

INNOVAZIONE Addio alla fastidiosa “analisi costi-benefici”, ora c’è il calcolo dei “costi cessanti” che magicamente rende fattibili anche i progetti più insensati: ce ne sono già due pure nel Pnrr

Vuoi l’alta velocità? Col nuovo metodo è sempre conveniente

» Marco Ponti

È noto che la vecchia tecnica, che si chiamava “analisi costi-benefici”, creava un sacco di problemi: spesso diceva dei solidi no a progetti politicamente molto cari ai loro padrini politici, provocando profondi imbarazzi, e in alcuni casi, se i costi erano eccessivi, chiedendo di ridurli. E tutto questo costava voti: se si promettono agli elettori e ai costruttori delle opere importanti e costose, se poi non si mantengono le promesse si rischia di perdere il consenso politico (e forse anche cose più tangibili). Anche i sindacati possono aversela a male. Se l’opera poi serve tanto o poco non frega: si saprà solo dopo molti anni, e intanto si sarà accontentata un sacco di gente. In particolare, il problema affligge molte nuove tratte ferroviarie: queste, anche se interamente pagate con soldi pubblici (quindi il biglietto costa poco), spesso non hanno un traffico sufficiente a giustificare i costi per la società (ambiente compreso), nonostante, come si è detto, i costi monetari siano a carico interamente delle casse pubbliche. La vecchia (e universale) analisi costi-benefici non a caso è stata di recente definita “fastidiosissima” dal viceministro Cancellieri, e prima con parole simili dall’ex ministra De Micheli. Questa fastidiosa realtà ha incentivato, come spesso accade, l’innovazione, anche in campo economico. Vediamo fin dove s’è spinto il genio italiano.

COSA SUCCEDDE IN REALTÀ? Capita molto frequentemente che una tratta ferroviaria presenti dei costi, sia in soldi che in tempi di viaggio, apparentemente più convenienti

di quelli di una parallela tratta autostradale. Eppure succede che solo una parte del traffico prende la ferrovia. I motivi sono per esempio (prendiamo il caso del trasporto merci che è semplice) che ci sono dei costi del cambiar modo da camion a treno, che sono spesso molto alti, e ci sono anche le distanze da percorrere dai punti di origine e di destinazione del viaggio, che non coincidono affatto con le stazioni ferroviarie. Se si misurano i soli costi di soldi e tempo che abbiamo prima nominati, succede spesso che i benefici per chi viaggia non siano sufficienti a indurli a prendere il treno.

E qui scatta l’innovazione! In questo caso le ferrovie ricorrono ad una tecnica molto particolare, che sembra usino solo loro, nota col nome dei “costi cessanti”. Cioè sommano ai benefici (soldi e tempi) del nuovo progetto, i costi che risparmiano quei camion che adesso mandano le merci in treno, e non usano più la strada (benzina, pedaggi ecc.). Spesso con questo artificio i benefici del progetto superano i costi e il progetto diviene miracolosamente fattibile. Ma ignorano che quei costi del cambiar modo ecc., che abbiamo citato, continuano ad esistere, e se non fossero ben reali e consistenti avrebbero cambiato già da subito la ripartizione del traffico, che si sarebbe già spostato interamente sulla ferrovia (abbiamo precisato che molto spesso i costi di tempo e di soldi del treno sono più bassi di quelli della strada).

Ma uno potrebbe notare: se ci sono quei costi difficili da misurare (“non osservabili”, si usa dire), per definizione non si possono conoscere. Invece si possono conoscere eccome, solo in modo meno diret-

to, ma non meno certo. Sono agevolmente deducibili proprio dal comportamento reale del traffico (o simulato con adeguati modelli). Il metodo è notissimo e usatissimo ed è noto come “Regola della metà” (*Rule of half* in inglese), su cui qui non possiamo dilungarci. Il nuovo metodo, che tali meravigliosi risul-

tati consente, è stato battezzato come abbiamo detto “dei costi cessanti”, e genera fantastiche sopravvalutazioni dei benefici. In alcuni casi - e anche per uno dei due progetti presentati per il Pnrr (la linea Napoli-Bari) - gli analisti si sono spinti fino ad usare entrambi i metodi sommandone i benefici (cioè sia quelli derivanti dai “costi cessanti” che quelli della “Regola della metà”). Sembra davvero che vi fossero grandi incertezze sulla dimensione complessiva dei benefici totali del progetto, per dover ricorrere a questo così anomalo espediente.

Si ripete per chiarire che i casi in cui i tempi e i costi monetari delle ferrovie sono inferiori a quelli stradali è frequentissima, e non comporta affatto che tutti prendano il treno. Questa clamorosa sovrastima dei benefici economici è già stata presentata per due progetti ferroviari importanti per il Pnrr (la Napoli-Bari già citata e la Brescia-Padova, e con buona probabilità sarà riproposta per molti altri progetti destinati ad accedere ai fondi europei).

Meglio questa geniale invenzione, che non correre rischi con vecchie e antipatiche metodologie, per di più nemmeno di produzione nazionale...

Meglio andare sul sicuro.

**IL TRUCCO
FINGONO CHE
ALLA FINE
USERANNO
TUTTI
IL TRENO: NON
SUCCEDA MAI**

**LE DUE LINEE AV
DESTINATARIE
DEI FONDI UE**

NEL PIANO di ripresa vero e proprio - giustificate col nuovo metodo dei "costi cessanti" - ci sono due tratte ad alta velocità bocciate dall'analisi costi-benefici: si tratta della costosissima Napoli-Bari e della Brescia-Padova. Altre, però, se ne aggiungeranno tra quelle comprese nel cosiddetto "Fondone" da 30 miliardi di extra-deficit con cui il governo finanzia, parallelamente al Pnrr, opere che non avrebbero mai avuto diritto ai fondi europei (la Salerno-Reggio Calabria ad esempio)

