

Bocconi

ANALISI COSTI-BENEFICI DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

Discussione.



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

Marco Percoco

Premessa

- Esperto NARS-CIPE su regolazione tariffaria, ma qui opinioni personali e legate alla ricerca
- Nel **GREEN** operano due ex consulenti dell'Osservatorio e un membro del CdA di TELT
- Mai lavorato su TAV et similia, nessuna opinione tecnica preconcetta
- «Arm's length» review, ma (ovviamente ambientalista...GREEN...)



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

Il contesto (1)

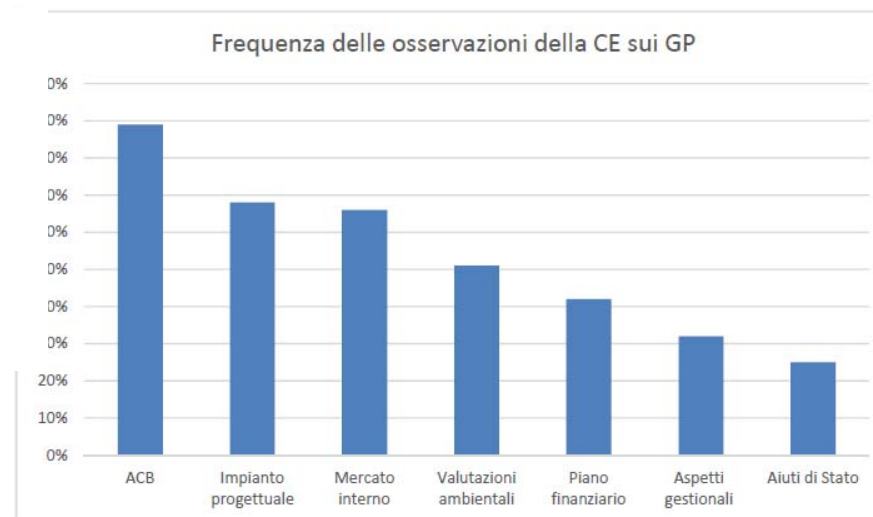
- Analisi Costi-Benefici richiesta dal Codice degli Appalti. In precedenza obbligatoria per tutti i «Grandi Progetti» che richiedono finanziamenti UE.
- Studio del Senato su 53 GP (su un totale di 95):

Tipologie di osservazioni da parte della CE	n.	% (n./53)
ACB	47	89%
Analisi delle opzioni	18	34%
Analisi della domanda	33	62%
Analisi finanziaria	32	60%
Analisi economica	22	42%
Sensibilità e rischio	16	30%
Fattori di conversione	22	42%



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks



Il contesto (2)

- Gruppo all'interno della Struttura Tecnica di Missione: Fare o non fare la Torino –Lione?
- Applicazione «non ortodossa» delle Linee Guida del MIT
- **Risultato**: dimostrazione che, cambiando approccio e ipotesi rispetto all'analisi precedente, si ottengono risultati diversi
- Grande copertura mediatica:
 - Provocazione: parliamo più di ACB e accise che del progetto?
 - Probabilmente, un maggiore sforzo di trasparenza , aiuterebbe



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

Temi

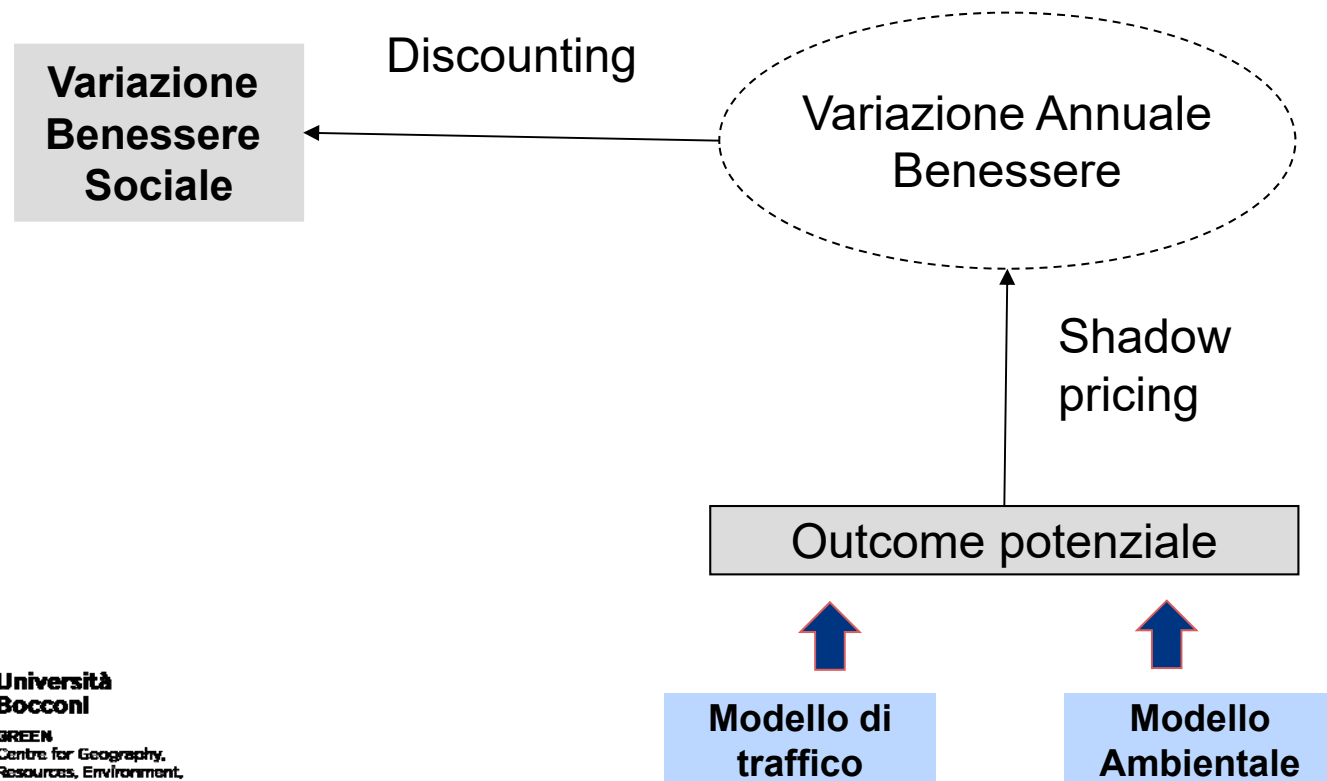
- a) Componenti dell'analisi costi-benefici nella teoria e nella pratica
- b) La questione delle accise
- c) Il valore della flessibilità, ovvero della «political economy» della valutazione



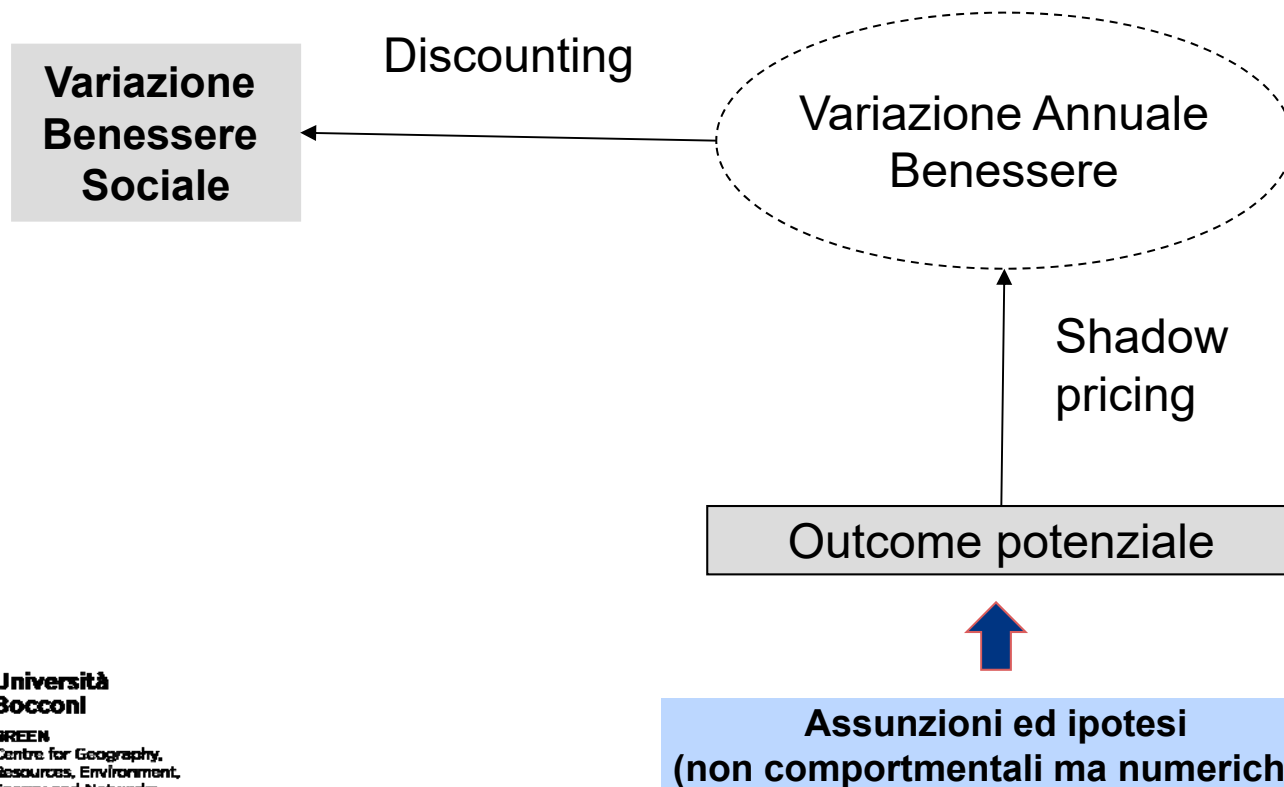
**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

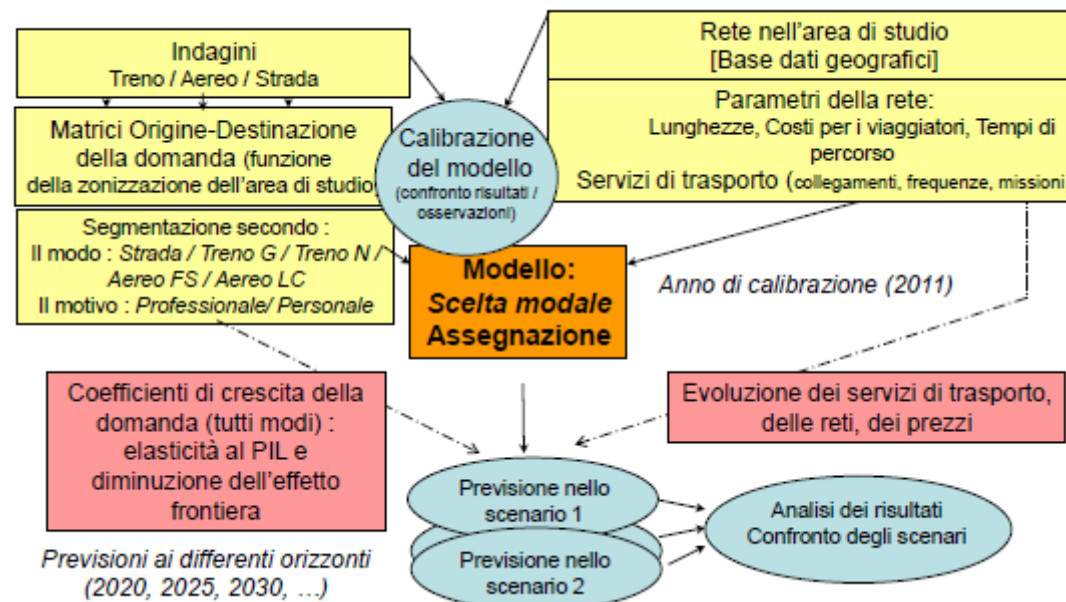
a) Componenti dell'analisi costi-benefici



Componenti dell'ACB TO-LY



Il modello di traffico del 2013 (passeggeri)

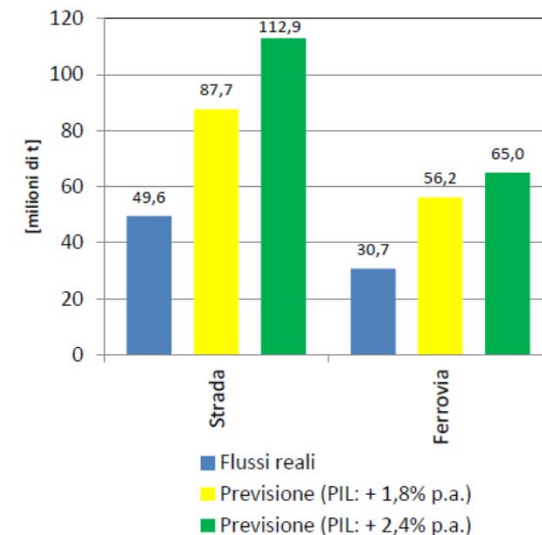


Le assunzioni del rapporto

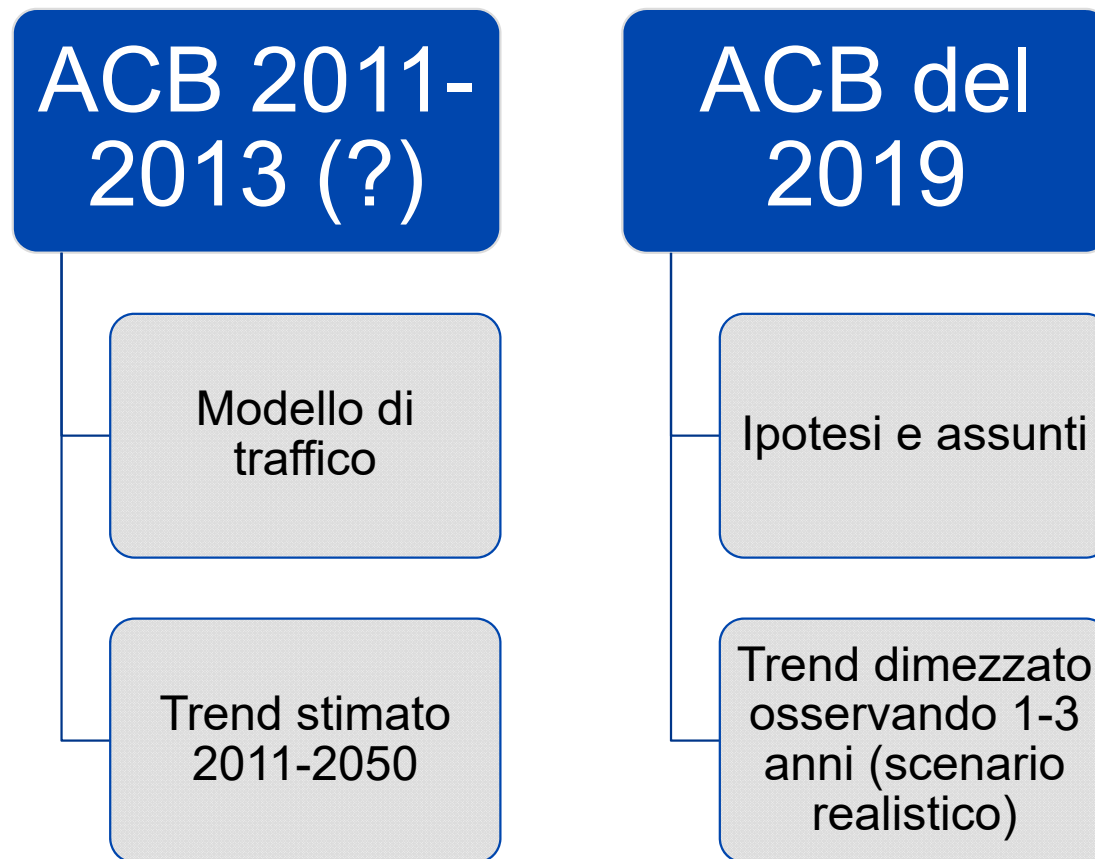
- Il modello di previsione aggiornato al 2013 stima un **trend sul 2011-2050**
- Il rapporto osserva la discrepanza su alcuni anni, ad esempio, sul 2015:

- Il gruppo di lavoro non ha avuto a disposizione un modello
- Scelta (in uno scenario):

***Dimezzare i flussi previsti dal modello di traffico
(o da altre assunzioni...)***



Differenze (in condizioni di incertezza)



Punti di discussione

- Modello vs intuizione
- Impossibile valutare un modello con poche osservazioni → necessaria una revisione statistica più accurata
- Identiche questioni per il modello di diffusione spaziale dell'inquinamento, con implicazioni per l'equità (i.e. geografia della distribuzione dei costi e dei benefici)



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

b) La questione delle accise



lavoce.info

MERCOLEDÌ 27 FEBBRAIO 2019

HOME ARGOMENTI FACT-CHECKING RUBRICHE

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Se l'analisi della Tav parte da ipotesi arbitrarie

15.02.19
Marco Percoco e Massimo Tavoni

 1.1K    30 Commenti

È stata finalmente pubblicata l'analisi costi benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Soffre di gravi carenze metodologiche e risente di ipotesi arbitrarie. Particolarmente discutibili appaiono quelle su accise e pedaggi autostradali.



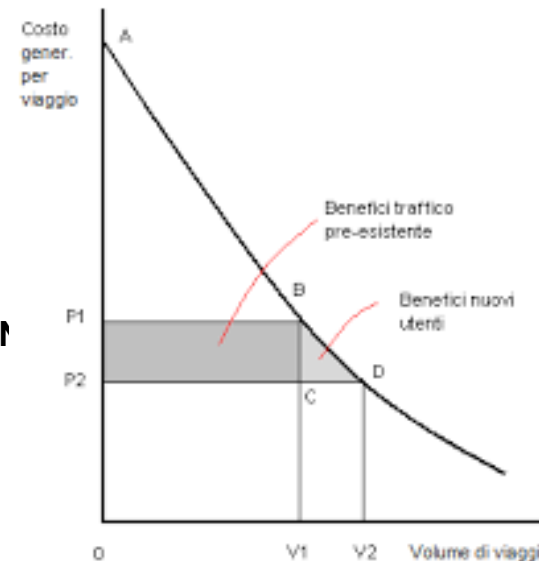
**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

La scelta del rapporto

- La diversione modale comporta una riduzione delle accise (e dei pedaggi autostradali)
- Nello scenario realistico con investimento a finire:
 - Entrate dello Stato: -1.619 mln euro
 - Surplus (entrate?) produttori: -2.913 mln euro
- Tali riduzioni sono dei costi nell'acb
- Ma ci sono anche dei benefici...perché i consumatori non pagano . Ma il loro beneficio conta la metà

→ Non considerazione comporterebbe un incremento del VAI
Di 2.250 mln di euro (?)



Elementi di dubbio

- Le linee Guida del MIT escludono esplicitamente la considerazione delle accise. Si possono criticare, ma è peculiare che il MIT stesso (la Struttura Tecnica di Missione) non le applichi.
- Se le accise sono distorsive, esse distorcono il costo opportunità utile per l'allocazione delle risorse. Se così è, non possono essere parte dell'ACB perché comportano (come evidente dall'analisi) una distorsione nell'allocazione delle risorse pubbliche
- Le accise possono essere considerate «tasse ambientali»? No, perché non calibrate sui costi esterni prodotti e il gettito non è usato per lenire i mali da esternalità.
- **Se è un elemento divisivo e non condiviso, perché (continuare a) considerarlo?**
- **Qual è il costo generalizzato del trasporto considerato? E quale variazione? Quali CF utilizzati per la trasformazione?**



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

c) La «political economy» dell'ACB

- Il gruppo di lavoro ha valutato il progetto da un punto di vista «complessivo» («Conviene o no investire nella TAV?»)
- Ma quanto è davvero flessibile l'investimento, avendo già iniziato i lavori e, soprattutto, avendo siglato importanti Trattati, accordi e approvato leggi a riguardo?
- Il gruppo di lavoro ha testato l'ipotesi $VAN > 0$, ma quanto l'opzione «0» è realistica? Non dovremmo rispondere alla domanda: «Che fare, oggi?»
- Così com'è, l'ACB si presenta come un'analisi di sensibilità rispetto alla precedente (ovvero, con ipotesi differenti, giunge a risultati differenti), ma non ci informa su **cosa è conveniente fare oggi**.



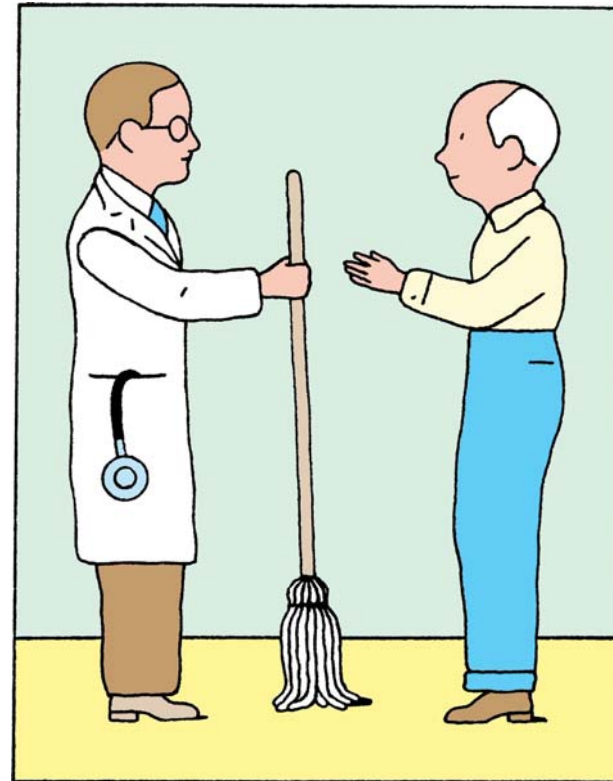
**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

Accessibilità vs Traffico

“Being a physician involves much more than handing out diagnoses and treatment. It involves playing a role in some of the most intimate decisions of a patient’s life”

Oliver Sacks



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

GRAZIE.



**Università
Bocconi**

GREEN
Centre for Geography,
Resources, Environment,
Energy and Networks

Università Commerciale Luigi Bocconi

Via Röntgen 1 | 20136 Milano – Italia | Tel +39 02 5836.3820

green@unibocconi.it