

COSTI E BENEFICI - SEI DOMANDE SULLE NUOVE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE

di **Roberto Perotti*** da *Il Sole 24 ore* del 27/4/08 – pag.1

Nessun imprenditore decide un investimento senza prima averne studiato con cura i costi e i benefici sotto diversi scenari possibili. Ma a questa procedura non hanno diritto i cittadini italiani, cui viene chiesto di finanziare le infrastrutture (almeno 1000 euro a testa solo per l'Alta Velocità) senza che mai sia stata fatta un'analisi costi-benefici seria di alcun progetto.

Sgombriamo subito il campo da un equivoco: si dice spesso che alcune di queste infrastrutture hanno un valore simbolico, e che sarebbe miope fermarsi a un ragionieristico confronto tra i costi e i benefici. Forse. Ma per un Paese niente ha un valore simbolico maggiore della compagnia di bandiera, eppure gli imprenditori italiani si sono ben guardati (giustamente) da mettere mano al portafoglio per Alitalia: perché mai dovrebbero chiedere agli italiani di fare diversamente con l'Alta Velocità? Si dirà che degli studi esistono. Ma essi sono lontani dagli standard internazionali, e sono spesso poco più che documenti di propaganda politica. Per esempio, sulla Torino-Lione uno studio assai citato della Commissione Europea si basa fra l'altro sull'ipotesi assurda di un aumento dei transiti ferroviari merci tra Italia e Francia di circa sei volte da qui al 2030, quando negli ultimi dieci anni essi sono scesi di oltre il 40 per cento. L'unico tentativo di analisi costi-benefici seria per la Torino-Lione, quella di Rémi Proud'Homme su *lavoce.info*, mostra una perdita in valore attuale netta per la società di 25 miliardi, includendo i risparmi di tempo di percorrenza, le minori emissioni, la diminuzione degli incidenti stradali.

Il ponte sullo Stretto non è da meno: come hanno denunciato Andrea Boitani e Marco Ponti, fu dichiarato fattibile in base a un'analisi a valore aggiunto, che stima (generosamente) i benefici sull'economia locale ma ignora i costi. E nonostante l'enorme aumento dei costi (per l'Alta Velocità di tre volte) rispetto alle previsioni iniziali, non si è controllato che gli investimenti rimanessero vantaggiosi. Dunque alla tipica famiglia di quattro persone vengono chiesti 4 mila euro solo per l'Alta Velocità senza alcun dibattito, quando per poche centinaia di euro fra tasse, sussidi e detrazioni di una tipica Finanziaria ci si scanna per mesi interi. Perché grandi imprese, media e politici di tutti gli schieramenti hanno collaborato per anni a stendere un muro di omertà su questi argomenti? Se i vantaggi sono così ovvi, perché tanta paura di un'analisi costi-benefici affidata a un ente indipendente? Ma solo la retorica è consentita. «*Non possiamo restare tagliati fuori dall'Europa*», diceva Ciampi: ma tutte le modalità di trasporto esistenti per la Francia sono lontanissime dalla saturazione. E per la governatrice del Piemonte Mercedes Bresso «*la Torino-Lione è un'opera essenziale per abbattere lo smog*»: ma come ha mostrato Francesco Ramella, anche azzerando il traffico di Tir verso la Francia, le emissioni piemontesi si ridurrebbero dell'1%, al prezzo di 16 miliardi per il contribuente. Sicuramente ci sono dei modi più efficaci per ottenere questo risultato irrisorio.

Certo, dati e fatti diventano irrilevanti se contano solo i simboli. Ma che cosa avrebbe un valore simbolico maggiore, sia per i cittadini italiani sia per l'immagine del nostro Paese all'estero: una galleria ferroviaria in più, o far rinascere le nostre città sempre più degradate, invivibili e impresentabili, liberandole da graffiti, sporcizia, disordine e microcriminalità? Si può rispondere che infrastrutture e rinascita urbana non sono incompatibili; ma la realtà è che l'enfasi sulle prime distoglie il dibattito e le risorse dalla seconda. Per questa è necessario soltanto un oscuro lavoro di ordinaria amministrazione, che avrebbe risultati più tangibili a un costo enormemente inferiore. Ma, ahimè, è anche un lavoro meno gratificante politicamente e personalmente che procurarsi infrastrutture e grandi eventi.

Nessun imprenditore farebbe eseguire un piano di investimenti colossale da un management che ha generato perdite per venti anni di fila. Eppure, agli italiani viene chiesto di affidare sulla fiducia un giocattolo da 70 miliardi di euro a un'organizzazione, le Ferrovie dello Stato, che è riuscita ad aumentare i tempi di percorrenza sulla Milano-Treviglio nonostante il quadruplicamento della tratta, e sulla Milano-Reggio Calabria nonostante la costruzione della direttissima Firenze-Roma.

Un'organizzazione che da anni non riesce a risolvere un problema elementare come la pulizia dei treni, i quali anzi diventano sempre più sporchi e puzzolenti nonostante decine di proclami. Ancora una volta, che cosa sarebbe più utile per l'immagine di un Paese: ripulire i treni utilizzati da milioni di turisti stranieri o fare una galleria di dubbia utilità a costi esorbitanti sotto una montagna che nessuno visita?

I veti aprioristici degli ambientalisti sono forse antistorici, ma perché impedire qualsiasi riflessione sull'effetto di questi investimenti sul paesaggio, che rimane pur sempre uno dei principali asset del nostro Paese? Eppure non si può disconoscere che i lavori infrastrutturali hanno spesso avuto effetti dirompenti da questo punto di vista. Nonostante i loro eccessi, gli ambientalisti hanno ragione: deturpare una vallata per ridurre le emissioni dell'1% al costo di 16 miliardi è un buon investimento per le imprese appaltatrici, ma non per il Paese.

Infine, da più parti si sentono profonde preoccupazioni per l'impatto che opere come il Ponte sullo Stretto possono avere sulla criminalità organizzata. La 'ndrangheta uccide per un appalto pubblico di pochi milioni in un piccolo Comune calabrese: possiamo ben immaginare che appetiti scatererà un appalto da miliardi di euro. È un problema simbolico anche questo?

Forse gli imprenditori hanno delle risposte ovvie e convincenti a tutte queste domande. Se è così, saremo tutti lieti di conoscerle. Ma per rispetto dei cittadini italiani, per una volta lasciamo perdere la retorica.

*Roberto Perotti ha conseguito il PhD in Economics al MIT nel 1991. Dopo 10 anni alla Columbia University di New York e due anni all'European University Institute di Firenze, attualmente è all'IGIER-Università Bocconi. È codirettore del Journal of the European Economic Association, e Research Fellow presso il Center for Economic Policy Research. È stato consulente della Banca Mondiale, della Inter-American Development Bank, della Banca Centrale Europea, e della Banca d'Italia.