

NOTE SULL'ANALISI COSTI-BENEFICI CISPADANA REALIZZATA DALLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA NEL MAGGIO 2020

(d'ora in poi anche Acb Cispadana)

TRE PUNTI CHIAVE

Un documento senza dati

L'analisi costi-benefici della Regione Emilia-Romagna si presenta come un documento di sintesi a cui mancano completamente i dati fisici alla base dei conti e i criteri di calcolo dei valori economici quindi non è conforme agli standard accettati per le analisi costi-benefici né alle Linee Guida MIT del 2017 ¹. Non è accettabile presentare i risultati di conti soggetti ad ampi margini di arbitrarietà senza mostrare i trend previsti nei flussi dei veicoli giornalieri ed annuali e senza dichiarare come sono calcolati i benefici e i costi.

Un risultato annunciato

I risultati dell'analisi costi-benefici dipendono da quali benefici vengono considerati nei calcoli, che a loro volta derivano dal fabbisogno di mobilità che si intende servire (vedi Linee Guida MIT, Capitolo 2).

Se si intende risolvere il problema di mobilità del territorio (traffico entro i centri abitati) allora sono i benefici recati al traffico interno e di scambio o comunque locale che vanno valutati. In tal caso, nel confronto tra strada ed autostrada sarà la prima a prevalere perché ha più punti di accesso e non è a pagamento, quindi sottrae molto più traffico dai centri abitati.

Se invece si conteggiano i benefici a tutti coloro che potrebbero attraversare il territorio tra cui molti privati ed operatori economici non regionali e neppure nazionali, l'autostrada è avvantaggiata nel confronto per ragioni matematiche: infatti in autostrada gli utenti interni al territorio sono molto meno numerosi, il traffico di scambio resta circa uguale, ma aumenta il traffico di attraversamento che percorre più chilometri.

In entrambi i casi, scegliendo i benefici da calcolare, si sceglie anche la soluzione. Questa scelta surrettizia è stata compiuta dalla Regione, scrivendo così in anticipo i risultati a favore di una decisione presa in precedenza.

Resta però una domanda: perché dovrebbe essere costruita una autostrada regionale su territorio regionale con un enorme impatto ambientale e con fondi regionali per fare risparmiare denaro e tempo a privati ed operatori economici non residenti e non nazionali e penalizzando drasticamente il territorio nella sua aspettativa di soluzione dei problemi di traffico interno ai paesi ?!

Un conto sicuramente sbagliato

Acb Cispadana calcola un valore totale di benefici conseguenti all'autostrada per gli utenti di circa 8,5 mld di EUR in 30 anni.

Non possiamo sapere con quali criteri sono stati fatti i conti, ma possiamo dire che sono sicuramente sbagliati, per una ragione semplice: se il conto fosse esatto almeno approssimativamente, i potenziali utenti sarebbero disposti a pagare i pedaggi sufficienti a coprire il costo dell'autostrada pari a circa 2,5 mld incluse la gestione e l'IVA.

Infatti un operatore economico è disposto a pagare un bene o un servizio se il prezzo è inferiore alla utilità ricavata.

1 https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-07/Linee%20Guida%20Val%20OO%20PP_01%2006%202017.pdf

Invece secondo i dati di ARC l'autostrada non è sostenibile finanziariamente senza contributo pubblico = non ci sono sufficienti utenti disposti a pagare il pedaggio = non ci sono sufficienti benefici per coprire i costi di costruzione (non parliamo nemmeno dei costi ambientali).

SEI DIFETTI "MINORI"

Mancano i dati sul traffico

In Acb Cispadana sono riportati solo i dati sui veicoli previsti all'ora di punta in un giorno medio nel 2040. Nel documento si afferma che i trend sottostanti sono stati calcolati secondo lo studio Europeo "European Energy and Transport –trend to 2050; Reference scenario 2016".

Notiamo che tale studio² si riferisce a valori medi europei e include Paesi in cui il numero di veicoli per abitante può ancora crescere, mentre il mercato italiano è saturo. Inoltre lo studio in parola è stato realizzato prima della pandemia COVID-19.

Questo modo di procedere è contrario alle Linee Guida MIT (pagg. 32, 33).

Non è stata effettuata una analisi di sensitività sulle previsioni di traffico

Il calcolo dei benefici di una nuova infrastruttura stradale dipende criticamente dalle stime di traffico che possono essere molto arbitrarie. Per esempio, nel 2021 ARC aveva pubblicato stime per l'ora di punta oltre il 30% superiori a quelle contenute in Acb Cispadana.

Si dovrebbero fare ipotesi alternative sui flussi di veicoli attesi e calcolare i risultati di conseguenza. Tale analisi di sensitività dei risultati rispetto ai flussi previsti non è presente in Acb Cispadana e ciò è contrario alle Linee Guida MIT (pagg. 43 e 44).

I pedaggi pagati non sono stati considerati

I pedaggi pagati dagli utenti dell'autostrada al gestore dovrebbero essere sottratti dai benefici ricavati. Da come vengono presentati i calcoli in Acb Cispadana pare che questo non sia avvenuto.

L'ammontare dei pedaggi previsti non è noto poiché gli accordi finanziari tra Regione Emilia-Romagna ed ARC sono stati tenuti segreti (!); tuttavia una nostra stima per il periodo considerato (2020 - 2050) non dovrebbe essere inferiore a 1100 mln di EUR attualizzati al 2019 escluso IVA.

Se confermato, questo errore rende Acb Cispadana non conforme agli standard accettabili per le analisi costi-benefici e quindi nemmeno alle Linee Guida MIT.

Non è stata contata la perdita di produzione agricola causata dall'autostrada

Il consumo di suolo di oltre 650 ha, l'attraversamento di molte aziende agricole e l'inquinamento conseguente alla costruzione dell'autostrada comportano perdite e danni alla produzione agricola di qualità tipica del territorio. Anche se la perdita di produzione è parzialmente incorporata nelle indennità per gli espropri, il totale delle indennità non corrisponde necessariamente alla produzione persa.

Inoltre, col progredire dei cambiamenti climatici, con l'aumento della popolazione mondiale e del tenore di vita, si può ipotizzare che le risorse agricole aumenteranno il proprio valore e diventerà sempre più importante la conservazione del suolo sia per mitigare i cambiamenti climatici sia per mantenere la sicurezza alimentare. Di queste valutazioni non si trova riscontro

² In realtà riteniamo si faccia riferimento al documento "EU Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050"

in Acb Cispadana e ciò non è conforme agli standard accettabili per le analisi costi-benefici e quindi nemmeno alle Linee Guida MIT.

Non è stato calcolato il valore dei servizi ecosistemici perduti

E' ormai riconosciuto ad ogni livello che il suolo naturale offre servizi ecosistemici essenziali per il benessere e la sopravvivenza dell'uomo tra cui, oltre la produzione agricola trattata sopra:

- la regolazione del microclima
- lo stoccaggio di carbonio
- la disponibilità e purificazione dell'acqua
- la regolazione del ciclo idrologico
- la qualità degli habitat
- le funzioni ricreative.

Questi servizi verranno persi per sempre sul suolo occupato dall'autostrada e nelle sue prossimità. E' vero che questi servizi sono forniti soprattutto dal suolo naturale alternativo all'utilizzo agricolo ma, con i cambiamenti in atto, è divenuto essenziale conservare sia suolo naturale che agricolo come sostenuto da organismi internazionali ad ogni livello (UE, OCSE, ONU...). I servizi persi per sempre dovrebbero essere valutati tenendo conto dei possibili rischi per il futuro, mentre non sono stati assolutamente valutati in Acb Cispadana, e ciò non è conforme agli standard accettabili per le analisi costi-benefici e quindi nemmeno alle Linee Guida MIT.

Non sono state contate le emissioni di gas serra e di inquinanti e la perdita di acqua in conseguenza della costruzione

La costruzione dell'autostrada richiederà 390.000 m³ di acqua all'anno per tre anni e mezzo mentre si calcola che verranno emesse 1.200 tonnellate di PM10 e 53.000 tonnellate di CO₂. La perdita di risorsa idrica, la cui conservazione diverrà sempre più essenziale col progredire del cambiamento climatico, e le rilevanti emissioni di inquinanti e di gas serra, proprio mentre diviene critica la loro limitazione, dovrebbero essere valutate come costi imposti alla collettività.

Non rileviamo traccia della loro valutazione in Acb Cispadana che tuttavia include tra gli effetti positivi dell'autostrada un effetto sull'inquinamento atmosferico e sulle emissioni di gas serra. Per questi conti si è considerata solo la fase di esercizio e non le emissioni durante la costruzione!

Ciò non è conforme agli standard accettabili per le analisi costi-benefici e quindi nemmeno alle Linee Guida MIT.

Un paradosso finale

Riteniamo del tutto paradossale l'ulteriore motivazione per la costruzione dell'autostrada riportata a pagina 18 di Acb Cispadana a supporto dell'analisi costi-benefici.

"..... trovandosi l'iter della Cispadana autostradale ad un inoltrato stato di attuazione: è già stato infatti individuato il Concessionario con cui è stato sottoscritto il relativo contratto e il percorso progettuale è estremamente avanzato (...) L'aspetto principale riguarda i vincoli contrattuali in essere. La scelta di effettuare una soluzione diversa da quella autostradale comporta la risoluzione di tali contratti, i cui costi conseguenti saranno quindi da considerare nella valutazione delle nuove soluzioni alternative, con riflessi inoltre sulle tempistiche e sulla struttura annua delle spese."

Si tratta di un'argomentazione che verte sullo stato di fatto ("E' troppo tardi per cambiare").

Si osserva che questo tipo di ragionamento è considerato errato in economia (non si motivano le scelte future con il possibile sacrificio di spese effettuate in passato) ma in ogni caso sarebbe applicabile anche alla strada a scorrimento veloce C1 che si intende scartare. Questa strada

infatti non solo è già stata progettata, ma anche realizzata per circa 25 chilometri che verrebbero cancellati quasi interamente dalla nuova autostrada!

Bologna, dicembre 2021

Fulvio Lelli
per conto del Coordinamento No autostrada - Sì strada a scorrimento veloce.