

IL FATTO 12.08.2018

ROTAIE E ASFALTO

Costi e benefici per capire se serve una grande opera

» FRANCESCO RAMELLA

Analisi costi-benefici: questa sconosciuta.

Grande successo di pubblico: da argomento riservato a pochi specialisti, l'analisi costi-benefici (ACB) ha conquistato le prime pagine di giornali. Non tutti hanno però chiaro di cosa si tratta. Perfino l'ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha detto che "non si può ragionare soltanto con la matematica. Bisogna tener conto del beneficio economico e sociale".

Tenere conto del beneficio economico e sociale è precisamente la finalità della analisi costi-benefici. Che non è un'analisi finanziaria. Se si facessero solo analisi finanziarie che considerano costi e ritorni monetari per l'investitore, il verdetto per il 95 per cento degli investimenti ferroviari e in trasporti collettivi sarebbe negativo. Tranne rare eccezioni, la spesa per la costruzione della infrastruttura non si ripaga in quanto i costi di esercizio superano i ricavi da biglietti. Il settore stradale invece genera per via fiscale risorse per lo Stato pari a oltre 50 miliardi (esclusa l'Iva) a fronte di una spesa che negli ultimi anni è intorno ai 15 miliardi.

L'ACB invece misura l'aumento (o la riduzione) di benessere per la collettività di una decisione di spesa. Si considerano i benefici per gli utenti di una nuova infrastruttura come differenza tra quanto il viaggiatore paga effettivamente per lo spostamento e il massimo prezzo che sarebbe disposto a sopportare: la differenza tra questi due valori rappresenta il suo guadagno. Nel caso di strade e ferrovie, i risultati della ACB sono tanto migliori quanto più basso è il prezzo del biglietto o del pedaggio mentre è vero il contrario per le valutazioni finanziarie.

Nell'analisi costi-benefici si considerano anche le ricadute su coloro che non sono utenti ma godono di benefici o sopportano costi per via indiretta. Una nuova autostrada non solo riduce i tempi di percorrenza, aumenta la sicurezza e migliora la qualità del viaggio per chi se ne serve ma diminuisce la congestione sulla rete ordinaria a vantaggio degli automobilisti che la percorrono.



ACB

VENGONO ALTRESI valutati i vantaggi o gli svantaggi sotto il profilo ambientale. Il trasporto su ferrovia comporta impatti ambientali più contenuti rispetto a quello stradale. L'ACB consente di quantificarli: si fa riferimento ai parametri stabiliti dalla Unione Europea che traducono in termini monetari il danno arrecato. Consideriamo per esempio l'inquinamento generato da un tir su un percorso autostradale: per ogni chilometro percorso il danno risulta 14,8 centesimi di euro per un veicolo Euro 0 e a 0,4 centesimi per un Euro VI. Un solo veicolo della prima categoria comporta dunque un impatto negativo pari a quello di più di trenta mezzi che soddisfano gli standard oggi in vigore. Simmetricamente, il beneficio che oggi si ottiene spostando dalla strada alla ferrovia un veicolo pesante è di circa trenta volte più piccolo.

Le analisi devono essere fondate su stime realistiche dei costi di costruzione e dei traffici ma di norma così non è. Alcuni anni fa un esperto danese, Bent Flyvbjerg, analizzò i dati relativi ai costi a preventivo e a consuntivo relativi a 258 progetti in venti nazioni. Il divario medio fra i valori utilizzati nelle analisi costi-benefici e quelli registrati a infrastruttura realizzata risultò nel caso di linee ferroviarie pari al 45%. I traffici reali si rivelarono in media inferiori del 51% rispetto a quelli stimati inizialmente. L'effetto di questi due errori è quello di rendere fattibili sulla carta progetti che si rivelano disastrosi ex post. Nel caso si trattasse di investimenti privati, i responsabili sarebbero sanzionati con perdite o con il fallimento. Non così per quelli pubblici: il conto lo paga sempre Pantalone.

E I DISAGI ABITANTI?

IL FATTO 12.08.2018

ROTAIE E ASFALTO

Costi e benefici per capire se serve una grande opera

» FRANCESCO RAMELLA

Analisi costi-benefici: questa sconosciuta.

Grande successo di pubblico: da argomento riservato a pochi specialisti, l'analisi costi-benefici (ACB) ha conquistato le prime pagine di giornali. Non tutti hanno però chiaro di cosa si tratta. Perfino l'ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha detto che "non si può ragionare soltanto con la matematica. Bisogna tener conto del beneficio economico e sociale".

Tenere conto del beneficio economico e sociale è precisamente la finalità della analisi costi-benefici. Che non è un'analisi finanziaria. Se si facessero solo analisi finanziarie che considerano costi e ritorni monetari per l'investitore, il verdetto per il 95 per cento degli investimenti ferroviari e in trasporti collettivi sarebbe negativo. Tranne rare eccezioni, la spesa per la costruzione della infrastruttura non si ripaga in quanto i costi di esercizio superano i ricavi da biglietti. Il settore stradale invece genera per via fiscale risorse per lo Stato pari a oltre 50 miliardi (esclusa l'Iva) a fronte di una spesa che negli ultimi anni è intorno ai 15 miliardi.

L'ACB invece misura l'aumento (o la riduzione) di benessere per la collettività di una decisione di spesa. Si considerano i benefici per gli utenti di una nuova infrastruttura come differenza tra quanto il viaggiatore paga effettivamente per lo spostamento e il massimo prezzo che sarebbe disposto a sopportare: la differenza tra questi due valori rappresenta il suo guadagno. Nel caso di strade e ferrovie, i risultati della ACB sono tanto migliori quanto più basso è il prezzo del biglietto o del pedaggio mentre è vero il contrario per le valutazioni finanziarie.

Nell'analisi costi-benefici si considerano anche le ricadute su coloro che non sono utenti ma godono di benefici o sopportano costi per via indiretta. Una nuova autostrada non solo riduce i tempi di percorrenza, aumenta la sicurezza e migliora la qualità del viaggio per chi se ne serve ma diminuisce la congestione sulla rete ordinaria a vantaggio degli automobilisti che la percorrono.



ACB

VENGONO ALTRESI valutati i vantaggi o gli svantaggi sotto il profilo ambientale. Il trasporto su ferrovia comporta impatti ambientali più contenuti rispetto a quello stradale. L'ACB consente di quantificarli: si fa riferimento ai parametri stabiliti dalla Unione Europea che traducono in termini monetari il danno arrecato. Consideriamo per esempio l'inquinamento generato da un tir su un percorso autostradale: per ogni chilometro percorso il danno risulta 14,8 centesimi di euro per un veicolo Euro 0 e a 0,4 centesimi per un Euro VI. Un solo veicolo della prima categoria comporta dunque un impatto negativo pari a quello di più di trenta mezzi che soddisfano gli standard oggi in vigore. Simmetricamente, il beneficio che oggi si ottiene spostando dalla strada alla ferrovia un veicolo pesante è di circa trenta volte più piccolo.

Le analisi devono essere fondate su stime realistiche dei costi di costruzione e dei traffici ma di norma così non è. Alcuni fanno un esperto danese, Bent Flyvbjerg, analizzò i dati relativi ai costi a preventivo e a consuntivo relativi a 258 progetti in venti nazioni. Il divario medio fra i valori utilizzati nelle analisi costi-benefici e quelli registrati a infrastruttura realizzata risultò nel caso di linee ferroviarie pari al 45%. I traffici reali si rivelarono in media inferiori del 51% rispetto a quelli stimati inizialmente. L'effetto di questi due errori è quello di rendere fattibili sulla carta progetti che si rivelano disastrosi ex post. Nel caso si trattasse di investimenti privati, i responsabili sarebbero sanzionati con perdite o con il fallimento. Non così per quelli pubblici: il conto lo paga sempre Pantalone.

M

VIR
A OROE I DISAGI
ABITANTI?