

1. Erano in programma due relazioni tecniche: una di teoria e una di analisi ABC indipendenti. La seconda è agli atti, e ne è disponibile anche una versione più approfondita. Oggi sembra necessario invece farne una politica (cfr. il nome di SIPOTRA), e solo sulle grandi opere ferroviarie, dato il fortissimo accento posto su questo modo di trasporto (cfr. "cura del ferro", senza mai produrre un numero a sostegno), onerosissimo per le casse pubbliche, e gli importi in gioco, circa 25MD€.

2. La domanda che occorre porsi è: c'è volontà politica di valutare, cioè dire dei NO? Nessuna indicazione finora è mai emersa, nemmeno dell'esistenza di una struttura apposita costituita per valutare, ma nemmeno sono stati emessi dubbi sui possibili risultati di eventuali valutazioni, o almeno sulla necessità di attenderle. Il ministro ha dichiarato esplicitamente la Torino-Lione "Necessaria", idem per la Napoli-Bari, e per il Terzo Valico che "I traffici arriveranno". Sempre senza numeri di supporto

3. I "NO" parziali che sono stati detti - tratta italiana della Torino - Lione, tratta trasversale della Napoli - Bari, sembrano in realtà dei posticipi dettati dalla limitatezza delle risorse a disposizione, e dalla volontà (nel caso della To-Lione) di limitare "scontri locali», ma in entrambi i casi non si è mai detto che non si faranno mai, anzi (la tratta in costruzione della Napoli - Bari termina nel nulla). Il faraonico piano di FSI, privo di qualsiasi valutazione, è stato accolto trionfalmente.

4. L'esistenza di penali: suona più una scusa che altro, se ci fosse la volontà politica, dati sia i rapporti di forza con i concessionari, sia le alternative che potrebbero essere loro offerte. E comunque dichiarazioni del tipo "Opera di dubbia utilità ed urgenza, ma siamo costretti dalle penali", avrebbero un suono politico molto diverso. Queste penali inoltre hanno notoriamente una origine inquietante, per dire un eufemismo.

5. Perché non si valuta? Occorre capire.

5.1. Nessuna ferrovia di quelle sul tavolo passerebbe una ABC indipendente.

Nemmeno ci si avvicinerebbe, con un approccio "on the safe side" (costi certi, benefici no). Motivi banali: i benefici per i passeggeri AV sono decrescenti (cfr. la MI-TO e la ROMA-NA, rispetto alla ROMA-MI), le merci ferroviarie sono in declino nonostante le politiche fiscali quarantennali attuate (tasse e sussidi), per cause sia funzionali che merceologiche.

5. Perché non si valuta? Occorre capire.

5.2. Ci sono anche cose nuove in vista: la gomma inquinerà sempre meno e farà sempre meno incidenti. Si nega l'evidenza dell'internalizzazione dei costi esterni, nemmeno quella comparata (rispetto all'agricoltura ecc.). Per non parlare degli impatti sull'occupazione, modestissimi, e sulla distribuzione del reddito (i poveri vanno in bus, che dopo la liberalizzazione crescono esponenzialmente nonostante siano tassati invece che sussidiati...)



Ma non si fanno nemmeno banali analisi finanziarie: è la cosa più grave. Come da sempre, dei soldi dei cittadini che pagano non interessa render conto.



6. Quindi la risposta sulla volontà politica di valutare sembra un definito NO. Speriamo di essere smentiti, almeno con la pubblicazione sistematica di analisi, TERZE, COMPARATIVE, TRASPARENTI anche ex-post, che tuttavia costringano i decisori ad argomentare con numeri le loro scelte, e non con vaghe affermazioni ideologiche.

Grazie per l'attenzione !