

OSSERVAZIONI SINTETICHE DAL PUNTO DI VISTA ECONOMICO RELATIVE AL PROGETTO PRELIMINARE “AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD”.

Le presenti osservazioni sono relative al progetto preliminare “Autostrada Valdastico A31 Nord” e sono redatte in forma sintetica in quanto si ritiene che eventuali approfondimenti richiederebbero la presentazione di ulteriore documentazione da parte della società proponente, essendo quella presentata insufficiente per consentire un giudizio meditato su un rilevante investimento nel settore delle infrastrutture stradali.

Infatti:

- in primo luogo il numero iniziale di alternative individuate è relativo esclusivamente a varianti di un unico tema, cioè il completamento del collegamento dell’A31 Valdastico con l’A22 Autobrennero. Per contro una valutazione economica di tipo strategico dovrebbe considerare tutte le possibili alternative relative ad infrastrutture stradali dell’area. Particolarmente rilevanti appaiono le omissioni relative al non aver considerato l’alternativa del completamento a nord della cosiddetta “Autostrada di Alemagna” e del non aver tenuto in debito conto nei numerosi scenari proposti dell’effetto “diversione del traffico”. Secondo alcuni studi, peraltro datati e che, quindi, andrebbero aggiornati, il completamento a nord dell’A31 avrebbe come effetto quello di dirottare parte del traffico che attualmente è indirizzato verso il valico di Tarvisio sull’autostrada del Brennero, con conseguente intasamento ulteriore della medesima. Si ricorda che su quest’ultima arteria transita la maggior parte del traffico diretto verso il centro e nord Europa e non appare strategicamente ragionevole un ulteriore aumento della quota di traffico destinata a gravare su tale asse.

La mancanza di approfondimento rispetto allo scenario di riferimento rende non adeguata agli scopi l’indagine condotta. Questo perché

preclude la possibilità di valutare adeguatamente le principali alternative possibili.

- In secondo luogo, affermare che (pag.12 della *Relazione studio trasportistico* che correda il progetto preliminare) *“nel presente studio di traffico saranno dunque considerati i collegamenti di media e lunga percorrenza che attualmente interessano l’area del Veneto”*, se appare coerente con le omissioni di cui al punto precedente, significa, al tempo stesso, sottovalutare tutte le conseguenze in termini di diversione del traffico che inevitabilmente un’infrastruttura di questo tipo comporta sulle regioni vicine. Questo a meno che non si consideri, contrariamente a quanto affermato in varie premesse, che il tratto di A31 di cui si sta parlando ha una valenza esclusivamente locale (regionale).
- In terzo luogo il sopra citato elaborato progettuale *“Trafico/Relazione di studio trasportistico”* risente in maniera pesante della limitazione degli scenari analizzati anche in relazione alla valutazione del tracciato proposto. Così ad esempio nel capitolo 6 dove si dovrebbero descrivere *“...gli scenari alternativi analizzati, scenario di riferimento e scenario di intervento, analizzando gli aspetti infrastrutturali e funzionali e illustrando i provvedimenti normativi assunti”*, vengono sì considerati numerosi (nove) progetti di intervento sulla viabilità dell’area in questione, ma si trascura di valutare adeguatamente l’impatto del tunnel ferroviario del Brennero che, in quanto infrastruttura tra le più importanti delle intere Alpi, è destinato a modificare sensibilmente i flussi di traffico.
Tale carenza rende impossibile concludere che lo scenario di riferimento possa servire a *“...operare un’analisi diagnostica della attuale infrastruttura asservita alla Valdastico caricate con il traffico futuro, di previsione; avere un termine di confronto per l’analisi degli scenari di intervento...”* come dichiarato dai proponenti a pag. 47 del citato elaborato.

Inoltre, sotto tale profilo, in base alla normativa lo scenario deve comprendere - come richiama giustamente la già citata “*Relazione Studio Trasportistico*” sempre a pag. 47 - “*le opere - o i provvedimenti di carattere normativo - certe, già in corso di realizzazione o comunque già finanziate e previste dai documenti ufficiali di programmazione territoriale ed economica*”, ma invece esso appare così incompleto da inficiare tutte le elaborazioni conseguenti. Ciò nonostante la relazione di sintesi sulle previsioni del traffico nel corridoio del Brennero in relazione al tunnel di base venga citata a pag.26 della relazione in oggetto tra i documenti “resi disponibili”.

Nello specifico, l’intera valutazione comparativa degli scenari ed analisi prestazionali dello scenario di progetto appare totalmente inficiata da tale carenza. In proposito l’affermazione di pag. 36 “...*inoltre si è tenuto conto dell’entrata in esercizio della galleria di base del Brennero... comportando una diversione modale di circa il 20% della domanda complessiva. Tale diversione modale sarà in larga misura (circa il 75%) attribuibile a relazioni origine e destinazione che ricadono lungo l’asta stessa. Per simulare questo intervento... sono state simulate ulteriori e apposite matrici...*” risulta semplicistica e rivelatrice di una sottovalutazione del problema. Tanto più che tali “ulteriori e apposite matrici” avrebbero dovuto dar origine ad appositi e specifici scenari di riferimento che non vengono, nelle figure seguenti, evidenziati. Infine, va osservato che il tunnel di base del Brennero avrà sicuramente impatto anche sul movimento turistico cosa che non viene tenuta in considerazione, ai fini della definizione degli scenari, così come non sono considerati i profondi mutamenti in atto nei movimenti turistici in generale.

- In quarto luogo, pur riportando i dati del decremento di traffico degli ultimi anni in conseguenza della crisi economica, non si trae alcuna

conseguenza da tale circostanza e un possibile scenario con un cambiamento strutturale del sistema economico e dei flussi di traffico dallo stesso generato non viene nemmeno considerato.

- In quinto luogo, i modelli utilizzati per la stima dei futuri flussi di traffico appaiono non basarsi su ipotesi teoriche sufficientemente solide. In particolare si può richiamare a tal proposito il tentativo di stima “dei coefficienti di elasticità della domanda di trasporto” di cui a pag. 33 e seguenti. In effetti, sommare insieme, quali variabili dipendenti, le percorrenze relative ad A22, A4, A31 e metterle in relazione con il P.I.L. e la popolazione del Veneto, quando parte notevole di tale traffico è generato ed ha destinazione in altre aree, avrebbe chiesto, perlomeno, un’analisi della correlazione esistente tra popolazione e P.I.L. del Veneto e quelli delle altre aree interessate.

Sotto un diverso profilo, la scelta di prendere in considerazione popolazione e P.I.L. del Veneto appare tanto più incongrua quanto più la fase congiunturale attualmente attraversata dall’Italia vede profonde variazioni nella domanda di trasporti al servizio delle esportazioni e domanda di trasporti a fini interni. Un modello così semplificato non è chiaramente in grado di produrre proiezioni adeguate al mutamento di scenario in atto. A fronte di tali incongruenze nell’impostazione, appaiono di minor rilievo affermazioni come quelle presenti a pagina 34 in cui si valuta il coefficiente di correlazione trovato e lo si trova “*molto vicino al valore ottimale 1*”. Si tratta di affermazioni che in altri contesti porterebbero di per sé a considerare scarsamente affidabili i risultati riportati. Si tratta altresì di affermazioni che consentono di concludere che l’autore non ha molto dimestichezza con i modelli econometrici e fanno intuire come non ci si sia, oltretutto, preoccupati delle conseguenze che la presumibile forte correlazione esistente tra

andamento della popolazione e andamento del P.I.L. nel periodo considerato può avere sulla validità delle stime stesse.

- In sesto luogo, manca la possibilità di confrontare nei diversi scenari presentati il V.A.N. (valore attuale netto) dell' investimento previsto e tale carenza è tanto più grave in quanto non sono neppure presenti informazioni alternative in grado di consentire, attraverso i noti metodi multi obiettivo e multi criterio, di arrivare ad individuare un ordinamento trasparente tra le potenziali alternative.
- Infine, un'osservazione di carattere formale, ma indicativa della scarsa cura con cui il lavoro è stato condotto. Nelle tabelle dell'Appendice B compare il copyright dell'università di Florida. Quest'ultima non è tra i responsabili della redazione delle stesse tabelle che risultano essere prodotte dall'ing. Guido Rossi di *Technital* (secondo quanto riportato nelle tabelle stesse). Se, per contro, si tratta semplicemente delle stampe di un programma prodotto dalla stessa università, riportare il copyright non ha alcun senso visto che quest'ultimo è sul programma e non, ovviamente, sulle stampe.

GEREMIA GIOS
Dipartimento Economia
Università degli Studi di Trento

Trento, 11 luglio 2012



