



**Roma, 5 dicembre 2019**

**STATO DELL'ARTE DEI RAPPORTI MACRO-MICRO NELLE  
VALUTAZIONI**

**Marco Ponti – Bridges Research**



**1.Premessa: per *valutazioni macro* si intendono gli strumenti di supporto economico a «piani» di trasporto, comunque definiti.**

**Si assume come condizione primaria la *flessibilità* (cfr. *Option Value*), constatata la *variabilità composta* sia dei possibili obiettivi, sia delle condizioni al contorno (cfr. oltre)**

**Sono auspicabili sia approcci con *numerari univoci*, che l'*esogeneità* delle considerazioni distributive (dopo A.Sen).**



**2. E' necessario definire in anticipo *condizioni al contorno* del piano, finora trascurate (es. raramente nei PGT ecc.):**

**In particolare: - le tecnologie (in rapida evoluzione), - la demografia (calo e invecchiamento) e - la crescita del PIL.**

**Invece i regimi tariffari (es. ACP-MCP) e fiscali (es. tasse sull'energia) e le risorse disponibili posso essere ottimizzate, escluso nel caso *shopping list* e in parte di semplici ABC.**

**Si assume che il piano *integri infrastrutture e policies*, e disponga di un modello di traffico adeguato**



**3. Nella prassi, prevalgono in Italia *shopping lists*. Ne fan parte le «opere strategiche», la Legge Obiettivo, i PGT, tutti senza valutazioni nè integrazione con *policies***

**Questo approccio postula supporti analitici *minimi*: si prevedono a volte ACB, ma solo per scelte minori/tecniche**

**Ma gli obiettivi ed i contesti economici e tecnologici *cambiano*, l'approccio appare sia rigido che arbitrario**



**4. Un primo livello di supporto valutativo (Masera, Eddington, M5S e altri) si limita ad *analisi costi-benefici generalizzate* (ranking)**

**Va applicata a piani (variabili nel tempo) di infrastrutture e servizi, con *prezzi-ombra* (ambiente, occupazione, valore del tempo ecc.) costantemente aggiornati (WEI incerti).**

**Un approccio flessibile, ma *pattern-dependent*, e accettabile solo se l'obiettivo primario non è la *crescita economica*. L'ACB misura il surplus sociale, nei trasporti dominato dal *tempo dei passeggeri*.**



**5. Di questo approccio esiste una versione *intertemporale* (IBRD): definisce piani alternativi a un anno-soglia, e li valuta con ACB semplificate (FYB). Endogenizza molti parametri.**

**Per il piano selezionato, si ottimizzano poi traiettorie intertemporali alternative per realizzarlo, sempre con strumenti ACB semplificate.**

**Consente una valutazione più integrata di un piano. Ma permane il problema del surplus, e della scarsa flessibilità.**



**6. L'approccio più complesso (Scandizzo e IBRD, ma anche EBI) prevede *modelli CGE* per tutti i settori economici, e ne deriva prezzi-ombra per le ACB dei singoli progetti. Endogenizza molti parametri, WEI, ecc.**

**Ma la modellistica non è univoca (fully dynamic, statica comparata, più o meno keynesiani ecc.. Cfr. Balassa, Perotti, Skidelsky, Giavazzi ecc.).**

**Soffre anche dell'*effetto black-box* (L'ACB ne soffre meno), sia per i decisori politici che per il dibattito pubblico, e non è flessibile.**



**7. Se la *crescita* è obiettivo principale, un approccio intermedio tra strumenti semplici tipo ACB, e quelli CGE complessi e controversi è *l'analisi di Valore Aggiunto comparative* (NB=occupazione) per settori, poi, all'interno dei settori, per progetti.**

**Lo strumento è più semplice e meno controverso di quello CGE. Può endogenizzare molti parametri.**

**Si basa su matrici input-output, anche a livello regionale. Le matrici possono essere periodicamente aggiornate. Un approccio flessibile**





## 8. Note aggiuntive a un approccio VA:

- **Vincoli finanziari in parte *endogeni* (Cfr. anche Bonnafous ma con obiettivo max VA invece che max surplus).**
- **L'analisi VA si usa in Italia in modo errato per *progetti singoli* (CERTET): assumendo costi-opportunità nulli dei fattori, produce sempre risultati positivi.**
- **Occorrono affinamenti:**
  - **per il costo dei fattori, spesso non nullo (cfr. Balassa-Chervel)**
  - **per «obiettivi misurabili» che l'analisi VA non incorpora: i benefici esterni e quelli per le merci (omogenei al VA). Quelli per le famiglie (cfr. VOT) richiedono invece aggiustaggi particolari.**



## 9. Conclusioni provvisorie

- I piani tradizionali confliggono con la variabilità nel tempo sia degli *obiettivi* che dei *vincoli finanziari* che del *contesto* (es. *tecnologie, pattern dependency*).
- Occorrono strumenti che ne tengano conto il più possibile, cioè si prestino ad analizzare scelte politiche e sociali *variabili*.
- Il concetto di *option value* dovrebbe estendersi fino ai singoli progetti infrastrutturali, optando per le soluzioni tecniche meno rigide nello spazio e nel tempo (p.e. gradualità)



Roma, 5 dicembre 2019

**STATO DELL'ARTE DEI RAPPORTI MACRO-MICRO NELLE VALUTAZIONI**

Marco Ponti – Bridges Research

***Grazie per l'attenzione!***