


 Intervista **Ennio Cascetta**

# «Giudizi errati, il costo è 5 miliardi ma l'Italia perderebbe molto in servizi»

**Nando Santonastaso**

«Molto, molto, molto discutibile l'analisi costi-benefici sulla **Torino-Lione**». Ripete tre volte, volutamente "molto" il professor **Ennio Cascetta**, a capo per tre anni della Struttura di missione del ministero dei Trasporti. «Ci sono diverse ragioni che mi lasciano fortemente perplesso - dice - La prima è che sono stati assai sopravvalutati i costi di quest'opera». E spiega: «Si considera infatti il costo totale dell'intervento, gli 11,5 miliardi che corrispondono all'intera tratta Torino-Francia. È come cioè se l'analisi costi-benefici la facesse l'Ue e non il nostro Stato che dovrebbe invece valutare solo se i costi per l'Italia sono compensati dai benefici relativi al territorio nazionale. La Commissione mette tutto dentro, comprese le perdite di accise in Francia e in Svizzera».

**E cosa comporta questo eccesso di valutazione delle spese?**

«Che non si considera tutto il ritorno economico che derivereb-

be dall'indotto collegato alla realizzazione dell'opera. Perché essa coinvolge vari e strategici settori dell'economia italiana, dalle costruzioni alle tecnologie avanzate».

**Il presidente di Confindustria Boccia parla di 50mila posti di lavoro collegati alla Torino-Lione.**

«Ed è proprio così. Dal punto di vista economico il costo dell'opera non è quello finanziario ma quello depurato dei ritorni sull'economia. La Commissione si limita solo a prevedere una timida riduzione dei costi pari al 15% per la disoccupazione nell'edilizia ma sono in realtà tanti altri i settori che riceverebbero benefici dall'opera, che per l'Italia costa 5 miliardi, non 11,5». **C'è poi il nodo delle accise sulla benzina.**

«In effetti è l'aspetto più clamoroso. Si calcolano come costi i mancati introiti delle accise e dei ricavi dei concessionari. L'analisi spiega che ogni camion consuma meno carburante e paga meno accise per sette miliardi; inoltre, il mancato utilizzo dell'autostra-

da determinerà un minore incasso per i concessionari pari a 6 miliardi. Totale, 13 miliardi, un valore superiore all'intero costo della **Torino-Lione**. La distorsione di quest'approccio si dimostra dal fatto che lo scenario più pessimistico valutato dalla Commissione - metà del traffico e stessi costi di costruzione - sarebbe migliore di quello ottimistico. Una situazione ancora migliore si avrebbe paradossalmente se si costruisse la **Torino-Lione** e non si facesse passare su di essa alcun treno. Provate a immaginare se questo principio si applicasse a tutta la **rete ferroviaria italiana**».

**Che succederebbe?**

«La domanda è ovviamente provocatoria ma avremmo tante persone che usano l'auto in più, tante accise e tanti ricavi autostradali. Se si applicasse questo metodo alle Fs si arriverebbe alla conclusione di chiudere le **ferrovie italiane**. Sicuramente non converrebbe più costruire la Napoli-Bari perché l'analisi sarebbe negativa. Il metodo applicato per la **Torino-Lione** dimostrerebbe che il trasporto **ferroviario** per definizione non è conveniente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**DI QUESTO PASSO  
SAREBBE INUTILE  
L'INTERA RETE  
FERROVIARIA ITALIANA  
E DOVREMMO ABOLIRE  
IL TRASPORTO SU FERRO**

