



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

1 SPESA COMPLESSIVA NETTA DELLO STATO per modo di trasporto – (Anno 2014 €ML - Ramella)

	Spesa lorda	Entrate fiscali / Introiti commerciali	Spesa netta per il settore pubblico
Ferrovie e altri impianti fissi	11.913,03	3.234,00	8.679,03
TPL	9.827,00	3.536,00	6.291,00
Strada	16.138,81	55.540,00	-39.401,19



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

2. L'output delle imprese si misura in fatturato, ma non per le ferrovie. In unità di traffico, le ferrovie producono circa il 10% del settore trasporti, ma in fatturato circa il 2%. Una dimensione economica quasi irrilevante.
3. Questo, **NONOSTANTE** i sussidi e le tasse sui concorrenti che abbiamo visto.
4. E con la «cura del ferro» tra il 2014 e il 2017 la quota modale della ferrovia ha continuato a ridursi (ferrovia + 8,9%; strada: +12,3%). Perché?



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

5. L'AMBIENTE è una delle motivazioni dominanti per il sostegno economico alle ferrovie.

I costi unitari di abbattimento sono una questione centrale delle politiche: a risorse date, abbattere dove costa di più danneggia l'ambiente (si abbatte di MENO). Cfr. il recentissimo premio Nobel Nordhaus, uno dei massimi ambientalisti da sempre.



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

6. Il ferro inquina meno della gomma. Ma i numeri sono importanti: se si raddoppiasse il traffico ferroviario merci in Italia, le emissioni di CO₂ diminuirebbero di meno dell'1%.

Quanto costerebbe per tonnellata di CO₂ abbattuta questo risultato, rispetto ad interventi in altri settori inquinanti (es. abbattere sussidi all'agricoltura)?



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

7. Ancora AMBIENTE.

Il principio «polluters pay» è un mantra universale dell'economia ambientale, che è nata su questo principio (cfr.A.C.Pigou, altro padre della coscienza ambientale).

Ma pagare quanto? Quanto prescrivono gli standard internazionali. Quelli europei sono tra i più severi (EPA: 36 \$/tCO₂, UE: 90 €/tCO₂). L'alternativa sovranista è di farseli in Italia «su misura».



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

8. Applicandoli, emerge che le esternalità ambientali dalle accise europee (le più alte del mondo), al di fuori delle città (per la congestione) sono molto PIU' che «internalizzate» (cfr. OCSE, IMF, ma anche studi italiani recenti).

Questo è inefficiente: distrugge benessere collettivo. Il progresso tecnologico, velocissimo nel settore stradale, ne ridurrà ancora le esternalità.



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

9. ANALISI COSTI-BENEFICI: perché non sono state fatte, o è stato chiesto all'oste «se il vino è buono»?

I sostenitori di questo metodo affermano che la scelta deve sempre essere politica, MA NON SI PUO' NON FARLE, non per ragioni tecniche, ma di trasparenza democratica (*accountability*)



MERCINTRENO, Roma, 2018

Dieci problemi rilevanti per le politiche pubbliche

(Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

10. Queste analisi hanno molti difetti, ma a livello internazionale non c'è di meglio. E' un linguaggio condiviso.

Si rimanda per la rilevanza morale del metodo, contro «l'arbitrio del principe», al recentissimo libro del Nobel Cass Sunstein, già consigliere di Obama, «The Cost-Benefit Revolution».

Grazie per l'attenzione, e per non ricorrere alla violenza fisica