



lavoce.info

convegno annuale 2021

Milano, 16 dicembre



convegno annuale 2021

IL PNRR E LE FERROVIE: NARRAZIONE O VALUTAZIONE?

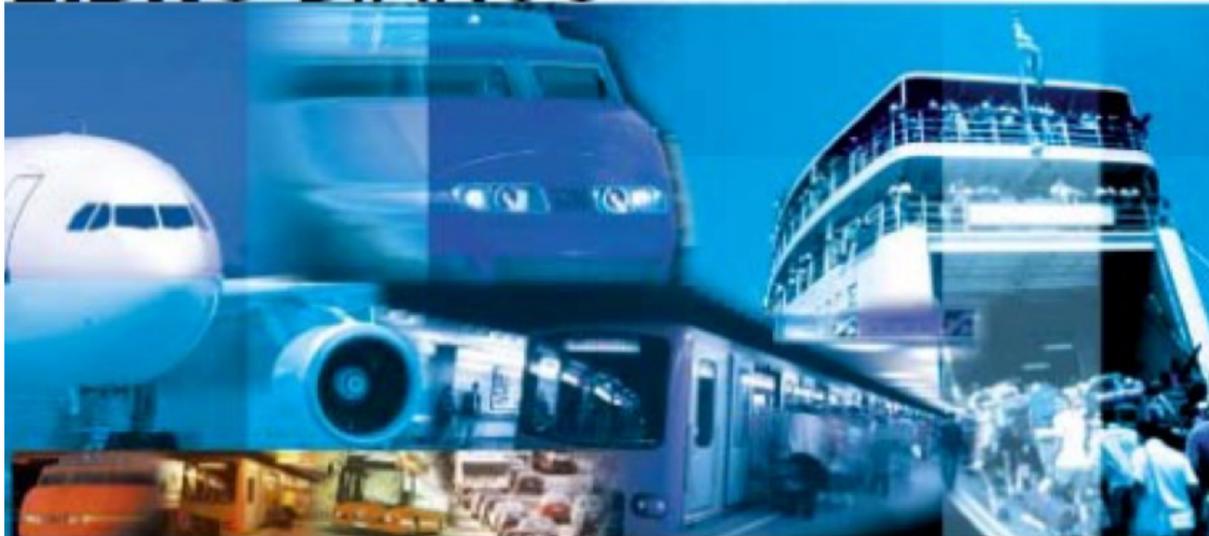
Marco Ponti

Bridges Research Trust Onlus



A 20 ANNI DAL «LIBRO BIANCO SUI TRASPORTI» NELLA UE NESSUN RIEQUILIBRIO MODALE

LIBRO BIANCO



La politica europea dei trasporti fino al 2010:
il momento delle scelte

L'Europa deve assolutamente compiere una svolta nella politica comune dei trasporti. È giunto il momento di fissare per la politica comune dei trasporti nuove ambizioni: **riequilibrare in chiave sostenibile la ripartizione modale** e sviluppare l'intermodalità, lottare con decisione contro la congestione e porre la sicurezza e la qualità dei servizi al centro dell'azione, pur mantenendo il di

Passeggeri

MODAL SPLIT

	%						
	PASSENGER CARS	P2W	BUS AND COACH	RAILWAY	TRAM AND METRO	AIR	SEA
1995	73.0	2.4	10.4	6.9	1.4	5.3	0.6
2000	73.2	2.0	9.9	6.8	1.4	6.3	0.5
2005	73.1	2.2	9.5	6.5	1.4	6.9	0.5
2006	73.0	2.1	9.4	6.6	1.4	7.1	0.5
2007	72.8	2.0	9.4	6.6	1.4	7.3	0.5
2008	72.6	2.1	9.5	6.8	1.5	7.1	0.5
2009	73.8	2.1	9.0	6.6	1.4	6.7	0.4
2010	73.5	2.1	8.9	6.6	1.5	7.0	0.4
2011	72.8	2.2	9.0	6.7	1.5	7.5	0.4
2012	72.4	2.2	9.1	6.9	1.5	7.6	0.3
2013	72.6	2.2	8.9	6.9	1.5	7.5	0.3
2014	72.6	2.2	8.7	6.9	1.5	7.8	0.3
2015	72.5	2.1	8.7	6.8	1.5	8.1	0.3
2016	72.3	2.1	8.5	6.7	1.5	8.5	0.4
2017	72.1	1.9	8.0	6.9	1.5	9.2	0.4
2018	71.7	1.8	8.0	6.9	1.5	9.6	0.4

Fonte: European Commission

Merci

MODAL SPLIT

	%					
	ROAD	RAIL	INLAND WATERWAYS	PIPELINES	SEA	AIR
1995	47.0	15.6	5.1	4.3	28.0	0.1
2000	48.8	14.1	4.9	4.2	28.0	0.1
2005	51.4	12.8	4.5	4.1	27.1	0.1
2010	51.5	12.4	5.1	3.7	27.2	0.1
2011	50.8	13.2	4.7	3.6	27.7	0.1
2012	50.2	13.0	5.1	3.6	28.1	0.1
2013	50.5	12.8	5.1	3.4	28.2	0.1
2014	50.2	12.8	5.0	3.3	28.7	0.1
2015	50.8	12.9	4.8	3.4	28.1	0.1
2016	50.8	12.9	4.6	3.3	28.4	0.1
2017	51.8	12.6	4.5	3.2	27.9	0.1
2018	51.0	12.6	4.0	3.1	29.2	0.1

**Trasferimenti pubblici alle imprese ferroviarie in
Unione europea: circa 1000 miliardi dal 2001 al 2015**

E NEPPURE IN ITALIA MA IL GOVERNO PREVEDE +66% AL 2030

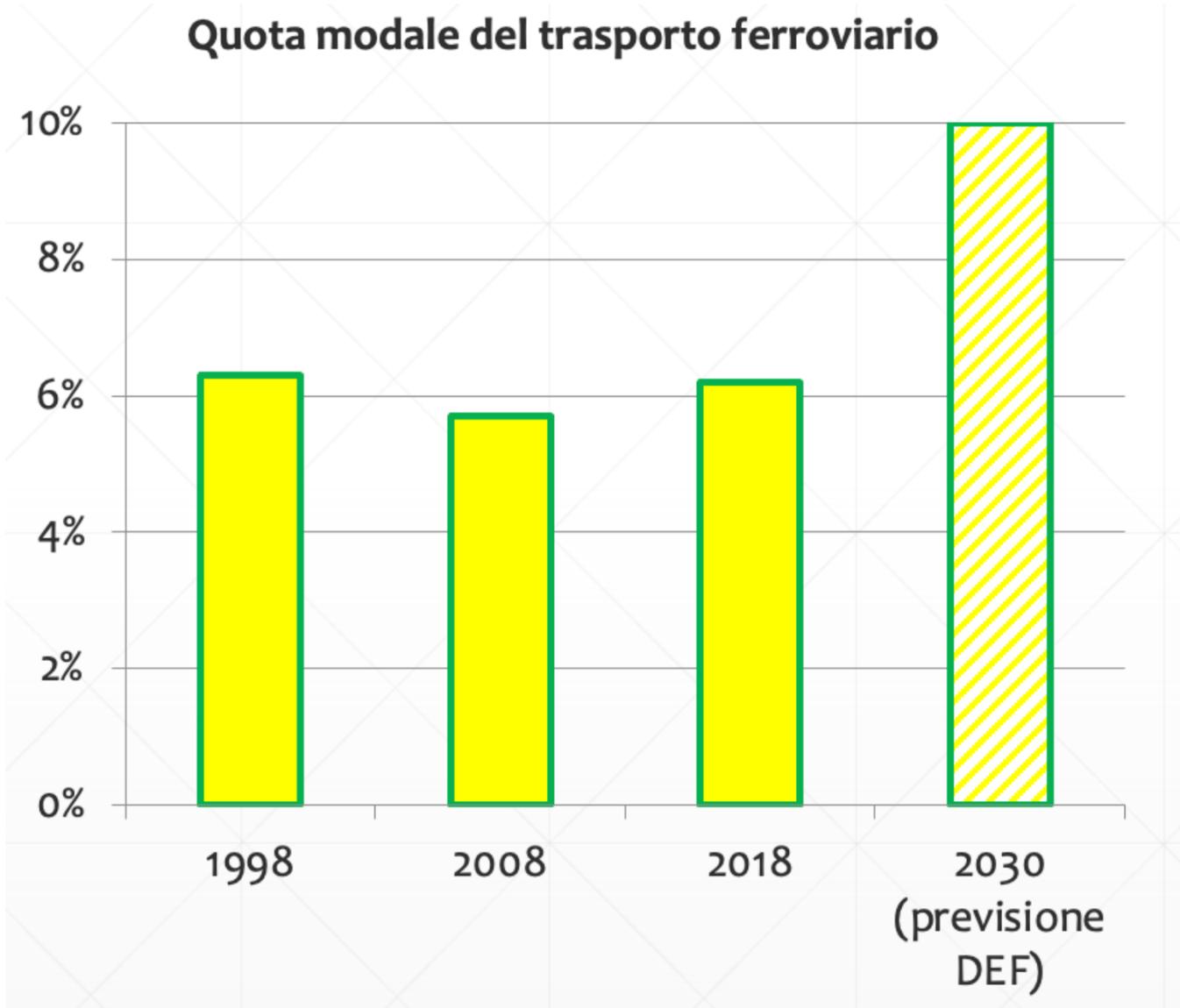


TABELLA IV.3.16: RIPARTIZIONE MODALE ATTUALE E AL 2030 PER PASSEGGERI E MERCI

Modalità di trasporto		Modal share 2019	Modal share 2030	Var. % 2030-2019
Passeggeri	Trasporto ferroviario	6%	10%	+ 66%
	Trasporti collettivi extraurbani	10%	11%	+ 10%
	Trasporti collettivi urbani	2%	2%	-
	Autotrasporti privati	82%	77%	- 6%
Merci	Trasporto ferroviario	10,7%	16,5%	+ 54 %
	Navigazione marittima	29,3%	30%	+ 2%
	Navigazione interna	0,0%	0,1%	-
	Navigazione aerea	0,6%	0,6%	-
	Autotrasporto (> 50km)	54,5%	47,7%	- 13 %
	Oleodotti (> 50km)	4,8%	5,1%	+ 6%

Fonte: elaborazione RFI (su dati CNIT 2018-2019 con riferimento al modal share 2019).

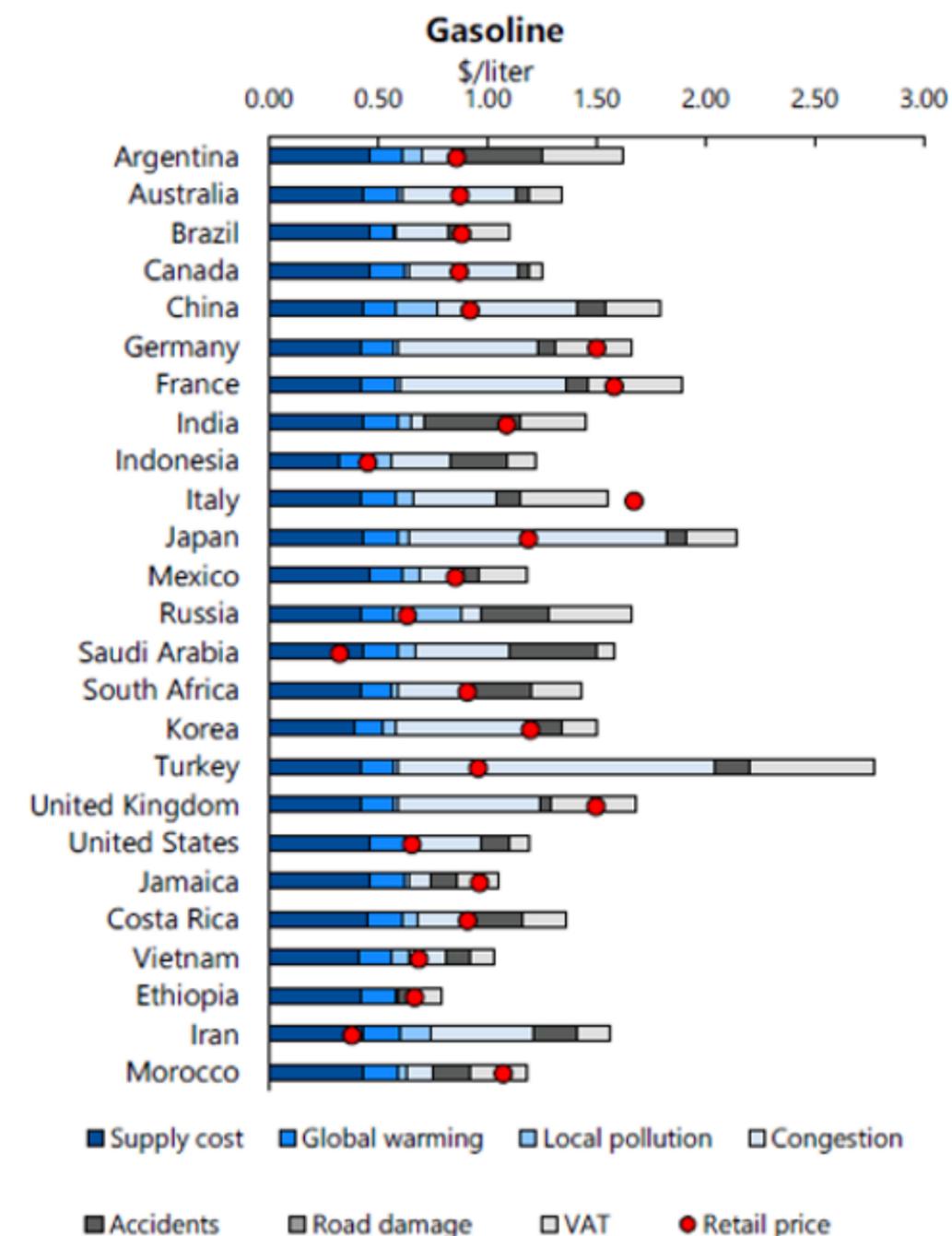
Fonte: DEF 2021, Allegato infrastrutture

COSA (NON) DICE IL PNRR

- **Costi: 25 miliardi + 37 miliardi per completare le opere**
- **No analisi per singole opere. Stima aggregata risparmio di tempo (17%), indicatore di accessibilità e impatto occupazionale**
- **Analisi macroeconomiche: per la modellistica del PNRR tutti gli investimenti sono a priori “ottimali”.**
- **Tempi lunghi di realizzazione: non assumibili scenari di crisi permanente**
- **Disponibili solo analisi FSI con «costi cessanti».**
- **Analisi MIMS in arrivo?**
- **È immaginabile che FSI dica di NO a un progetto per il quale riceve finanziamenti senza contropartite?**

CHI INQUINA PAGA

- Investimenti e sussidi alle ferrovie (e ai modi di trasporto meno inquinanti) sono politiche di second best, che possono essere giustificate se le esternalità non sono internalizzate
- Ma in Italia e in Europa le esternalità ambientali sono, tranne eccezioni, (più che) internalizzate.
- Secondo la più recente edizione di «Getting the price right» del FMI, in Italia per le auto a benzina sono internalizzate tutte le esternalità. Ma congestione e sicurezza richiederebbero politiche specifiche più efficienti e più eque



Fonte: Fondo Monetario Internazionale.

L'EVOLUZIONE TECNOLOGICA

- **Nel trasporto su gomma è in corso una rivoluzione mondiale per ragioni ambientali (EV, idrogeno) e sicurezza**
- **Non vi è dubbio che il trend di abbattimento delle emissioni in corso continuerà.**
- **Anche il settore aereo può vedere nell'evoluzione di carburanti non di origine fossile un salto tecnologico a costi contenuti (“green fuels”).**
- **Il settore ferroviario, già molto efficiente in termini di consumi energetici ed emissioni di CO2 dei treni non ha prospettive rilevanti di evoluzione tecnologica, e per l'infrastruttura la tecnologia è quella di una normale opera civile**
- **I benefici nel tempo del cambio modale sono destinati a ridursi progressivamente e, inoltre, non sono scalabili**

GLI ASPETTI DISTRIBUTIVI

- I viaggi di medio-lunga distanza, a cui rispondono i progetti ferroviari più onerosi, riguardano una piccola minoranza del totale degli spostamenti: in media ogni giorno si spostano su ferrovia circa 150.000 persone.
- I viaggi medio-lunghi riguardano proporzionalmente di più categorie di reddito medio-alto, o turisti.
- Gli spostamenti, anche sulle lunghe distanze, delle categorie a basso reddito avvengono in larga misura via autobus (cfr. Flixbus), servizi tassati sia per i carburanti che per i pedaggi autostradali, molto elevati.

Ripartizione dell'utenza del TGV Paris - Lille

CSP	Axe Nord - Pas de Calais
Professions intermédiaires	17%
Dirigeants, cadres sup, prof libérales, enseignement supérieur	46%
Retraités	4%
Employés, ouvriers	12%
Elèves, étudiants	11%
Commerçants, artisans	2%
Autres inactifs	8%
Total	100%

Source : Enquêtes SNCF TGV Nord (Hiver 1994/1995)

LA VALUTAZIONE DELLE OPERE

- **Le valutazioni macroeconomiche possono promuovere infrastrutture deserte**
- **La contabilità input-output fornisce indicazioni di impatto positive per il settore delle opere civili, ma senza distinguere tra grandi e piccole opere.**
- **Le grandi opere civili sono capital-intensive e ad occupazione temporanea.**
- **Le acb sono una prassi internazionale consolidata, osteggiata ovunque dai decisori politici perché mette in discussione scelte di consenso elettorale a breve:**
- **Le valutazioni finanziarie dei progetti sembrano del tutto ignorate dal PNRR nell'implicita assunzione della loro irrilevanza in un contesto di risorse illimitate. Ma solo tenendo conto della redditività è possibile di massimizzarne l'impatto.**
- **Le valutazioni ambientali delle singole opere sono tanto più rilevanti quanto più questo obiettivo è centrale del PNRR. Tuttavia non vi è analisi comparativa tra settori, né dei risultati quantitativi conseguibile, né dei costi di abbattimento relativi, in altre parole, dell'efficienza ambientale del Piano.**

IL CASO DELLA NUOVA LINEA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA /1

- **Costo: da 22 a 29 miliardi.**
- **Identiche prestazioni in termini di tempo di percorrenza possono essere conseguite con un investimento di alcuni miliardi**
- **In base alla valutazione di Bridges Research, anche ipotizzando che tutti i passeggeri che oggi si spostano in aereo tra Calabria e Roma e tra la Sicilia e Napoli scelgano il treno, l'utenza massima acquisibile sarebbe intorno a 7.000 persone al giorno.**
- **Quali effetti distributivi?**

IL CASO DELLA NUOVA LINEA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA /2

- VAN fortemente negativo (-12 miliardi).
- I benefici lordi sono stimabili intorno a pochi miliardi.
- I benefici ambientali (CO2) sono fortemente influenzati da evoluzione tecnologica dell'aereo.
- Le emissioni correlate alla costruzione riducono di circa 1/3 le tonnellate di CO2 abbattute.
- Il costo per tonnellata di CO2 abbattute è > 4.000 €

