

Il ruolo delle analisi economiche ⁽¹⁾ *Marco Ponti – BRT*

- **In Italia non si fanno, o si fanno per finta**

La spesa pubblica è molto più orientata al consenso politico che al benessere generale. Questo è evidente dal nostro eccezionale livello di debito. Le analisi si fanno per ottenere soldi, nessuno ha MAI prodotto analisi negative (escluso un caso...). A volte si fanno fare addirittura dai destinatari dei fondi, come nel caso delle ferrovie per il PNRR.

- **Sono di due tipi: socioeconomiche e finanziarie**

Le prime valutano le variazioni di benessere di tutti gli attori, sono note come analisi costi-benefici (ACB), e sono il metodo più diffuso a livello internazionale. Comprendono anche i costi ambientali, quelli di sicurezza e risparmi di tempo. Le analisi finanziarie valutano quanta parte di un progetto è pagata dagli utenti e quanta dallo Stato (cioè dai contribuenti)

- **Precondizioni generali**

Le analisi dovrebbero essere fatte da soggetti terzi. MAI successo. Neppure i ministeri sono terzi, vogliono gestire più soldi. La Banca Mondiale mette in gara le valutazioni, e chi vince non può più avere a che fare col progetto. Poi, devono sempre essere prese in esame delle alternative. Questa regola esiste anche in Italia, ma non è MAI osservata.

Il ruolo delle analisi economiche ⁽²⁾ *Marco Ponti – BRT*

- **La regola della prudenza («stay on the safe side»)**

E' obbligatorio sottovalutare i benefici e sopravvalutare i costi. Questo per un motivo tecnico: i costi sono certi e vicini, i benefici sono incerti e lontani. In realtà non si fa MAI, si fa esattamente il contrario. Anche a livello internazionale analisi ex-post confermano questo problema, soprattutto per le ferrovie.

- **I benefici di sviluppo (al di là delle ACB) sono molto incerti**

Il caso dell'AV italiana è emblematico: Bolzano è cresciuta molto senza AV, Napoli pochissimo con l'AV. Poi i costi di trasporto per le imprese sono decrescenti al crescere del Valore Aggiunto dei mix produttivi (merci sempre meno povere e pesanti).

- **Le previsioni di traffico**

Le previsioni di traffico sono fondamentali per determinare i benefici economici dei progetti, e i ritorni finanziari (se ci sono). Disporre di un modello di simulazione di traffico è indispensabile per i progetti maggiori. Le previsioni di crescita del traffico tendono ad essere molto sovrastimate, a volte ignorando persino la demografia e il reddito.

Il ruolo delle analisi economiche ⁽³⁾ *Marco Ponti – BRT*

- **L'ACB monetizza tutto, ed è giusto fare così**

Non si può scegliere tra obiettivi misurati in modo diverso. Alcuni son già espressi in termini monetari (es. i costi). Quindi il tempo, l'ambiente ecc. devono essere espressi negli stessi termini, per poterli confrontare, non perché questa unità di misura abbia meriti particolari. Non confrontarli significa demandare il confronto a scelte politiche arbitrarie

- **Come si monetizza?**

Ci pensa la Commissione Europea, che fornisce valori frutto di complicate e aggiornate analisi internazionali (per il valore del tempo, della sicurezza, dell'ambiente ecc.).

Questi valori non sono perfetti, ma rendono confrontabili i progetti, che è il vero obiettivo dall'ACB, anche se non si confrontano mai, per non correre rischi...

- **Due misure particolari: il tempo e a chi vanno costi e benefici**

Si può essere indifferenti tra due progetti identici, ma uno con benefici vicini nel tempo e un altro lontani? No certo, e per stabilire come confrontarli la Commissione Europea determina per ogni paese un Saggio Sociale di Sconto. L'ACB produce un risultato sintetico: il saldo tra costi e benefici sociali. Ma consentirebbe anche di valutare a chi vanno, per come è costruita

Il ruolo delle analisi economiche ⁽⁴⁾ *Marco Ponti – BRT*

- **Costano poco e servono anche per piani e politiche**

Le analisi economiche costano pochissimo rispetto ai progetti che devono valutare. L'ordine è 1/1000. Servirebbero anche per valutare piani (nazionali, regionali e PUMS). Occorre solo fare alcune semplificazioni, per valutare alternative. In Italia non si usano MAI. Vale lo stesso per le politiche (es. del TPL o delle tariffe autostradali). Solo BRT le ha fatte.

- **Sono detestate dai decisori politici**

Berlusconi ha *elencato* da Vespa le «Grandi Opere» da fare. Due politici sono anche stati espliciti: Cancellieri (M5S) e DeMicheli (PD). Delrio (PD) ha invece reso formalmente obbligatorio farle. Peccato che sotto elezioni ha elencato opere per 150MD€ (cioè tutte) come «strategiche», da non analizzare. Toninelli ha fatto fare a me alcune analisi, ma quando i risultati non piacevano, li ha cambiati. Nel PNRR le analisi son state fatte da chi riceve i soldi.

- **Casi veneti**

L'AV da Verona a Padova ha risultati pessimi. Da Mestre a Trieste sarebbero ancora peggiori. Una linea AV ha una capacità di 300 treni al giorno. Fino a 100 (un treno ogni 15 minuti) si possono fare i conti. La Pedemontana ha messo in moto un'operazione interessante

Il ruolo delle analisi economiche ⁽⁵⁾ *Marco Ponti – BRT*

■ **Il costo dei fondi pubblici**

Se un'infrastruttura la deve pagare tutta lo Stato (es. le ferrovie) o tutta chi la usa (es. le autostrade), non è la stessa cosa, se i soldi dello Stato sono scarsi. Per misurare l'impatto di questo aspetto esistono delle tecniche, e il risultato varia dal 0% al 30% della spesa (dice il Ministero). Nessuno ha deciso ufficialmente, ma le ferrovie sì, hanno deciso per lo 0%.

■ **Il metodo ha alcuni difetti**

Il principale è che misura i benefici di chi risparmia tempo in base a quanto vale il tempo per lui. La sua «disponibilità a pagare». E' giusto che il tempo di un chirurgo ecc. valga di più di quello di uno studente. Cioè il metodo assume che sia la fiscalità a redistribuire il reddito. Ma il metodo misura costi e benefici di ciascuno, e può esplorare anche questi aspetti.

■ **Ci sono altri metodi, ma sono peggiori**

Piacciono moltissimo ai politici. Il principale si chiama «Valore Aggiunto». Misura quanto la spesa in un progetto attivi le attività economiche. Ha il piccolo problema che da solo risposte positive, e quindi si dovrebbe usare solo per confronti. Un altro è il «multicriteri». E' la massima presa in giro: i criteri li decidono di volta in volta i politici.