



La valutazione ex-ante delle opere ferroviarie del MIMS

Lodi, suggerimenti e critiche

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili



LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA  
VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI  
IN OPERE PUBBLICHE

26/10/2021

SETTORE FERROVIARIO

# La valutazione ex-ante delle opere ferroviarie del MIMS

## Lodi, suggerimenti e critiche

Paolo BERIA

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI  
**TRASPOL**  
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY



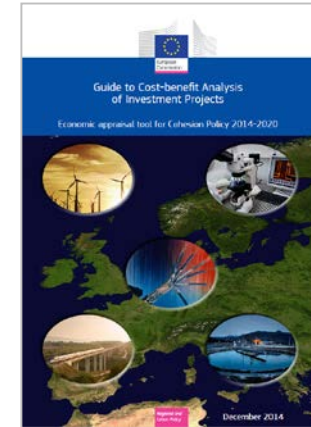
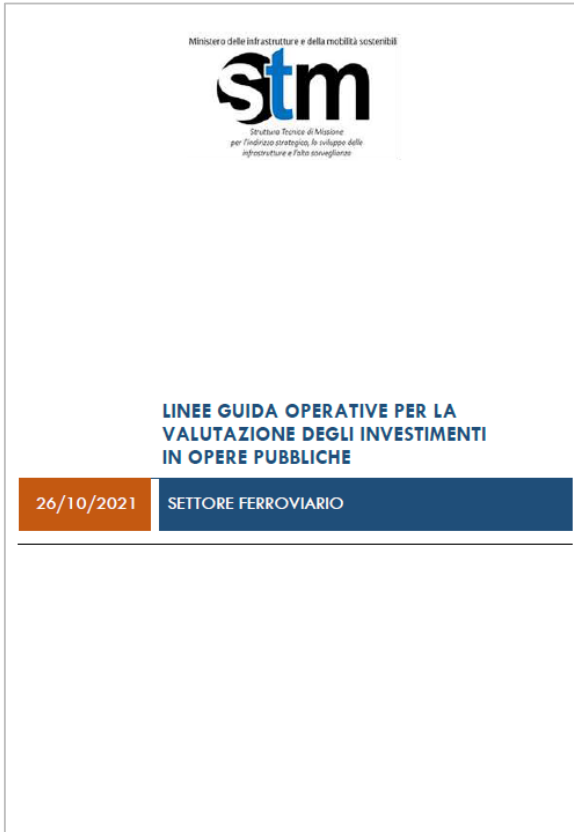
**POLITECNICO**  
MILANO 1863

[www.traspol.polimi.it](http://www.traspol.polimi.it)  
Dipartimento di  
Architettura e Studi Urbani  
**Politecnico di Milano**

Opere Pubbliche: programmazione, scelte di policy e criteri di valutazione. Verso la definizione di un modello integrato per lo sviluppo sostenibile, 21 gennaio 2022



Farò riferimento prevalentemente a questi documenti:





- 1) L'Addendum TPL, pur con dei limiti, è stata un'esperienza molto interessante per la sua **funzione comparativa**, ma soprattutto perché **per la prima volta l'ACB è stata utilizzata per allocare spesa**.
  
- 2) La parte sulla valutazione ex-post del «Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci» è straordinariamente promettente (se verrà effettivamente applicata, possibilmente **dal MIMS e non dai proponenti**) perché permetterà di:
  - **Riflettere** sulle scelte passate
  - Raccogliere e pubblicare **dati** che oggi non esistono (*zero* trasparenza ad esempio sulla domanda ferroviaria effettiva).



- 1) L'Addendum TPL, pur con dei limiti, è stata un'esperienza molto interessante per la sua **funzione comparativa**, ma soprattutto perché **per la prima volta l'ACB è stata utilizzata per allocare spesa**.
- 2) La parte sulla valutazione ex-post del «Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci» è straordinariamente

EVALUACIÓN DEL GASTO PÚBLICO 2019

ESTUDIO

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

ANEXO 8

Análisis coste beneficio ex post de la alta velocidad en España

Renfe

- Viajeros en las principales rutas de Larga Distancia (LD) 1993-2018.
- Resultados de encuestas realizadas por Renfe incluyendo variables como motivo del viaje.
- Frecuencias medias diarias en las principales rutas de LD 1985-2019.
- Matriz Origen Destino de todas las estaciones con servicios de alta velocidad para todo tipo de productos incluyendo las siguientes variables (2008-2018):
  - o Viajeros
  - o Viajeros-km
  - o Ingresos operacionales
- Costes e ingresos operacionales de Renfe en cada una de las líneas de alta velocidad (2010-2018).
- Costes de mantenimiento del material rodante de alta velocidad (2002-2018).
- Inversión en trenes de alta velocidad (1992-2018)

e



- 1) Attenzione al desiderio di **incasellare** tutti i progetti in uno **schema semplice ed additivo**. Già per il TPL era sfidante. *La metodologia deve andare bene per la linea Olbia-Golfo Aranci e per il Tunnel del Brennero o la Stazione Foster e le tabelle 2 e 3 potrebbero faticare a rendere giustizia alla complessità dei problemi* → maggiore centralità delle relazioni trasportistiche rispetto all'Addendum TPL
- 2) Negli studi di domanda, aggiungere tra i contenuti obbligatori anche il **rapporto di calibrazione**.
- 3) **Costi di rinnovo**: perché 100% di rinnovo? Alcuni costi non devono essere riprodotti per mantenere la funzionalità del bene (es. energia x scavo gallerie)



- 1) Auspico che questo **Vademecum + l'expost** sia uno strumento di **trasparenza e condivisione di dati** a cui non siamo abituati. Il MIMS deve essere il motore di questo, non RFI (che sarà il principale produttore di analisi). Anzi, il MIMS dovrebbe esserne il primo beneficiario: deve puntare (=investire) sulla **raccolta e uso di dati di qualità, per non dipendere dai proponenti**.
- 2) Perché non iniziare da subito a fare le **ex-post di progetti del passato**, per allenarsi?



## Critiche

### 1) Coerenza LG precedenti

Non è vero che il Vademecum è coerente con le LG precedenti:

- a. Prezzi ombra (IT+EU)
- b. Comfp (EU)
- c. **Costi generalizzati e surplus, NON tempo e costi cessanti (IT+EU, EU)**
- d. **Trasferimenti: almeno le tariffe e le accise andrebbero eliminate! (EU) → i risparmi di costi operativi dovrebbero essere senza tariffe e accise!!!**



## Critiche

### 2) Perché solo il *tempo*?

L'Addendum TPL considerava solo il tempo dei passeggeri. E' una approssimazione pesante, ma nel TPL *poteva* avere una sua ratio (correttezza vs. semplicità).

MA nella lunga percorrenza no! Il cambio modale non avviene (solo) per i risparmi di tempo! Non pensiamo solo all'AV.

L'esito è che, **se le valutazioni non saranno truccate, la voce B2 sarà spesso negativa**. Per progetti «grandi» la diversione modale potrebbe essere tanta e dunque B2 *molto* negativa.

**E le merci sulla Torino-Lione risparmiano tempo?!**

Gruppo	Indice	Variabile/parametro - Costo/beneficio	Unità
Benefici	B1	Risparmio di tempo per la domanda passeggeri tendenziale	Euro <sub>2019</sub>
	B2	Risparmio di tempo per la domanda passeggeri in diversione modale	Euro <sub>2019</sub>
	B3	Risparmio di tempo per la domanda passeggeri indotta	Euro <sub>2019</sub>
	B4	Risparmio di tempo per la domanda merci tendenziale	Euro <sub>2019</sub>
	B5	Risparmio di tempo per la domanda merci in diversione modale	Euro <sub>2019</sub>
	B6	Risparmio di tempo per la domanda merci indotta	Euro <sub>2019</sub>
	B7	Riduzione della congestione sulla rete stradale	Euro <sub>2019</sub>
	B8	Riduzione dell'incidentalità stradale	Euro <sub>2019</sub>





## Critiche

### 3) I costi cessanti (voce C5)

Si potrebbe pensare che la voce C5 compensi la B2, ma **non è così**, o meglio non hanno relazione tra loro

→ i costi cessanti **non** sono «un altro modo più semplice di calcolare gli effetti», ma un calcolo inconsistente che darà **risultati strutturalmente incoerenti con la modellizzazione della domanda.**

Gruppo	Indice	Variabile/parametro - Costo/beneficio	Unità
Benefici	B1	Risparmio di tempo per la domanda passeggeri tendenziale	Euro <sub>2019</sub>
	B2	Risparmio di tempo per la domanda passeggeri in diversione modale	Euro <sub>2019</sub>
	B3	Risparmio di tempo per la domanda passeggeri indotta	Euro <sub>2019</sub>
	B4	Risparmio di tempo per la domanda merci tendenziale	Euro <sub>2019</sub>
	B5	Risparmio di tempo per la domanda merci in diversione modale	Euro <sub>2019</sub>
	B6	Risparmio di tempo per la domanda merci indotta	Euro <sub>2019</sub>
	B7	Riduzione della congestione sulla rete stradale	Euro <sub>2019</sub>
	B8	Riduzione dell'incidentalità stradale	Euro <sub>2019</sub>
	B9	Riduzione delle emissioni inquinanti	Euro <sub>2019</sub>
	B10	Riduzione delle emissioni acustiche	Euro <sub>2019</sub>
	B11	Riduzione delle emissioni di gas che concorrono al riscaldamento globale	Euro <sub>2019</sub>
	<b>BTOT</b>	<b>TOTALE BENEFICI ECONOMICI</b>	<b>Euro<sub>2019</sub></b>
Costi	C1	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi ferroviari regionali	Euro <sub>2019</sub>
	C2	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi ferroviari M/L percorrenza	Euro <sub>2019</sub>
	C3	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi ferroviari AV	Euro <sub>2019</sub>
	C4	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi ferroviari merci	Euro <sub>2019</sub>
	C5	Variazione dei costi d'esercizio del traffico stradale passeggeri (auto)	Euro <sub>2019</sub>
	C6	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi automobilistici (bus)	Euro <sub>2019</sub>
	C7	Variazione dei costi d'esercizio del traffico stradale merci (camion)	Euro <sub>2019</sub>
	C8	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi aerei (passeggeri)	Euro <sub>2019</sub>
	C9	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi aerei (merci)	Euro <sub>2019</sub>
	C10	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi marittimi (passeggeri)	Euro <sub>2019</sub>
	C11	Variazione dei costi d'esercizio dei servizi marittimi (merci)	Euro <sub>2019</sub>
	C12	Variazione dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria	Euro <sub>2019</sub>
	C13	Variazione dei costi di gestione dell'infrastruttura stradale	Euro <sub>2019</sub>
	CB	Costi d'investimento del progetto	Euro <sub>2019</sub>
CR	Costi di rinnovo e revisione generale del progetto (incluso valore residuo finale)	Euro <sub>2019</sub>	
	<b>CTOT</b>	<b>TOTALE COSTI ECONOMICI</b>	<b>Euro<sub>2019</sub></b>
	<b>VAN</b>	<b>TOTALE FLUSSI NETTI</b>	<b>Euro<sub>2019</sub></b>
	<b>B/C</b>	<b>RAPPORTO BENEFICI/COSTI</b>	<b>Adimensionale</b>
	<b>TIR</b>	<b>TASSO INTERNO DI RENDIMENTO</b>	<b>%</b>



## Critiche

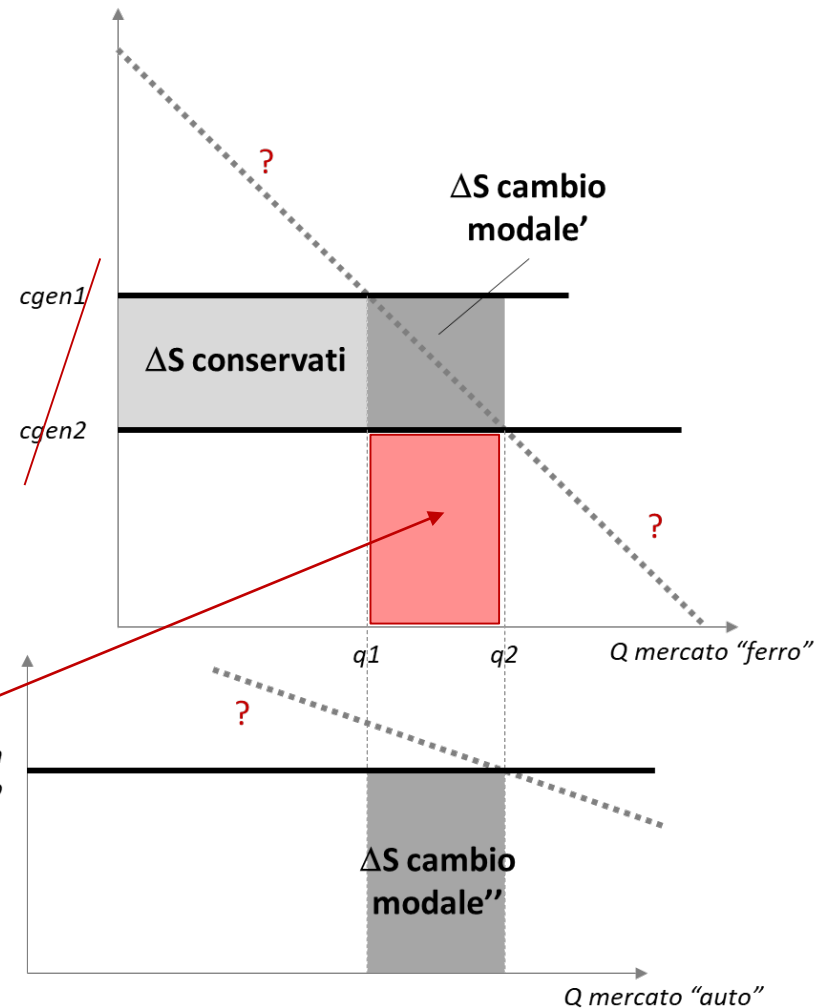
### 3) I costi cessanti (voce C5)

E' vero che chi lascia l'auto per passare al treno smette di pagarne i costi, **ma inizia a pagare i costi del treno (tempo, tariffe, etc.) che son  $c_{gen2}$  e non 0!**

Perdipiù qui c'è il *tempo*, non i  $c_{gen}$ ...

*Dove sono i costi (o tempi) di viaggio su ferro di chi cambia modo???*

**→ Sovrastima benefici!**





*Thank you for your attention!!!*

paolo.beria@polimi.it

www.traspol.polimi.it

**Please quote as follows / Per favore, citare come segue:**

Beria P., (2022). *La valutazione ex-ante delle opere ferroviarie del MIMS Lodi, suggerimenti e critiche*. Presentazione al seminario online «Opere Pubbliche: programmazione, scelte di policy e criteri di valutazione. Verso la definizione di un modello integrato per lo sviluppo sostenibile». MIMS. Online, 21 gennaio 2022.