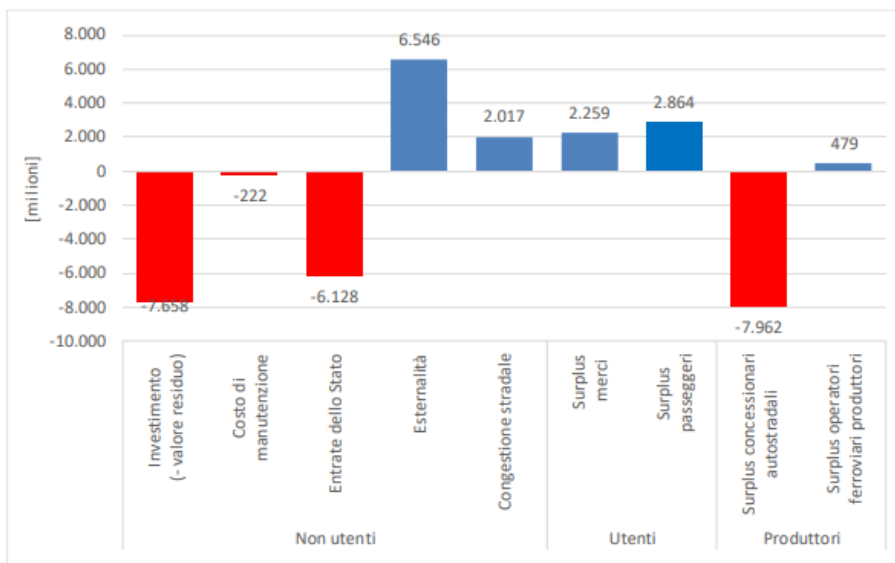


Figura 12.3 – Ripartizione di costi "a finire" e benefici attualizzati dello scenario "Osservatorio 2011" (tratta internazionale e nazionale)

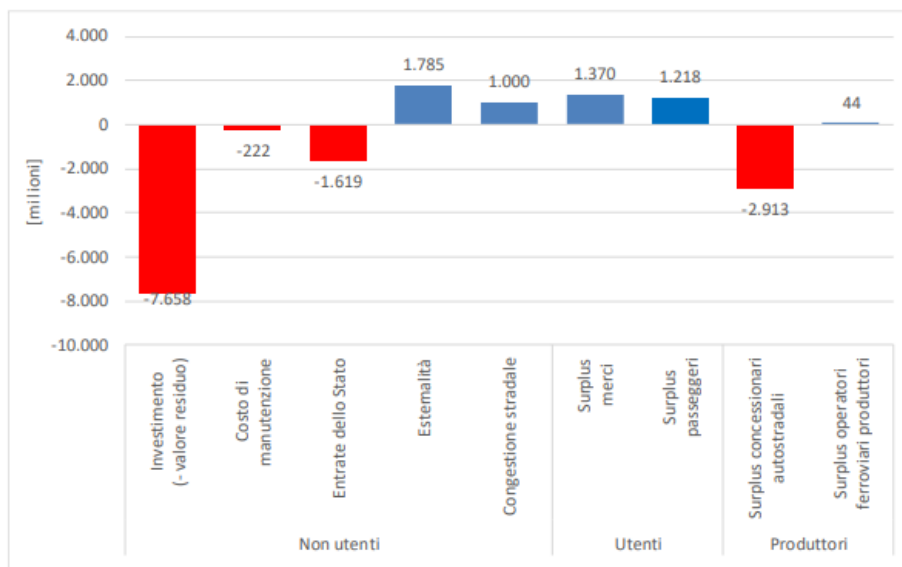


Figura 12.6 – Ripartizione di costi "a finire" e benefici attualizzati dello scenario "realistico" (tratta internazionale e nazionale)

ALCUNE CRITICHE

COSTI DI COSTRUZIONE

I costi di investimento a carico dell'Italia per completare l'opera (tratta transfrontaliera + tratta nazionale) sono quantificati in 7.658 milioni€, ma non si spiega come è stata calcolata questa somma.

Tale importo non corrisponde a quello riportato a pag. 48 dello stesso documento, dove viene riportata la somma di 5.574 milioni€ come costo a carico dell'Italia per la tratta internazionale, omettendo inoltre di citare che il 40% di quel costo è a carico dell'Europa.

Tabella 11.1 – Quadro economico dell'opera (tratta internazionale)

24-1-2018

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 19

che quindi il costo della sezione transfrontaliera con la ripartizione degli oneri tra Italia e Francia è riepilogato come segue:

| Voce | Importo Totale | Importo (M€) Quota Italia | Importo (M€) Quota Francia |
|---|-----------------|---------------------------|----------------------------|
| Costo certificato (valuta 2012) | 8.300,73 | 4.807,36 | 3.493,37 |
| Acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento in territorio Italiano (valuta 2012) | 172,23 | 172,23 | 0,00 |
| Acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento in territorio Francese (valuta 2012) | 136,72 | 0,00 | 136,72 |
| Costo complessivo (valuta 2012) | 8.609,68 | 4.979,59 | 3.630,09 |
| Costo complessivo (valuta corrente) | 9.630,25 | 5.574,21 | 4.056,04 |

Alla successiva pag. 49 dello stesso documento poi si indica in 4.593 milioni€ il costo della tratta nazionale!

Tabella 11.2 – Quadro economico dell'opera (tratta nazionale)

| Intervento | Nuovo inserimento | Fase finanziata | Consuntivo al 2015 | Costo Totale Opere |
|---|-------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| | | | | |
| Direttrice Torino-Lione | | | 35,02 | 4.593,00 |
| 0241A J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano (1ª tappa) | | PRV PD | 35,02 | 1.700,15 |
| 0241B J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento tratta Orbassano-Settimo Torinese tratta Bussoleno-Avigliana | | PRV PP PRV PP | 0,00 | 2.692,85 |
| P215 Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana | x | PRV SF | 0,00 | 200,00 |

I dati ufficiali consegnati dall'Osservatorio Torino-Lione alla Camera il 16 gennaio scorso indicano invece costi diversi a carico dell'Italia, specificatamente:

- 3.054 milioni€ (valore attualizzato al 2018, come da Trattato) o 3.335 milioni€ (stima previsionale MEF) per la tratta internazionale;
- 1.700 milioni€ per la tratta nazionale.

Il costo totale per il nostro Paese quindi ammonta a 4.754 milioni€ (valore attualizzato 2018) o a 5.035 (stima MEF).

| SEZIONE TRANSFRONTALIERA | | TOTALE | ITALIA | FRANCIA | U.E. 40% |
|---|-------------|--------|--------|---------|----------|
| | | MLD € | MLD € | MLD € | MLD € |
| Costo certificato Trattato Italia Francia 2017 | valuta 2012 | 8,609 | 2,990 | 2,216 | 3,403 |
| Spese da sostenere cofinanziate UE | valuta 2012 | 8,301 | 2,836 | 2,062 | 3,403 |
| Spese non finanziate UE | valuta 2012 | 0,308 | 0,154 | 0,154 | 0,000 |
| 2018 - Valore attualizzazione reale come da trattato Italia Francia 2017 | 1,02% | 8,793 | 3,054 | 2,263 | 3,476 |
| Stima previsionale MEF (allocazione risorse) con tasso di attualizzazione dell'1,5% | 1,50% | 9,600 | 3,335 | 2,425 | 3,840 |
| Risorse già stanziati dall'Italia CIPE 7 agosto 2017 | | | 2,893 | | |

Sono gli unici costi determinati e certificati. Non è corretto però utilizzare la stima MEF utilizzata nella delibera CIPE, presuntiva per la prenotazione delle risorse di bilancio, ma come stabilito nell'Accordo Italia Francia 2017, il valore attualizzato alla data odierna (2018). QUINDI:

Costo Totale 8,793 Costo Italia 3,054

| TRATTA NAZIONALE ITALIA | | TOTALE | ITALIA | FRANCIA | U.E. 40% |
|------------------------------|--|--------|--------|---------|----------|
| | | MLD € | MLD € | MLD € | MLD € |
| Progetto 2011 – completo | | | 4,327 | / | / |
| Project review 2017 - fase 1 | | 1,700 | 1,700 | 0,000 | 0,000 |

Sono costi indicativi valutati nell'ambito della Project Review da RFI ed inseriti nel CDP MIT – RFI 2017-2021. Manca ancora la progettazione definitiva autorizzata dal CIPE il 1 dicembre 2017, condotta sotto la supervisione dell'Osservatorio **Costo Italia 1,700**

| TRATTA NAZIONALE FRANCIA in corso di definizione | | TOTALE | ITALIA | FRANCIA | U.E. 40% |
|--|--|--------|--------|---------|----------|
| | | MLD € | MLD € | MLD € | MLD € |
| Progetto completo | | | / | 11,378 | / |
| Ipotesi 2013- fase 1 | | | / | 7,700 | / |
| Project review 2017 - in corso - fase 1 rapporto COI – Duron | | 0,700 | 0,000 | 0,700 | 0,000 |
| Project review 2017 - fase 1 in discussione legge "mobilità" | | 3,400 | 0,000 | 3,400 | 0,000 |

La Francia non ha oggi ancora determinato i propri interventi ed i costi relativi. Il rapporto Duron considera esclusivamente la sistemazione della linea Digion – Modane. La discussione è in corso così come la definizione della legge di programmazione (Mobilità). E' assurdo considerare sia il valore di 7,7 Mld (2013 -già smentito), come il valore di 0,7 (Duron). Una stima ragionevole pare essere 3,4 (SNCF) **Costo Francia 0,700 – 3.400**

| COSTO TOTALE DA SOSTENERE | TOTALE | ITALIA | FRANCIA | U.E. 40% |
|---------------------------|--------|--------|---------|----------|
| | MLD € | MLD € | MLD € | MLD € |
| Ipotesi 1 | 11,193 | 4,754 | 2,963 | 3,476 |
| Ipotesi 2 | 13,893 | 4,754 | 5,663 | 3,476 |

| COSTI GIÀ SOSTENUTI | TOTALE | ITALIA | FRANCIA | U.E. 40% |
|---------------------|--------|--------|---------|----------|
| | MLD € | MLD € | MLD € | MLD € |
| Lavori preliminari | 1,462 | 0,387 | 0,344 | 0,731 |

39

Tabella tratta dal materiale fornito da Paolo Foietta durante l'audizione in IX Commissione della Camera dei Deputati, 16 gennaio 2019, pag.39

Quindi: **l'analisi nelle due tabelle finali sovrastima i costi, senza spiegare da dove provengano questi numeri.**

ENTRATE DELLO STATO (ACCISE)

Le due tabelle considerano come costo i mancati ricavi per lo Stato derivanti da un calo di consumo dei carburanti, dovuto allo spostamento di persone e merci dal trasporto su gomma a quello su ferrovia.

Nello scenario "Osservatorio 2011" sono pari a .6.128 milioni€, nello scenario cosiddetto "realistico" sono pari a 1.619€ (cioè: tanto più una linea ferroviaria funziona, cioè attrae persone e merci e li sottrae dal traffico su gomma, tanto più diventa meno conveniente per lo Stato, perché produce una diminuzione dell'importo delle accise sui carburanti!).

Questo fatto, oltre che contrario al buon senso (non possiamo lamentarci per i danni alla salute dall'inquinamento, bloccare il traffico nella Pianura padana e poi fare queste valutazioni!) è contrario alle direttive per l'effettuazione delle analisi costi benefici stabilite dal Ministero dei Trasporti e dalla Commissione europea.

La stessa Commissione Ponti, nell'analisi costi benefici del Terzo Valico presentata il 10/12/2018, a pag. 7 scrive che "considerare tra i costi la perdita di accise sui carburanti per lo Stato non è pienamente in linea con le Linee Guida MIT ed europee".

Dal Documento di valutazione del Terzo Valico dei Giovi

Si osserva, inoltre, che nell'analisi viene considerata anche la **riduzione di accise sui carburanti** introitate dagli Stati, che si stima pari circa a 900 milioni di Euro.²

² La scelta metodologica di considerare tra i costi la perdita di accise sui carburanti per lo Stato, **non è pienamente in linea con Linee Guida MIT ed europee (DG REGIO)**. Per un approfondimento si rimanda al documento del gruppo del Prof. Ponti (Allegato 1).

7

3.7 L'Analisi Costi-benefici

L'analisi economica delle opere

L'analisi costi-benefici, in coerenza con le previsioni del DPCM 3 agosto 2012, dovrà essere utilizzata come principale metodologia per la valutazione degli investimenti pubblici. Per l'analisi economica, che dovrà essere condotta a partire dall'analisi finanziaria dell'investimento, di seguito verranno fornite indicazioni specifiche in merito alle ipotesi/parametri da adottare relativamente a:

- **conversione dei valori finanziari in valori economici (fattori di conversione), che consente di correggere i costi utilizzati nell'analisi finanziaria e ottenere importi al netto della tassazione e delle distorsioni dovute al cattivo funzionamento del mercato, per l'esistenza di posizioni monopolistiche, di prezzi amministrati, di dazi o di sovvenzioni;**

«non pienamente in linea» T TOTALMENTE IN CONTRASTO

Osservatorio
per il collegamento ferroviario Torino-Salerno

- 6. Economic analysis
 - Fiscal corrections
 - From market to shadow prices
 - Evaluation of non-market impacts
 - Economic profitability

Guida CE

Guida MIT

6

Materiale tratto dalla "Lettura critica dei risultati della analisi costi-benefici del terzo valico" a cura del Prof. Roberto Zucchetti, 21 dicembre 2018, pag. 6

Se adottassimo questi criteri, chiuderemmo tutte le linee ferroviarie italiane.

Se usassimo la stessa logica, non dovremmo in alcun modo limitare l'uso dei tabacchi o il gioco d'azzardo, posto che producono consistenti entrate al bilancio dello Stato in termini di accise

Ricordo inoltre che la Lega aveva promesso che, una volta al Governo, avrebbe soppresso le accise sulla benzina!

SURPLUS CONCESSIONARI AUTOSTRADALI (PEDAGGI)

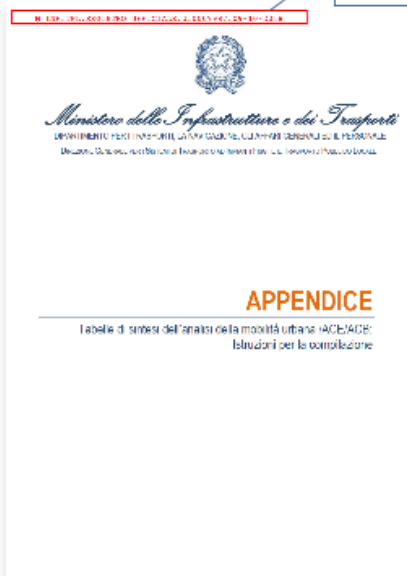
Nello scenario "Osservatorio 2011" sono pari a 7.962 milioni€, nello scenario cosiddetto "realistico" ammontano a 2.913 milioni €. Anche qui vale il discorso di cui sopra: più funziona una tratta ferroviaria, maggiore è il numero di auto e autocarri che vengono sostituiti dal treno, più si riducono gli incassi delle autostrade, maggiore è la perdita che viene calcolata nell'analisi.

La riduzione dei ricavi da pedaggi autostradali, proveniente da uno spostamento modale dal trasporto su gomma a quello su ferro, non rappresenta un costo per la collettività.

I pedaggi servono per pagare gli investimenti e l'usura delle autostrade.

Le linee guida del Ministero dei Trasporti indicano espressamente che l'analisi costi-benefici non deve includere i proventi tariffari tra i benefici economici (e quindi nemmeno tra i costi!).

09-10-2018



Anche per le tariffe



3.3. Calcolo e struttura dei benefici economici

3.3.1. Struttura dei benefici

I benefici computati nell'ACB saranno esclusivamente quelli riportati nelle Linee Guida al § 3.7.2.1 e qui di seguito riassunti con alcune indicazioni di metodo. Per il loro calcolo si rimanda al paragrafo successivo. **Si ricorda che l'ACB non includerà in alcun caso i proventi tariffari tra i benefici economici.**



Come da consolidata prassi, i proventi delle tariffe non vanno considerati tra i benefici, perché sono un trasferimento. Nello stesso modo, la loro diminuzione non può essere computata tra i costi.

7

Materiali tratti dalla "Lettura critica dei risultati della analisi costi-benefici del terzo valico" a cura del Prof. Roberto Zucchetti, 21 dicembre 2018, pag. 7

COSTI DI RIPRISTINO

A pag. 68 vengono indicati in 347 milioni €, senza indicare come si produce quel dato.

COSTO PER ABBANDONARE L'OPERA

Nelle considerazioni conclusive della relazione tecnica giuridica si quantificano i costi derivanti da un'eventuale scelta di abbandonare l'opera.

I costi sono:

- da 16 a 81 milioni€ come penalità previste dall'accordo di finanziamento con la Commissione europea
- 400 milioni di rimborso delle spese sostenute dalla Francia
- 535 milioni€ di restituzione dei contributi già erogati dalla Commissione; la somma è sottostimata, perché la Commissione ha già erogato 731 milioni€,
- più altri rimborsi dovuti alla Francia,
- più un risarcimento per lo scioglimento dei contratti in corso per servizi di ingegneria e lavori.

Questi costi, peraltro sottostimati, devono servire per fare il conto finale dei benefici costi, insieme al costo di rifacimento del tunnel storico (da 1.400 a 1.700 milioni €).

