

Lo studio *Gli economisti Galli e Cottarelli*

Arriva la controanalisi “Sbagliato calcolare le accise finire i lavori conviene”

PAOLO GRISERI

Un'analisi costi benefici con l'esito preconstituito? «Non siamo d'accordo. Abbiamo stima di chi ha redatto il rapporto». Ma «non ci convincono alcuni importanti aspetti della metodologia seguita e quindi non ci sentiamo di condividere la valutazione negativa dell'opera fatta dalla squadra del professor Ponti». Così Carlo Cottarelli e Giampaolo Galli, economisti e alla guida dell'Osservatorio sui conti pubblici dell'Università Cattolica.

Che cosa non convince i professori nell'analisi commissionata da Toninelli? Innanzitutto «uno dei punti di maggiore perplessità riguarda il trattamento dei minori introiti derivanti per lo Stato dalle accise relative al trasporto su gomma e dalla perdita di entrate da pedaggi autostradali». Voci che «hanno importi molto elevati» e che «sono due variabili cruciali». Che hanno anche «strane conseguenze». La prima è che «quanto più forte è lo spostamento da gomma a ferro, tanto meno conveniente è realizzare l'opera». Con un paradosso: «Il classico argomento No Tav è che si spendono un'enormità di soldi per un'opera che utilizzeranno in pochi. Qui invece l'argomento è rovesciato: quanto più l'opera ha successo e attrae traffico, tanto più essa è un inutile spreco». A dimostrazione della loro considerazione, Cottarelli e Galli citano le stesse cifre del gruppo Ponti. Che nello scenario con maggior traffico merci su ferro, quello preparato dell'Osservatorio sulla Torino-Lione nel 2011, prevedono che i costi superino i benefici di 7.805 milioni. Mentre nello scenario che Ponti considera più «realistico», quello con minor

flusso di traffico, l'eccedenza dei costi diminuisce di quasi un miliardo, a 6.995 milioni». Con la conseguenza ulteriormente

paradossale che «anche se i costi dell'investimento fossero zero, bastano i costi in termini di minori accise e pedaggi per portare i benefici quasi a zero nello scenario “realistico” e addirittura negative nello scenario con previsioni di traffico superiori». Insomma «l'opera sarebbe uno spreco anche se ce la regalassero». Che questa metodologia fosse dubbia lo stesso gruppo Ponti

l'aveva segnalato nella precedente analisi costi-benefici, quella per il Terzo Valico. «La scelta metodologica – era scritto nell'analisi per l'infrastruttura ligure – non è pienamente in linea con le linee guida del ministero e dell'Europa». Ma, a differenza di quanto accade nel documento sul Terzo Valico, nell'analisi per la Tav c'è solo il calcolo che considera le accise e i pedaggi e

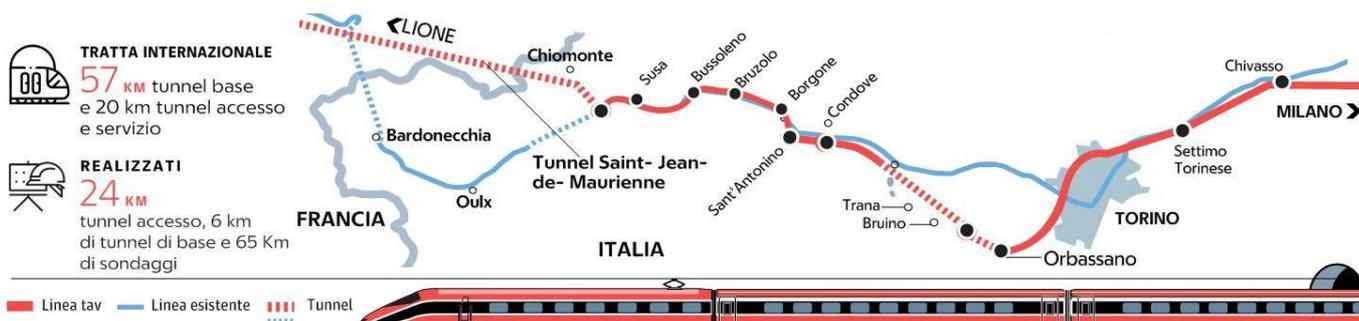
non quello che le esclude». Il secondo punto di perplessità di Cottarelli e Galli riguarda il fatto che l'analisi «è stata condotta, per esplicita scelta degli autori, a livello europeo. Il che però pone delle difficoltà rispetto alla motivazione dell'analisi: quella di consentire al governo italiano di valutare se convenga proseguire o continuare l'opera». È una incongruenza che hanno sottolineato molti. Perché non si tratta di lanciarsi in un esercizio teorico su quanto convengano i

trasporti ferroviari rispetto a quelli su strada. Ma di capire se all'Italia conviene bloccare a metà la costruzione dell'opera. Dunque contano i costi dell'Italia non quelli di Francia ed Europa. Rifacendo i calcoli sulla base di

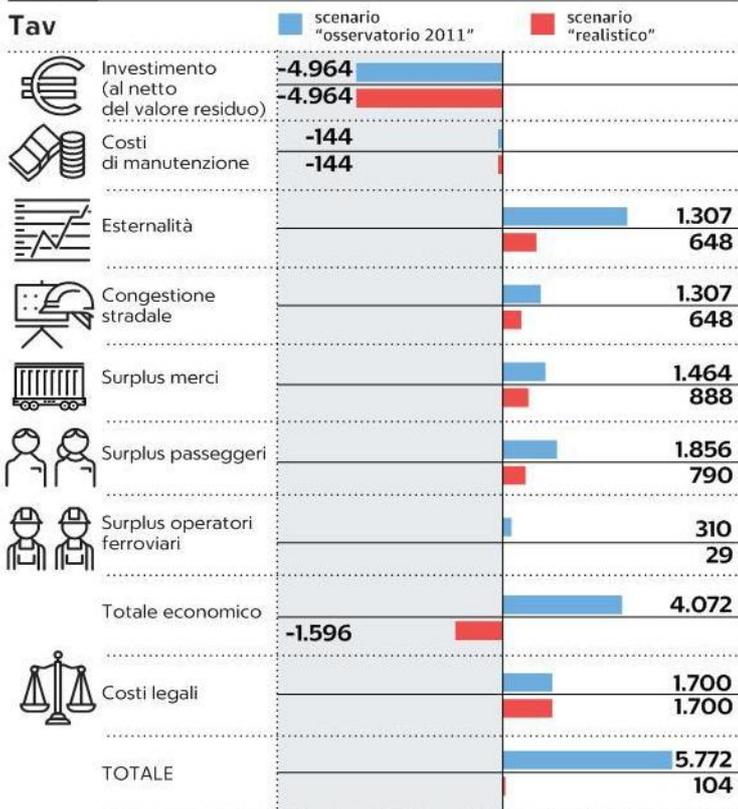
quanto il nostro Paese deve ancora pagare per arrivare al termine, Cottarelli e Galli ipotizzano che Roma dovrebbe ancora spendere 4.964 milioni. E provano ad inserire le voci dei costi e dei benefici nei due scenari, quello ottimistico del 2011 e quello che il gruppo Ponti considera “realistico”. In ambedue i casi il risultato dell'analisi della Tav è favorevole ai benefici: di 104 milioni nello scenario considerato ‘realistico’ e di ben 5.772 milioni dell'ipotesi che al contrario il gruppo Ponti considera ottimistica. I due economisti concedono che nel calcolo possa entrare una quota di 1,7 miliardi di costi legali a carico dell'Italia ma che questa sia una «quota massima». Del resto altre voci potrebbero modificarsi a favore dei benefici. Per esempio dal punto di vista dei costi Cottarelli e Galli citano l'ultimo quaderno dell'Osservatorio che calcola 1 miliardo di costi in meno rispetto a quanto fa il gruppo Ponti. Inoltre calcolando costi e benefici su un arco temporale superiore a quello preso in considerazione dal gruppo nominato da Toninelli, «una vita utile del progetto più lunga di 60 anni», i benefici aumenterebbero. Concludono i due economisti che l'analisi costi benefici «non prende in considerazione, come dicono gli stessi autori, gli effetti macroeconomici che potrebbero portare allo sviluppo di nuove iniziative industriali lungo tutto il suo percorso. Né prende in considerazione, perché non è suo compito, il costo per l'Italia in termini di reputazione di cambiare la propria posizione sul progetto a lavori ormai iniziati». E il prezzo della perdita di reputazione è sempre, in economia, molto alto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

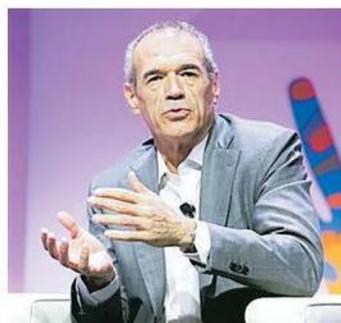




I numeri



I costi e i benefici, sia nello scenario del 2011 che in quello della commissione Ponti, danno un risultato favorevole



L'esperto
Carlo Cottarelli guida l'Osservatorio sui conti pubblici della Cattolica