

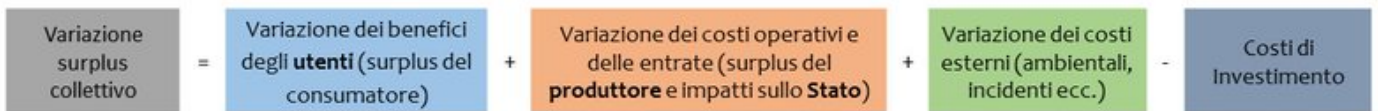
TASSE E TARIFFE NELL'ANALISI COSTI BENEFICI ECONOMICA

Paolo Beria, Riccardo Parolin, Francesco Ramella

La regola dell'analisi economica è che un investimento, per essere realizzato, debba essere vantaggioso per la **collettività**, il che significa che i benefici ottenibili devono essere più grandi dei costi sostenuti. Ma la collettività non è costituita dai soli utenti:

*"[...] all bodies, public and private, that are affected by the project need to be described. Large infrastructure investment does not usually only affect the **producer** and the **direct consumers** of the service, but can generate larger effects (or 'reactions') e.g. on **partners, suppliers, competitors, public administrations [grassetto nostro], local communities, etc. [...]"***

(European Commission - DG Regio, Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, 2014, p.23)



source: EC funded research project HEATCO, D5, 2006, p.9

In assenza di cambio modale, è tutto facile. Ma se c'è cambio modale, dato che i modi hanno diversi livelli di tassazione, «compaiono» una serie di effetti (costi per alcuni, benefici per altri) che si elidono solo in parte. Ad esempio, se un utente si sposta da un modo con costi operativi inferiori ad uno con costi operativi maggiori solo perché il primo è tassato e l'altro no, il suo surplus sarà positivo (+1), ma l'effetto netto sociale è e dovrebbe risultare negativo (-1) perché le risorse consumate sono di più.

CONSUMATORE	auto tradizionale	auto elettrica	Δ
costi op	-1	-2	-1
tax	-2	0	2
surplus	-3	-2	1

Δsurplus consum.

Dunque, se considero le tasse nel calcolo del surplus del consumatore (e di solito si fa così), perché si parte dal costo generalizzato dei modelli di trasporto), devo considerare nel bilancio anche le tasse, con segno opposto, per lo Stato. Il tutto indipendentemente dagli effetti ambientali e altre esternalità, che vanno naturalmente aggiunte.

STATO	auto tradizionale	auto elettrica	Δ
tax	2	0	-2
surplus	2	0	-2

Δsurplus stato

NON-UTENTI	auto tradizionale	auto elettrica	Δ
pollution	-3	0	3
surplus	-3	0	3

Δsurplus non-utenti

Il risultato corretto, considerando anche la distribuzione degli effetti, è il seguente:

Il *misunderstanding* può sorgere perché nei risultati compare il Δsurplus totale del consumatore, che ha però «dentro» il beneficio tax

	CONSUMATORE	STATO	NON-UTENTI	
costi op	-1			
tax	2	-2		
pollution			3	
	1	-2	3	2

Sometimes the effects on government will be felt indirectly through competitive interaction between modes. For example, rail projects which abstract demand from (relatively highly taxed) private transport may act to reduce total tax receipts"

(The World Bank, Notes on the Economic Evaluation of Transport Projects, Transport Note No. TRN-8, Fiscal Impacts, 2005, p. 1)

"If the increase in the quantity demanded has been diverted from other activities, it must be borne in mind that in these activities tax revenues will be reduced, so the surplus of the taxpayers is unaffected, unless the tax rate is different, in which case only the difference matters. This shows that applying general rules such as 'taxes should be ignored because they are income transfers' can sometimes be misleading. When the new quantity is not diverted from other activities or, if it is, these activities are taxed at a different rate, the indirect tax (wholly or partially) is a benefit in the same sense as profits or consumer surplus". (De Rus G., Introduction to Cost-Benefit Analysis – Looking for Reasonable Shortcuts, Edward Elgar, 2010, p. 32.)

Non è dunque un effetto netto, ma compare implicitamente nel surplus del consumatore ed esplicitamente in quello del produttore/stato. Lo stesso avviene per le tariffe. Proprio perché sono dei trasferimenti.