

L'ANALISI

Sulla Tav è stato fatto uno studio da dilettanti

Sono sempre stato fautore dell'analisi costi-benefici per la valutazione degli investimenti pubblici: l'unico strumento oggettivo per certificare la qualità della spesa pubblica. Ho dunque accolto con soddisfazione l'idea di sottoporre il progetto della Tav a questo tipo di analisi: nel metodo, prima che nel merito. Purtroppo, il risultato è stato un documento molto deludente. Innanzitutto, il documento sembra scritto per non essere compreso: la mancanza di chiarezza nascosta dietro la complessità del tema è sinonimo di debolezza dell'analisi. Manca un abstract (presente in ogni studio, anche il più complesso), una pagina in cui vengono riassunti, obiettivi, metodi e risultati dell'analisi; mancano i dati per controllare i calcoli; manca finanche un indice per orientarsi nella lettura.

In secondo luogo, nell'analisi manca completamente lo scenario macroeconomico e cioè l'impatto della realizzazione dell'infrastruttura sull'economia del paese; i modelli da utilizzare già esistono, non si doveva inventare niente. Il documento consiste, invece, solo in un prospetto misto di costi-ricavi e flussi finanziari. Questo approccio è assolutamente

DI MARCELLO GUALTIERI

Nascosti obiettivi, metodi e risultati. Nemmeno l'abstract

incompatibile con l'obiettivo dell'analisi (non a caso nemmeno enunciato nel documento).

Utilizzando questo tipo di approccio, per esempio, l'elettrificazione del paese si sarebbe dovuta valutare mettendo tra i benefici unicamente i flussi in entrata provenienti dalle bollette dei consumatori: così non si sarebbe mai portata l'energia elettrica anche nelle piccole isole o nelle frazioni di montagna. Oppure, per restare nel campo dei trasporti, sarebbe stato come valutare l'investimento fatto a suo tempo per l'autostrada Milano-Napoli sulla base dei flussi finanziari dei canoni di concessione o delle accise sulla benzina. Con questo approccio che paese sarebbe l'Italia?

Infine, manca un confronto con lo scenario macroeconomico alternativo alla costruzione della Tav. Cioè, che cosa ne sarà dell'economia italiana (non della tratta ferroviaria tra Torino e Lione!) se non si farà questa opera e per andare da Lisbona a Kiev, invece di passare dall'Italia, si passerà dalla Svizzera e dall'Austria. In sintesi, un documento da dilettanti.

© Riproduzione riservata

IMPROVE YOUR ENGLISH

The study on the high-speed railway

I have always been a supporter of cost-benefit analyses for the evaluation of public investments: they are only objective instrument to guarantee the quality of public spending. Therefore, I welcomed the idea of submitting the high-speed railway project to this kind of analysis very positively. I appreciated the method, even before than the substance. Unfortunately, the outcome was very disappointing. First, the document seems to be unclear on purpose: the lack of clarity, clumsily hidden behind the complexity of the subject only means weakness of the analysis. An abstract is missing (abstracts are present in every study, even the most complex), a page where objectives, methods, and results of the analysis are summarized. Data to check calculations are missing; there is not even an index to help the reader.

Secondly, the analysis does not include the macroeconomic scenario at all, i.e., the impact of the infrastructure on the country's economy. The relevant models exist already: there was no need to invent anything. The document is built, instead, on juxtaposed statements about costs-revenues and cash flows. This approach is incompatible with

the objective of the analysis (which – no coincidence – was not even declared in the document).

Using this kind of approach, for example, the electrification of the country should have been evaluated including in the benefits the flows incoming from the consumers' bills only. Electricity would never be brought to small islands or small villages in the mountains. Similarly, remaining in the field of transports, it would have been like analysing the investment for the Milan-Naples motorway – back in the days – based on the financial flows of the concession fees or excise taxes on petrol. What kind of country would Italy be with this approach?

Finally, there is no comparison between the alternative macroeconomic scenario to the high-speed railway construction. How will the Italian economy (not the railway line between Turin and Lyon!) look like if this infrastructure to go from Lisbon to Kiev will not pass through Italy but through Switzerland and Austria? In short, a document prepared by incompetents.

© Riproduzione riservata
Traduzione di Carlo Ghirri

Objectives, methods and results were not disclosed. Even the abstract is missing

IL PUNTO

Iper-buonisti, iper-ecologici, iper-nuovisti. Cioè, iperfessi

DI SERGIO LUCIANO

Sorprende la tendenza dei nostri legislatori a legiferare troppo e, soprattutto, in modo straordinariamente cervelotico. Ne sia riprova la recente bozza di riforma del codice della strada (per fortuna ancora in fase di dibattito parlamentare) che, tra alcune altre innovazioni discutibili ma interessanti, ne comprende una completamente campata in aria: il diritto dei ciclisti di percorrere le strade anche contromano. Un caro amico di chi scrive fu assolto da un'accusa di omicidio colposo dimostrando di aver prontamente frenato nel tentativo di evitare l'impatto proprio perché fatalmente un ciclista che pedalava contromano, in una serata milanese piovosa, gli era in pratica finito sotto le ruote; fu assolto, ma non si diede pace per molti anni, pur sapendosi innocente di qualsiasi mancanza consapevole o comunque colpevole, al solo pensiero di aver tolto la vita, di fatto, a un giovane.

Ci sono molti e molti altri modi per incentivare l'uso della bici (che peraltro nelle città pianeggianti appare già alquanto incentivato senza bisogno di additivi) prima di arrivare addirittura a dare questa valigia diplomatica

Come chi autorizza le bici a circolare anche contromano

per cui i ciclisti arriverebbero a poter fare quel che vogliono. Un'idea così balzana (e speriamo che non venga davvero tramutata in legge) è per certi versi nata per caso, insieme alla stranezza di proibire il fumo in auto, per eliminare un elemento di distrazione, come se il legislatore non sapesse che la distrazione alberga nella testa degli autisti, quando vi alberga, e non nel fare o non fare un gesto meccanico con una mano.

Discutibile e populista anche l'innalzamento del limite di velocità autostrada-

le a 150 chilometri l'ora, non sono troppi se c'è fondo pulito, poco traffico e piena visibilità ma non sono neanche il problema da risolvere, in materia di limiti. Il vero problema è il criterio col quale gli enti locali appongono i loro limiti sulle strade, un criterio che sembra pensato apposta per raccogliere multe.

Ma per altri versi questa dei ciclisti contromano è un'idiocrazia non casuale. Va iscritta in quella tendenza a non essere mai concreti nell'azione legislativa e sempre sopra le righe, provocatori ed estremi. La bicicletta è un veicolo, se investe una persona anche a bassa velocità (venti, venticinque chilometri all'ora) può fargli molto male, può sbalzarla a terra, e c'è chi ne è morto. La bicicletta ingombra poco, ma se il ciclista la dirige a centro strada diventa un bersaglio mobile. E niente, le cose ovvie impallidiscono di fronte alla voglia di stupire, di essere iper-buonisti, iper-ecologici (in questo caso) iper-nuovisti. Iperfessi.

© Riproduzione riservata

LA NOTA POLITICA

I grillini sono restati con un palmo di naso

DI MARCO BERTONCINI

Come ridimensionare **Matteo Salvini** è stato il motivo forse dominante nel vertice **Casaleggio-Di Maio**, dal quale è sortito il progetto di trasformare il M5s in partito. I risultati abruzzesi, di cui in casa pentastellata si teme (anzi, si è certi) la ripetizione in Sardegna, hanno confermato quel che i sondaggi continuano a rilevare: la Lega cresce a spese dei cinque stelle. **La soluzione forse più efficace sarebbe rompere** il patto con il Carroccio; ma i grillini non se la sentono, se non in minoranze di ortodossi e di esclusi da incarichi. Anzi, dovranno salvare il Capitano dal processo. Non aveva recato alcun vantaggio il ritorno di **Alessandro Di Battista**, che gli attivisti avevano salutato come il personaggio capace di mettere Salvini al suo posto, di tenerlo a bada, perfino di smerluzzarlo. A giudizio di molti, invece, sia dentro il M5s sia fuori, il Dibba ha reca-

to danni. **Dunque, i pentastellati andranno avanti** puntando sui temi di competenza pentastellata e limitando la materia leghista. Tuttavia, a pochi giorni, addirittura a poche ore, dalle decisioni assunte dal capo politico insieme col teorico diarca pentastellato (il ruolo di **Beppe Grillo** appare di giorno in giorno più sfumato), Salvini ha di nuovo dominato il teatro politico, occupando un ruolo di primattore e regista laddove al più avrebbe dovuto essere una spalla, se non una comparsa. Mai qualcuno avrebbe potuto reputare che una trattativa sul prezzo del latte fosse condotta dal titolare dell'Interno. Incredibile il pretesto: timori per l'ordine pubblico in Sardegna. **Così, a una settimana dal voto regionale**, in scena c'è lui, sempre lui, Salvini. Alla faccia del ridimensionamento, mentre i grillini restano con un palmo di naso.

© Riproduzione riservata