

IL SOLE 24 ORE

SUNDAY 27 APRIL 2003 NO 115

LA POSTA DEI LETTORI

INTERVENTO

Grandi opere, attenzione ai costi e ai benefici

Il ponte sullo Stretto? Senza contributi dello Stato. L'Alta velocità? Forse non saranno sufficienti quaranta anni ma, con un po' più di tempo a disposizione, la Tav ripagherà integralmente i contributi ricevuti. Questi i messaggi di ottimismo elargiti nelle scorse settimane dal Governo e dalla ondata Ispa nel rilanciare il piano delle grandi opere. Forse un po' di prudenza in più non guasterebbe almeno a giudicare dai risultati di due recenti ricerche che hanno cercato di valutare l'affidabilità delle stime dei costi di realizzazione e del livello dei traffici (ricavi) di un certo numero di infrastrutture stradali e ferroviarie.

E' stata pubblicata lo scorso mese sulla rivista «Transport Reviews» un'analisi dello studioso danese Flyvbjerg che ha preso in esame 258 progetti infrastrutturali realizzati tra il 1927 e il 1998. Sono stati paragonati i costi a preventivo e a consuntivo relativi a 58 linee ferroviarie, 33 ponti o tunnel e 167 strade o autostrade, opere per la maggior parte realizzate in Europa e nell'America settentrionale.

Questi, in estrema sintesi, i risultati dell'analisi:

- 1 i costi a consuntivo sono risultati superiori a quelli preventivati in più del 90% dei casi;
- 2 in media l'incremento dei costi è risultato pari al 28%;
- 3 il più elevato divario è quello

Due studi indicano che dov'è rilevante il ruolo pubblico le spese crescono

che caratterizza i progetti ferroviari con un incremento medio dei costi pari al 45% a fronte di uno scarto del 34% per ponti e tunnel e del 20% nel caso di infrastrutture stradali.

Più circoscritto e ristretto alle infrastrutture stradali è il campione dell'indagine sulle previsioni dei traffici realizzata lo scorso anno dall'agenzia di valutazione del credito Standard & Poors: sotto la lente di S&P sono finite trentadue opere (7 ponti, 2 tunnel e 23 tratti autostradali). Solamente in quattro casi le stime dei traffici sono risultate pessimistiche. In media, i volumi di traffico reali si attestano intorno al 70% di quelli adottati come riferimento nella valutazione della fattibilità delle opere. L'errore medio delle stime effettuate dalle banche, ossia dai possibili finanziatori, è risultato del 18% a fronte di uno scostamento del 34% per le valutazioni fornite dai promotori delle opere.

Quali le ragioni di tali errori nella stima di costi e benefici? Sembra evidente che le motivazioni siano da ricercare nella sostanziale irresponsabilità del decisore pubblico nel caso di "fallimento" dell'opera infrastrutturale.

In Italia, un parziale tentativo di risposta a tale problema era stato offerto dal governo Amato che aveva vincolato la realizzazione del ponte sullo Stretto alla comparteci-

pazione al finanziamento dei privati in misura pari al 60% dei costi di investimento. Tale linea è stata disattesa dall'attuale esecutivo.

Di segno opposto era stato negli anni '80 l'atteggiamento del Governo britannico guidato dalla Thatcher che aveva posto come condizione per l'assenso alla costruzione del tunnel sotto la Manica l'assenza di qualsiasi intervento diretto o di fornitura di garanzie da parte dello Stato.

Se si paragonano le recenti esperienze di Francia e Germania da un lato e del Regno Unito dall'altro, sembra infatti di poter concludere che l'opzione del contenimento della spesa pubblica e della riduzione della pressione fiscale sia preferibile rispetto a quella che prevede la destinazione di ingenti risorse per la realizzazione di nuove infrastrutture, in particolare linee ferroviarie ad alta velocità.

Senza dimenticare quanto accaduto in Giappone la cui economia non sembra aver tratto alcun giovamento dal piano di grandi opere attuato nell'arco di oltre un decennio che, si è chiuso con gli enti parastatali che gestiscono le autostrade indebitati per oltre 340 miliardi di Euro mentre l'Irlanda, con strutture fatiscenti e senza alcun ponte che la colleghi alla Gran Bretagna, cresce del 6% all'anno.

FRANCESCO RAMELLA
francesco.ramella@libero.it

LA FOTO