



- 1. “Poter dire di no”:** forse è il tema centrale del convegno. Altrimenti è un fallimento a priori. Chi e quando ha detto di no, forte e chiaro, negli ultimi venti anni? (Pochi dei presenti, e Andreatta, ma nessuno lo ricorda)
- 2. Oggi non si fanno nemmeno analisi finanziarie, per le ferrovie, e le pochissime analisi economiche non sono né comparative, (vedi ranking TAV, avrebbe perso), né terze (si chiede all'oste se il vino è buono), né decenti (surplus versus delta costi, elasticità, ecc.).**
- 3. Il mito della scarsità di infrastrutture, smentito clamorosamente dalla Banca d'Italia**



4. La corruzione e la criminalità organizzata sono ampiamente presenti nel settore, ed effetti macro non si analizzano mai in modo comparativo: né occupazione (nulla) né ruolo anticiclico (cfr. Brunetta, “golden rule”, VA versus CBA)

5. Tristi aneddoti: la vera storia dei nuovi TEN-T (“le analisi non venivano bene...”), le dichiarazioni del ministro (“il traffico arriverà”) e di 24ore (“si possono fare opere costose con poco traffico”).

6. Aspetti modali: per porti e aeroporti mai viste analisi (32% IRR per una piattaforma, la terza pista a Malpensa, e le dichiarazioni di ENAC)



7. Alcuni “nuovi mostri” per rendere fattibile l’infattibile: i canoni di disponibilità, le autostrade gratis trasformate a pagamento, gli incentivi perversi per il “gold plating” autostradali (i lavori non finiscono mai), e ferroviari (AV costata 3 volte, le stazioni). La “leggina d’Agosto” per i lotti costruttivi-funzionali. Il saggio di sconto nullo, “per i nostri figli”.

8. L’Autorità: grandi speranze anche per gli investimenti. La teoria della regolazione, basata sulla “terzietà” rispetto al decisore politico, è la stessa che informa le analisi economiche indipendenti rispetto all’“arbitrio del principe benevolo” (e pagante....).



9. Secondo questa teoria, la razionalità dei comportamenti attuali è perfetta: massimizzare la spesa e il consenso (“stakeholders asimmetrici”: è l’unico settore dove si possono finanziare imprese italiane, che poi sono “grate”, i tempi rendono non responsabili gli attori, alta visibilità mediatica, gli utenti sempre favorevoli, anche per opere insensate, i contribuenti sempre ignari)

10. Una innovazione metodologica possibile: la possibilità tecnica di tariffe fortemente discriminanti può smontare il mito neoclassico dei sussidi alle infrastrutture (SACP versus SMCP). Per altri temi (COMFP, Option Value), non c’è il tempo qui ...



11. Due rimandi pubblicitari: un paper sulle scelte passate (S.Maffii, M.Ponti, R.Parolin), che sarà presentato oggi da un co-autore, e un libro da poco terminato sull’“arbitrio del principe” e i trasporti (S.Moroni, M.Ponti, F.Ramella)

12. Conclusioni: non possiamo che migliorare, e forse la scarsità di soldi pubblici giova.

GRAZIE PER L’ATTENZIONE!