



Nota tecnica sullo Studio trasportistico di ASPI per la Gronda di Ponente

Autore : prof. Marco Ponti – Politecnico di Milano

Ricevuto in data: 2 marzo 2009

GENOVA – aspetti di valutazione economica e finanziaria.

1. Nell'analisi di fattibilità presentata mancano totalmente le analisi economiche e finanziarie, che sono sempre presenti, e spesso ne costituiscono la parte più rilevante e critica, anche quando non l'unica, il che è inspiegabile anche in un approccio multi-criteria. Questo in tutti i paesi europei, basta considerare le raccomandazioni e i manuali della Commissione, dell'OECD ecc..

Questa vistosa assenza non induce a considerazioni benevole sull'analisi di fattibilità presentata.

2. Inoltre, valutazioni fatte da un soggetto interessato alla realizzazione dell'opera, come è ovvio, perdono la caratteristica della neutralità del valutatore, caratteristica considerata irrinunciabile dalla Banca Mondiale.
3. Le alternative proposte sono tutte estremamente onerose, e la gamma di variazione dei costi è limitata al 20%. Ma per un'opera così costosa è assolutamente doveroso considerare e valutare uno spettro più ampio di alternative (più e meno costose), tra le quali è indispensabile (cfr. sopra) definire una soluzione di riferimento (o "do-nothing", do-minimum"). Infatti i costi di valutare una gamma più ampia di alternative rimangono trascurabili rispetto ai costi dell'opera. Si ricorda che una buona prassi internazionale stima nell'un per mille del costo di investimento la spesa necessaria per le valutazioni socioeconomiche di base; in questo caso, cifre dell'ordine dei 4 milioni di Euro.
4. Una seria valutazione economica in particolare metterebbe in luce alcuni aspetti essenziali dell'attuale e non ignorabile crisi mondiale: specificamente un valore basso del prezzo ombra del lavoro, al fine di "premiare" gli interventi con maggior contenuto occupazionale. Ma anche sul versante delle previsioni di traffico, alcuni anni di diminuzione o di stasi possono modificare radicalmente gli indici di redditività socioeconomica dell'opera.
5. Inutile ricordare infine che la logica internazionale delle valutazioni richiede un atteggiamento asimmetrico nelle assunzioni riguardante i costi (certi) rispetto a quelle riguardanti i benefici, cioè il traffico (incerti). La letteratura internazionale a questo proposito evidenzia che per le "grandi opere" i costi risultano ex-post vistosamente sottostimati, e i traffici altrettanto

vistosamente sovrastimati (nella larga maggioranza dei casi).

- 6. Ma è l'assenza contemporanea di analisi economiche e finanziarie l'aspetto che suscita maggiore perplessità: chi pagherà l'opera? Viene da pensare che Aspi, dato il suo peso nazionale, finanzia l'opera con un piccolo aumento generalizzato delle tariffe sulla sua intera rete. Questa condizione ovviamente consentirebbe di finanziare anche opere di ridottissima razionalità funzionale (tronchi semideserti). Inoltre uno scenario finanziario di questo tipo farebbe venir meno di fatto ogni vincolo sui costi, rendendo possibile, e persino auspicabile dal punto di vista del concessionario, (cfr. il noto effetto "Averch-Johnson"¹) effettuare opere "di compensazione" o di tutela ambientale che aumentino anche sensibilmente i costi totali, al di là di ogni ragionevole considerazione di efficienza-efficacia. E anche dal punto di vista distributivo (cioè di equità) quel meccanismo susciterebbe perplessità rilevanti: l'alleanza tra autorità locali e concessionari consentirebbe di scaricare su soggetti terzi (e ignari) i costi di opere di non verificabile razionalità e urgenza.**

Prof. Marco Ponti

DiAP – Politecnico di Milano
Cluster "Motus" - Politecnico di Milano

Via Bonardi 3 - 20133 Milano
email marco.ponti@polimi.it

¹ Si verifica quando un concessionario ha vincoli regolatori sul saggio di profitto, ma non sull'investimento complessivo; perciò è incentivato a dilatarne le dimensioni.