

INVESTIMENTI STRATEGICI

SULLA DECISIONE PER LA TAV PESA UN CLIMA DA STADIO

di **Gianfilippo Cuneo**

Estupefacente che qualcuno prenda sul serio un'analisi costi/benefici fatta da una commissione nominata da un ministro contrario alla Tav; qualunque ministro non sarebbe così incompetente da darsi la zappa sui piedi nominando una commissione che non gli assicuri il risultato voluto. Ma anche se la commissione fosse nominata da un'autorità super partes, è il concetto stesso di attendersi un risultato automatico da un'analisi costi/benefici che non ha senso quando i costi sono soprattutto monetari mentre i benefici sono soggettivi e l'equilibrio dipende dai pesi che si danno a elementi immateriali o non quantificabili in euro quali il minor inquinamento o «l'insediamento del Paese in corridoi intermodali est-ovest».

Una decisione razionale rispetto al continuare o meno la Tav sarebbe comunque auspicabile. Si tratta di una scelta fra alternative: non spendere assolutamente niente, spendere gli stessi soldi in altre opere pubbliche o spenderli in assistenzialismo, come il reddito di cittadinanza. I soldi per completare la Tav (come per le alternative) provengono nel breve termine da un aumento del debito pubblico ma alla fine devono provenire dalle tasse; è certo che se questo concetto fosse chiaro gli italiani voterebbero in massa contro tali spese. In un Paese in declino è illogico continuare ad aumentare il debito pubblico perché domani più di oggi sarà ancor più difficile ripagarlo. Ma se proprio si vuole continuare a credere alla favola che spendendo di più si ha un effetto moltiplicatore positivo cosicché il rapporto debito/Pil decrescerà, allora ci si deve domandare se i soldi da spendere per la Tav non siano meglio spesi altrove; per esempio in infrastrutture che migliorino il trasporto locale che però richiederanno anni per essere progettate e cantierizzate; quel poco effetto di contributo al Pil attuale che può dare la Tav è invece un effetto immediato. Se invece l'alternativa è di spendere i soldi in reddito di cittadinanza, il risultato è che spendendoli in una Tav anche poco utile ma con simile impatto sul Pil, alla fine rimane comunque un'opera pubblica funzionante, mentre nell'altro caso non rimane niente, solo un maggior debito pubblico. In un caso i soldi si spendono al Nord, nell'altro prevalentemente al Sud.

Il clima da stadio che si è catalizzato intorno al sì/no Tav impedisce un'analisi serena di cosa sia meglio fare per il Paese. La realtà è che si tratta di un'opera pensata inizialmente per incrementare il traffico merci su rotaia fra Italia e Francia, traffico che oggi sappiamo essere in calo; si può sempre dire che in futuro, aumentando la velocità del trasporto su rotaia, ci saranno più merci che prenderanno quella strada, sgravando autostrade e riducendo l'inquinamento. Ma le merci che vanno in Francia o Gran Bretagna non hanno in genere grandi esigenze di velocità, e la riduzione di qualche ora su un percorso di oltre un giorno non fa molta differenza. Comunque, quando si parla di traffici che potrebbero esistere fra dieci anni dare dei nu-

meri è proprio un esercizio di fantasia. Ma i favorevoli alla Tav potrebbero sempre dire "e allora la utilizzeremo anche per l'alta velocità passeggeri" sperando in un effetto positivo come quello dei Frecciarossa fra Milano e Roma; nell'era dei viaggi con aerei low cost che portano i torinesi a Parigi in un'ora spendendo meno di cento euro, poterci andare in treno in 5 ore spendendo gli stessi soldi non sembra poter attrarre delle folle di passeggeri.

Si potrebbe continuare ad esaminare se le ipotesi tecniche che erano alla base della decisione di fare la Tav siano ancora attuali, se sia possibile ridurre la dimensione e il costo dell'opera rinunciando a qualche vantaggio, e quali ipotesi di costi, ricavi e traffico sia ragionevole considerare in caso di ridimensionamento del progetto. In Italia c'è comunque sempre il sospetto (fondato) che per far approvare un'opera i costi e i tempi siano sempre sottostimati, anche perché le imprese sopravvivono solo sui ricavi provenienti dalle varianti in corso d'opera. In altri Paesi non è così; la Svizzera ha completato il tunnel del Gottardo spendendo 12 miliardi di franchi previsti nei 17 anni previsti. In Italia c'è anche l'abitudine di fare progetti faraonici perché risparmiare non accontenta chi intravede una fonte inesauribile di ricavi e ha appoggi politici; poi alla fine si scopre che non ci sono i soldi per fare un progetto faraonico, come è stato il caso del ponte sullo stretto di Messina, che avrebbe potuto essere realizzato economicamente solo rinunciando a farne anche un ponte ferroviario (soluzione che comporta enormi extracosti). Un ragionamento informato e sereno potrebbe portare alla conclusione che sia meglio non spendere soldi né per completare la Tav né per fare assistenzialismo fine a se stesso, ma se proprio si vuole spendere allora meglio una spesa diffusa in tutto il Paese in infrastrutture certamente utili e in molti casi improcrastinabili.

In conclusione: se un'analisi costi/benefici s'ha da fare, allora per coerenza, che i criteri siano omogenei fra tutti i tipi di spesa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

