

"Meno arbitrio nell'uso delle risorse pubbliche"

Appello al Ministro Graziano Delrio

E' in corso un grande rilancio politico delle "Grandi Opere". I denari pubblici in gioco sono moltissimi, pari a circa 70 miliardi. Una cifra enorme se si pensa agli stretti vincoli di bilancio e tutti concentrati su un numero limitato di grandi interventi, a cui si sommano le risorse dei Contratti di Programma con FSI e ANAS.

Il costo complessivo dei soli interventi ferroviari ammonta a quasi 26 miliardi di euro (Allegato al DEF 2016), equivalente a oltre un terzo di quello complessivo di tutte le opere "strategiche".

	[milioni]
Galleria di base del Brennero (parte italiana)	4.400
Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)	2.633
Linea AV/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200
Linea AV/AC Napoli - Bari	2.656
Linea AV/AC Milano – Padova (escl. Treviglio – Brescia)	9.356
Linea Messina – Palermo	739
Totale	25.984

Esistono in ambito internazionale consolidate regole di valutazione economico-finanziaria, ma in Italia sono state finora ignorate. Per nessuna delle opere sopra citate c'è stata una valida analisi, pubblicamente disponibile al momento della decisione, che ne dimostrasse l'utilità sociale. Solo per alcune (il Brennero ad esempio), sono stati pubblicati documenti, peraltro oggetto di critiche metodologiche, solo dopo che la decisione era stata presa. Lo stesso vale per grandi progetti stradali, come la Pedemontana Veneta, quella lombarda, e la Livorno-Civitavecchia.

L'entità dei costi previsti impone che le grandi opere passino al vaglio di pubbliche ed approfondite analisi costi-benefici da parte di valutatori "terzi" rispetto ai committenti, per evitare scelte economicamente non giustificabili, dettate da considerazioni elettorali di breve respiro (nella migliore delle ipotesi). Purtroppo esempi di progetti infelici non mancano, dagli 800 milioni già inutilmente spesi per la stazione AV di Firenze che non si farà ai quasi 8 miliardi spesi per l'AV Torino-Milano, scarsamente utilizzata rispetto alla capacità, e con costi stimati tripli rispetto ad analoghe linee francesi.

Analisi indipendenti evidenziano come due progetti - la nuova linea Torino-Lione e la linea AC/AV Napoli – Bari, mostrino flussi di traffico, attuali e prospettici, così modesti da poter escludere che sia opportuno realizzarli nella forma prevista. Per la Milano-Padova le ricadute positive saranno quelle dell'aumento di capacità complessiva che si potrebbe però ottenere con interventi assai meno onerosi ed impattanti, mentre trascurabile appare il beneficio della velocizzazione del traffico diretto tra Milano e Venezia. Per quanto riguarda il Terzo Valico Milano-Genova un'analisi costi-benefici, ancorché sommaria ha dato anch'essa risultati negativi. Per tutte queste opere le previsioni di traffico sembrano essere irrealistiche, come è evidente sia dal confronto storico dei flussi reali sia dalla stima, implicitamente assunta nelle analisi, di un forte aumento della domanda a seguito della disponibilità dell'opera. Queste assumono poi tariffe d'uso invariate rispetto a quelle attuali, quindi implicitamente che l'intero costo di investimento sia a carico dell'erario.

Se è vero che la decisione finale sulle opere pubbliche deve rimanere politica, essa non può prescindere dai risultati di analisi rigorose, trasparenti e comparative, né ignorare studi e valutazioni effettuate da esperti indipendenti e deve anche aprirsi ad un confronto con tutte le parti interessate. La corruzione è deprecabile, ma un danno più grave può essere inflitto alla collettività dal dedicare enormi risorse all'esecuzione di strade, linee ferroviarie o ponti non giustificati dai benefici del traffico, destinato a una crescita comunque modesta per ragioni economiche e demografiche.

Forse per la percezione della necessità di un cambiamento, è stata recentemente creata nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una struttura tecnica che dovrà valutare gli investimenti pubblici secondo regole precise e rendendo trasparenti e meno discrezionali le scelte politiche. L'iniziativa del Ministro Delrio è lodevole e necessaria, e deve ricevere il massimo supporto da parte di chi ha a cuore la cultura della valutazione e della trasparenza nelle scelte. Ma non si può fare a meno di notare che emergono forti ombre sul ruolo reale di questa struttura, se guardiamo alle contemporanee dichiarazioni della politica che certo non favoriscono valutazioni neutrali. Da un lato si susseguono infatti dichiarazioni politiche in favore di "Grandi Opere" mai seriamente valutate (opera "strategica" o che "crea 100.000 posti di lavoro", ecc.), dall'altro lato molte scelte vengono dichiarate "irreversibili" a causa dell'esistenza di forti penali in caso di mancata realizzazione. Ma queste penali furono spesso stabilite su contratti affidati senza gara, con patti evidentemente lesivi dell'interesse pubblico. Prescindendo dalla consistenza giuridica di queste penali (il governo Prodi cancellò quei contratti, quello Berlusconi poi li ri-convalidò), è pur possibile valutare in modo rigoroso quali opere converrebbe alla collettività portare comunque a termine e quali sarebbero invece da cancellare o ridimensionare pur in presenza di penali (anche in funzione del loro stato di avanzamento: alcune sono appena iniziate).

C'è dunque il rischio che la costituzione di un organismo apposito, così innovativo nei principi, copra il perpetuarsi di scelte non validate, sotto le fortissime pressioni da parte delle lobby interessate ai lavori, ma indifferenti all'utilità dell'opera.

Auspichiamo che il ministro mostri nei fatti la proclamata volontà di cambiamento.

Firmato da:

Balotta Dario	Osservatorio Nazionale Liberalizzazioni e Trasporti
Battisti Emilio	Architetto
Beria Paolo	Politecnico di Milano
Biancardi Alberto	Componente dell'Autorità per l'energia ed il gas
Boscarelli Lorenzo	Consulente di management
Bragantini Salvatore	Consigliere di Amministrazione, Univ. degli Studi di Milano (Statale)
Brosio Giorgio	già Università degli Studi di Torino
Cottarelli Carlo	ex commissario straordinario per la Revisione della spesa pubblica
Degli Esposti Lorenzo	Politecnico Milano
De Nicola Alessandro	Adam Smith Society
Donato Vincenzo	già Politecnico di Milano
Florio Massimo	Università degli Studi di Milano
Gallo Riccardo	Università La Sapienza di Roma
Giannetti Giancarlo	Ingegnere
Giuricin Andrea	Università degli Studi di Milano-Bicocca
Graziola Giancarlo	già Università degli Studi di Bergamo
Laurino Antonio	Politecnico di Milano

Leoni Riccardo	Università degli Studi di Bergamo
Macchiati Alfredo	Università Luiss, Guido Carli, Roma
Malgieri Patrizia	Esperta in pianificazione dei trasporti
Massiani Jérôme	Università Ca' Foscari Venezia
Mercalli Luca	Presidente Società Meteorologica Italiana e giornalista ambientale
Molinari Aldo	Esperto in pianificazione e progettazione di sistemi di trasporto
Musso Enrico	Università degli Studi di Genova
Ortona Guido	Università degli Studi del Piemonte Orientale
Petrina Francesca	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione, NUVAP
Ponti Marco	già Politecnico di Milano
Postorino Maria Nadia	Università Mediterranea di Reggio Calabria
Pucci Paola	Politecnico di Milano
Puglisi Riccardo	Università degli Studi di Pavia
Pugno Renato	Economista dei trasporti
Rubino Piero	Presidenza del Consiglio dei Ministri, Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione, NUVAP
Ranci Pippo	già Università Cattolica di Milano
Ragazzi Giorgio	già Università degli Studi di Bergamo
Silva Francesco	già Università degli Studi di Milano-Bicocca
Spedicato Emilio	già Università degli Studi i Bergamo
Tanzi Vito	già Direttore del Dipartimento di Finanza Pubblica del FMI
Targetti Renata	Università degli Studi di Pavia
Tartaglia Angelo	già Politecnico di Torino
Treu Maria Cristina	già Politecnico Milano
Virno Claudio	Consulente, già componente del Nucleo di valutazione degli investimenti pubblici del Ministero dell'economia
Villani Paola Maria Chiara	Politecnico Milano
Vittadini Maria Rosa	Università luav di Venezia