

SVIZZERA

AlpTransit, i costi che non si vedono

ECONOMIA

01_06_2016

**Francesco
Ramella**



Nel suo ultimo volume pubblicato nel luglio del 1850, "Quello che si vede e quello che non si vede", l'economista francese Frédéric Bastiat mostra come nella sfera economica un'azione, una legge, una regolamentazione generano una serie di effetti. Di questi, solo il primo è immediato e visibile a tutti, gli altri rimangono nell'ombra ma non per questo sono meno rilevanti.

La chiave di lettura fornita da Bastiat ci sembra particolarmente efficace per commentare l'odierna inaugurazione di Alptransit, il tunnel di base del Gottardo. L'idea di attraversare le Alpi ad una quota molto inferiore rispetto a quella del traforo dell'800 risale a quasi settanta anni fa. I primi studi di fattibilità furono elaborati negli anni '60 e nel 1992 si tenne il referendum nel quale i cittadini svizzeri si espressero in maggioranza a favore della realizzazione dell'opera. I lavori hanno preso avvio nel 2002 e sono stati completati in leggero anticipo rispetto alle previsioni iniziali. Si tratta di un evento quasi unico in un settore, quello delle grandi opere, da sempre piagato da gravi ritardi nel completamento delle opere.

Puntualità "svizzera" che fa il paio con un risultato non disprezzabile sotto il profilo dei costi: il consuntivo, pari a 11 miliardi di euro, è superiore "solo" di un 20% rispetto al preventivo a fronte di scostamenti medi per infrastrutture analoghe ben più consistenti, dell'ordine del 40%. Tutto bene dunque? Non proprio. L'odierno taglio del nastro che sembra rappresentare per molti un indicatore di successo dell'opera non può infatti essere razionalmente considerato come tale. La costruzione di un traforo, di un ponte o di un'autostrada può essere paragonata alla realizzazione di uno stabilimento di produzione di un'azienda manifatturiera. Una corretta valutazione della opportunità di effettuare tali investimenti dovrebbe essere basata sul raffronto tra i costi sopportati ed i ricavi che deriveranno dalla vendita dei beni prodotti o dei servizi offerti. Gli introiti saranno più o meno elevati a seconda della disponibilità dei consumatori a pagare per acquistarli. Un imprenditore che si dimostri in grado di realizzare un impianto avanzatissimo sotto il profilo tecnologico ma che commercializzi oggetti scarsamente apprezzati avrà fatto un cattivo investimento. Ora, se adottiamo questo (inusuale) criterio di giudizio per Alptransit, la bontà del progetto appare quanto meno dubbia. Non saranno infatti gli utenti dell'infrastruttura - passeggeri ed imprese di trasporto delle merci - a farsi carico dei costi sostenuti dal Governo elvetico. Il tunnel sarà finanziato per circa un terzo con proventi derivanti dalle accise sul petrolio e dall'IVA mentre gli altri due terzi verranno ripagati tramite gli introiti di un pedaggio applicato ai veicoli pesanti in transito in Svizzera.

Ecco dunque "quello che non si vede": un aggravio di costi per le merci importate ed

esportate dall'Italia su gomma. E, in ultima analisi, prodotti un po' più costosi per i consumatori italiani e minor competitività per le aziende del nostro Paese che vendono all'Esterio. Ci guadagnerà l'ambiente? Il vantaggio ecologico della ferrovia ha avuto un peso assai rilevante nella decisione di costruire il tunnel. A ben guardare questa motivazione appare però assai meno solida di quanto possa apparire a prima vista. Due sono le ragioni: da un lato il traffico internazionale di veicoli pesanti costituisce una quota molto modesta, circa l'1%, dei veicoli che circolano sulle strade elvetiche; dall'altro, il fatto che nel lungo periodo l'elemento di gran lunga più rilevante ai fini della riduzione degli inquinanti atmosferici è rappresentato dall'evoluzione tecnologica dei veicoli: un solo tir che attraversava le Alpi venti anni fa aveva lo stesso impatto che oggi viene prodotto da più di dieci mezzi. E' per questa ragione che la qualità dell'aria è fortemente migliorata anche là dove, ad esempio al confine tra Italia e Francia, la parte largamente prevalente delle merci viene inoltrata su strada e non su ferrovia. E dove si vorrebbe realizzare, con costi interamente a carico dei contribuenti, un tunnel del tutto analogo a quello elvetico con l'aggravante di prospettive di utilizzo assai più sfavorevoli: un fallimento facilmente prevedibile. Ma, c'è da scommettere, anche in quel caso nel giorno dell'inaugurazione vedremo i decisori politici esultare "a prescindere".