

L'ANALISI COSTI BENEFICI

È IL GOVERNO A DECIDERE NON I TECNICI

MARIO [DEAGLIO](#)

Nella giornata di ieri, l'analisi costi-benefici, applicata alle scelte sulla Tav è giunta alla fine: è stato reso pubblico il responso degli esperti, che – saggiamente – si sono tenuti fuori dal dibattito politico e dal raggio d'azione delle telecamere. Il fatto che il loro giudizio non sia unanime riduce sensibilmente l'efficacia delle loro conclusioni e le rende troppo incerte per

poggiare su di esse la politica del «no alla Tav», anche alla luce del lavoro già fatto e delle spese già sostenute. Per la prima volta oggi, forse alcuni politici italiani si renderanno conto della difficoltà di prendere decisioni di carattere generale non direttamente collegate al numero dei voti che riusciranno a ottenere nelle prossime prove elettorali.

È IL GOVERNO A DECIDERE NON I TECNICI

MARIO [DEAGLIO](#)

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Alla misura dello sbilancio negativo (i costi superano largamente i benefici secondo gli esperti nominati dal governo) occorre infatti aggiungere fattori difficili da misurare, ma che incidono forse in maniera decisiva sulle conseguenze complessive dell'opera: basti pensare che una decisione negativa, con un progetto abbandonato a mezza strada con una gran quantità di spese sostenute o comunque appaltate, avrebbe conseguenze pesantissime sulla generale affidabilità internazionale dell'Italia e spingerebbe l'Unione europea a negare finanziamenti a molti altri investimenti pubblici italiani.

L'analisi costi-benefici è un metodo statistico-economico per valutare i progetti di carattere pubblico, molto in voga negli Stati Uniti negli anni del liberismo rampante (presuppone infatti un libero mercato di quasi tutto), ora usato con maggior cautela: il fatto è che, come tutte le tecniche, anche questa non può concludere con un «sì» o un «no» che spetta invece ai politici, «titolari» delle decisioni non «matematiche». Delle 78 pagine del rapporto, solo le ultime due e mezzo sfiorano – in un'Appendice – gli aspetti «non valutabili direttamente con l'analisi costi-benefici», che sono probabilmente i più importanti per una decisione motivata; il tasso di sconto, essenziale per trasformare i valori futuri in valori attuali, viene nominato, quasi di sfuggita, una volta soltanto.

Questo non toglie valore tecnico al documento; per essere veramente utile, avrebbe dovuto andare oltre la tecnica, indicando quali cambiamenti subiscono i costi e i benefici stimati per l'opera pubblica al mutare di due variabili strategiche fondamentali, ossia il già nominato tasso di sconto e la crescita del prodotto lordo del Paese (che deve essere tradotta, tra l'altro, in crescita dei flussi di traffico, una previsione certo non facile da approfondire). Attraverso varie ipotesi sul tasso di sconto e sulla crescita del prodotto lordo è possibile delineare un insieme di soluzioni entro le quali tocca ai politici scegliere: per loro si tratta di decidere se accettare altri benefici e altri costi che né i tecnici né altri possono valutare in maniera veramente convincente, quali le ricadute indirette, con al primo posto l'occupazione indotta, nel breve e lungo periodo, nelle zone attraversate dalla Tav.

Ogni decisione di investimento, nel pubblico come nel privato, contiene un elemento di incertezza che l'analisi costi-benefici può circoscrivere ma non certo eliminare. Meglio avrebbero probabilmente fatto gli autori del documento a indicare, appunto, un «vantaggio» di costi e benefici, in varie ipotesi di sviluppo economico.

Dopo questo documento il governo è più solo di prima, nel senso che non può più farsi scudo dei tecnici; deve dire sì, eventualmente con modifiche al progetto, oppure no. Non bastano più i giri di parole e le promesse generiche. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI