volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Analizzare costi e benefici delle grandi opere: una farsa?

Autore: Fabio Balocco

Devo dire in tutta sincerità che l'affermazione del nuovo governo relativa alla valutazione dei costi/benefici delle grandi opere pubbliche mi desta qualche perplessità. Detta così, "valutare costi e benefici", l'affermazione si presta ad essere condivisibile, ma se ci ragioniamo un po' sopra ci accorgiamo come essa sia uno slogan e nulla più.

Partiamo dai costi.

E partiamo da quelli di realizzazione. Si può in tutta onestà comprendere i costi di una grande opera finché essa non è terminata? Assolutamente no. In Italia i costi dal progetto alla ultimazione, magicamente esplodono. Una linea ad AV di pianura in Francia costa venti milioni al chilometro, in Italia sessanta. Come mai? Come mai per realizzare la Pedemontana Veneta la Regione si è già indebitata nei confronti del concessionario e l'opera è solo in fase realizzativa? I costi di costruzione dell'opera non sono ovviamente tutti i costi. Ci sono anche i costi ambientali e territoriali. Per costruire la diga di Pont Ventoux, in Val di Susa furono prosciugate enne sorgenti. Lo stesso capitò al Mugello con la linea ferroviaria ad Alta Velocità Milano-Roma. Quanto costa alla collettività disperdere l'acqua di una sorgente, specie oggi che si va verso un inaridimento globalizzato? Ma soprattutto, il costo derivante dalla perdita dei servizi ecosistemici dove lo mettiamo? Io sono convinto che molti politici non ne sappiano dell'esistenza, eppure è lo stesso ISPRA a dirci cosa sono. Sono processi svolti dagli ecosistemi naturali che supportano la vita sulla Terra, processi che erogano beni e servizi, i servizi ecosistemici, appunto, da cui dipende il nostro benessere: acqua pulita, aria pulita, integrità del suolo, protezione dai dissesti idrogeologici, regolazione del microclima, e così via. Nel caso in cui il suolo venga consumato e tali servizi vadano persi, l'ISPRA individua un danno per la collettività stimato in una perdita annuale di capitale naturale per ettaro compresa tra i 36.000 e i 55.000 euro. Mi parrebbe strano se questo danno certo per la collettività entrasse nel calcolo dei costi.

Benefici.

Una nuova autostrada sposta il traffico da una direttrice a un'altra, e potenzialmente lo fa anche aumentare. È un beneficio questo? Per chi abitava lungo l'asse primigenio, ad esempio, sicuramente sì, ma chi si ritrova un'autostrada sotto casa come la pensa? E poi ancora, il beneficio è stimato: spendo tot, ma sposto anche tot di traffico. Bene, la BRE-BE-MI dimostra che i calcoli possono essere gonfiati (per realizzare l'opera? non pensiamo male suvvia…). Per la Pedemontana Veneta si calcolavano 33.000 veicoli al giorno, oggi si sono già ridotti a 18.000. Spostare le merci dalla strada alla ferrovia potrebbe essere un beneficio, ma se il traffico merci lungo quell'asse è in forte decremento, se la linea esistente è già utilizzabile per le merci, se non si fa in Italia alcuna politica per favorire le

merci su ferrovia, quali benefici porterà la nuova linea? Parlo ovviamente della linea ferroviaria Torino-Lione.

Sapete qual è un beneficio certo?

I posti di lavoro. Non è un caso che Tajani e Salvini abbiano spudoratamente ammesso che non fare la Torino-Lione comporterebbe un danno alla collettività perché si perderebbero posti di lavoro. Alla fine si riduce tutto a quello: i posti di lavoro, proprio quelli che giustificano da soli, a monte, la realizzazione dell'opera. Così ragionando, ovviamente continueremo a estrarre petrolio, a produrre armi, a cementificare il nostro suolo. Triste ma vero.