



Volume 8 - Numero 6 - Novembre 2018

Il rafforzamento delle istituzioni europee e l'identità comune europea di <i>Riccardo Cappellin</i>	171 - 175
Tratti culturali e comportamenti socio-economici. Le differenze nord-sud di <i>Giuseppe Albanese, Guido de Blasio</i>	176 - 183
L'analisi costi-benefici: un sorprendente ritorno di interesse di <i>Valerio Cutini</i>	184 - 187
Performance e governance nel ciclo dei rifiuti solidi urbani in Puglia di <i>Elisa Calò, Nunzio Mastrorocco</i>	188 - 194
Determinanti della scelta modale nei percorsi casa-Università: differenze territoriali ed implicazioni di policy di <i>Elena Maggi, Daniele Grechi, Daniele Crotti</i>	195 - 200
Il capitale sociale nelle regioni italiane: un confronto temporale di <i>Marco Carradore</i>	201 - 205

Redazione

Marco Alderighi, Università della Valle d'Aosta

Valerio Cutini, Università di Pisa

Dario Musolino, CERTeT – Università Bocconi

Paolo Rizzi, Università Cattolica di Piacenza

Francesca Rota, IRES Piemonte

Carlo Tesauro, CNR Ancona

Comitato Scientifico

Giovanni Barbieri, ISTAT

Raffaele Brancati, Centro studi MET

Roberto Camagni, Politecnico di Milano

Luigi Cannari, Banca d'Italia

Riccardo Cappellin, Università di Roma Tor Vergata

Enrico Ciciotti, Università Cattolica, sede di Piacenza

Fiorenzo Ferlaino, IRES Piemonte

Laura Fregolent, Università di Venezia Iuav

Luigi Fusco Girard, Università di Napoli Federico II

Gioacchino Garofoli, Università dell'Insubria

Fabio Mazzola, Università degli Studi di Palermo

Riccardo Padovani, SVIMEZ

Guido Pellegrini, Università di Roma La Sapienza

Andres Rodriguez Pose, The London School of Economics

Lanfranco Senn, Università Bocconi

Agata Spaziante, Politecnico di Torino

André Torre, INRA, Paris

La rivista è destinata ad accogliere i contributi di chi intenda partecipare allo sviluppo e alla diffusione delle scienze regionali, promuovere il dibattito su temi attuali e rilevanti, formulare e discutere strategie e azioni di policy regionale. La rivista, giornale on-line dall'Associazione Italiana di Scienze Regionali (AISRe), ha un taglio divulgativo, con articoli relativamente brevi e agevolmente comprensibili. È prevista (ed incoraggiata) la possibilità di commentare gli articoli. La rivista è aperta a contributi di opinioni diverse, anche potenzialmente discordanti tra loro, purchè ben argomentati e rispettosi delle regole elementari del confronto civile e della contaminazione delle idee.

ISSN: 2239-3110 EyesReg (Milano)

Il rafforzamento delle istituzioni europee e l'identità comune europea

di

Riccardo Cappellin, Università di Roma "Tor Vergata"

Il concetto di identità, che è assente nell'economia "mainstream", è stato illustrato da Akerlof (Akerlof e Kranton 2010) e dalle moderne teorie cognitive ed evolutive (Hayek 1952, Loasby 2003). Inoltre, in realtà, questo concetto fu anticipato con successo da Adam Smith nel suo saggio su "The Theory of Moral Sentiments" (1759).

Una prima concezione dell'identità ha una natura statica, individualistica e normativa e, secondo il Premio Nobel del 2001, George A. Akerlof ("Identity Economics"), l'identità può essere definita come auto-consapevolezza, creazione di norme e istituzioni, che regolano il proprio comportamento, al fine di aderire al senso di sé e di meritare la stima degli altri, e anche che regolano il comportamento di tutti gli altri soggetti, che riconoscono l'importanza di alcuni valori comuni. Quindi, l'identità individuale e la "coscienza di sé" hanno una dimensione collettiva.

Una seconda concezione dell'identità individuale e collettiva può essere quella, che corrisponde al concetto di "istituzioni" secondo il Premio Nobel del 1974 Hayek: "L'Ordine Sensoriale", e ha un carattere dinamico, evolutivo, ecologico o cognitivo. In questa prospettiva, l'identità comune e il sentimento di appartenenza comune emergerebbe da un processo di apprendimento interattivo, in cui i vari individui interagiscono e sviluppano empatia reciproca, creano la prospettiva di un futuro comune, solidarietà e un cosiddetto "capitale sociale" e consolidano la fiducia reciproca. Pertanto, un'identità comune può portare alla creazione di "beni comuni", alla definizione di norme comuni, alla creazione di istituzioni comuni e alla partecipazione a decisioni comuni.

In realtà, queste due diverse concezioni dell'identità possono essere collegate al concetto di "sentimento morale" di Adam Smith (1759), secondo cui gli esseri umani decidono il loro comportamento per meritare l'accettazione e l'approvazione degli altri, anche se ciò non corrisponde alla loro "utilità" individuale immediata.

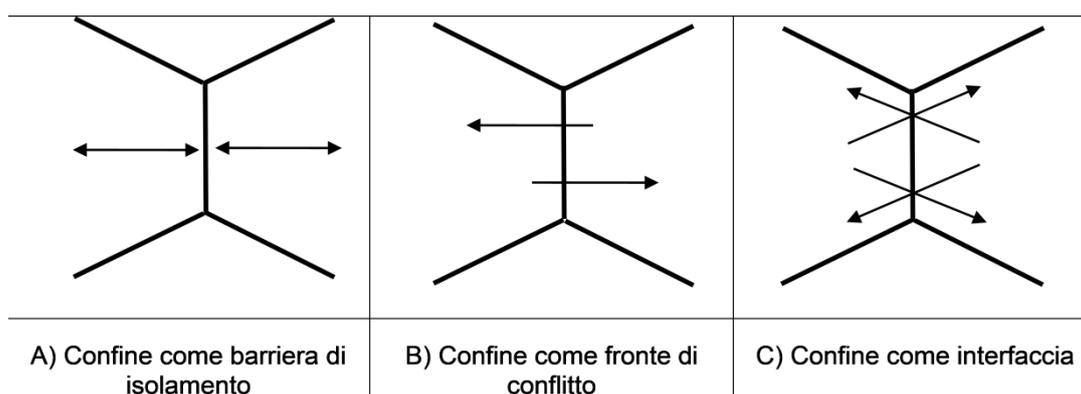
Le due concezioni dell'identità sopra indicate sono collegate a due diverse concezioni dei confini geografici tra i diversi Paesi e Regioni. La concezione di un'identità individuale e collettiva di tipo statico (vedi Akerlof) caratterizza un approccio "conservatore", che vede i confini come barriera di difesa da parte di una comunità chiusa in sé stessa e che cerca di proteggere le sue tradizioni e l'ordine esistente, separandosi dal resto del mondo. Quindi, secondo questa prospettiva localista (modello A) ci sono dei confini inviolabili, che definiscono lo spazio della "sovranità" delle norme e delle istituzioni locali (Cappellin, 2018).

All'opposto, il modello globalista (modello B) vorrebbe l'eliminazione dei confini e creare un "villaggio globale" in cui la distanza non è più importante. Questo modello si

ispira al modello della libera concorrenza e indica che le singole imprese dovrebbero essere libere di aumentare o diminuire le proprie dimensioni, ad esempio attraverso fusioni e acquisizioni di altre società, o dovrebbero potersi trasferire in regioni lontane, anche rimuovendo le attrezzature esistenti nella regione o paese di origine. In altri termini, nel modello della competizione globale, i confini non sono fissi, ma potrebbero essere spostati in base alla forza relativa degli Stati, come accade per i “confini” tra le singole imprese, che possono incorporare o essere incorporate in altre società attraverso M & A.

In terzo luogo, il “modello dinamico” sopra indicato di identità individuale e collettiva, che è collegato all’approccio cognitivo-evolutivo, implica un processo di apprendimento interattivo che porta a una crescente conoscenza reciproca. In questo caso (modello C) i confini rappresentano aree di interfaccia per lo sviluppo di collaborazioni, finalizzate al raggiungimento di benefici futuri comuni, come nel caso dei molti programmi di integrazione interregionale e internazionale promossi dall’Unione Europea.

Figura 1: Confini, regioni e tipi di relazione



Attualmente, l’Unione europea è sottoposta a tensioni enormi e ciò richiederebbe politiche comuni volte a rafforzare la sua identità comune. In effetti, l’identità europea riguarda il sentimento di appartenenza comune dei cittadini europei e la condivisione di valori sociali e culturali comuni, che rappresentano il presupposto per quelle istituzioni europee più forti, che sarebbero necessarie per intraprendere azioni congiunte per un valido futuro da parte dei vari Paesi. Solo con uno sforzo continuo e concertato a livello europeo per coinvolgere i cittadini nei vari Paesi e Regioni, i tratti positivi e preziosi dell’identità europea possono essere rinnovati e rafforzati in questa congiuntura critica.

Chiaramente, le identità locali non devono essere sostituite da un’identità nazionale, così come la nuova identità europea non deve sostituire l’identità nazionale, mentre deve essere compatibile con le varie identità regionali e nazionali, poiché l’identità europea è in effetti “aggiuntiva o complementare” alle identità regionali e nazionali e considera valori e obiettivi comuni su scala europea, senza rimuovere i valori locali e nazionali e le relazioni di fiducia esistenti a livello locale e nazionale. In effetti, la dimensione locale, la dimensione nazionale e la dimensione internazionale coesistono sempre e interagiscono tra di loro, sia nelle nostre menti individuali che nelle nostre reti sociali, sebbene il loro

equilibrio relativo possa essere diverso da persona a persona, a causa del suo/a esperienza idiosincratICA e tipo di educazione.

Lo sviluppo graduale di valori comuni a livello europeo o lo sviluppo dell'identità europea e del senso di appartenenza dipende dall'accessibilità, dalla ricettività e dall'attrattiva reciproca tra le diverse Regioni e i diversi Stati. Ciò dipende chiaramente dalla "distanza fisica, culturale e istituzionale" tra loro. Pertanto, la figura 1 può anche essere utile per illustrare tre modelli alternativi, verso i quali potrebbero evolvere l'identità comune europea e anche le istituzioni europee. Il caso (B) è il caso di una singola identità mondiale, come avviene nel "villaggio globale" o nella "rete del piccolo mondo" o come indicato dal "pensiero unico" neoliberale e globalista ("consenso di Washington"), basato su parametri standard uguali per tutti, sulla competizione del mercato individuale e sullo sfruttamento delle economie di scala. In questo caso, ogni azienda o Stato mirerebbe a un'espansione mondiale senza considerare confini predefiniti e tramite l'invasione di altri mercati lontani (come di fatto fanno aziende come Coca Cola, Facebook e Amazon) o tramite la crescita per fusioni e acquisizioni che incorporano varie imprese concorrenti. In effetti, questo tipo di identità europea sembra corrispondere al modello dell' "Europa come Stato federale", in cui ogni confine interno che ostacola i flussi e l'integrazione del mercato deve essere rimosso. In questa prospettiva si può anche argomentare che il mercato comune europeo dovrebbe gradualmente estendersi e dissolversi in un mercato globale più ampio, in cui le aziende siano libere di operare senza vincoli o impegni nazionali e regionali.

Il secondo caso (A) è quello di un'identità collettiva rinchiusa in un piccolo paese ("Heimat"), che cerca di difendersi dall'economia globale ed è ostile alle relazioni internazionali, come nel modello del localismo, del patriottismo e del separatismo. Questo modello è diverso dal nazionalismo aggressivo e più simile all'isolazionismo (simile ai casi attuali di "America First" e di "Brexit"), dal momento che il modello del nazionalismo sembra più simile al modello precedente (B). Pertanto, nel caso (A), l'identità e le istituzioni europee sembrano corrispondere al modello dell' "Europa come confederazione di Stati", in cui i confini nazionali devono essere rispettati e protetti e l'Unione europea potrebbe avere poteri solo in limitati domini "addizionali" e complementari rispetto ai domini interni nazionali e regionali, per esempio, tramite un'alleanza militare contro minacce esterne.

Infine, il terzo modello (C) illustra il caso di un'identità "specificata" o anche "specializzata / complementare" da parte di ogni paese e regione all'interno dell'Unione europea, come nel modello "glocale" o nel caso dei distretti industriali italiani, che sono fortemente specializzati ed esportano in tutto il mondo. In questo caso, l'identità nazionale e regionale e l'identità comune europea si baserebbero sulla consapevolezza dei cittadini della specificità del proprio territorio, sul riconoscimento da parte delle varie istituzioni regionali e nazionali della necessità di sperimentazioni, di imprenditorialità, di competizione attraverso l'innovazione, di complementarità e di relazioni di rete e di collaborazioni con le altre regioni e paesi europei. Questo tipo di identità europea sembra corrispondere al modello dell' "Europa dei popoli" e anche dell' "Europa delle Regioni", in cui i confini o la contiguità sono considerati un'opportunità. Un'identità comune richiede quindi il riconoscimento di norme comuni e l'esistenza di un sentimento di

appartenenza comune: questo implica la condivisione di valori, tradizioni, territorio, ricordi e storia comuni.

I recenti sviluppi negli studi sull'economia regionale e industriale hanno stabilito uno stretto legame tra istituzioni e innovazione, come indicato dalle teorie dei cluster territoriali e dalle teorie sui processi interattivi di apprendimento, che portano alla creazione della conoscenza e della innovazione. Questo filone di letteratura, basato sull'approccio "evolutivo" e sugli studi correlati delle economie regionali e locali in Europa è illustrato nelle pubblicazioni del Gruppo di discussione "Crescita, Investimenti e Territorio" (Cappellin et al., 2017) e sottolinea che le istituzioni e le norme giocano un ruolo cruciale nel rafforzamento dell'identità collettiva e del sentimento di appartenenza alla comunità locale, promuovendo processi collaborativi tra gli attori locali, come indicato dai concetti di "capitale sociale", di "istituzioni intermedie" e di "nuove politiche industriali e regionali".

In conclusione, secondo una prospettiva teorica, il concetto di identità e il sentimento di appartenenza collettiva sono strettamente collegati al concetto di istituzioni. Di fatto, un'identità comune implica valori comuni o una sensibilità comune e la creazione di una "volontà politica" e di una decisione collettiva per affrontare problemi comuni e definire obiettivi comuni. Pertanto, l'identità comune è il prerequisito per la creazione di istituzioni pubbliche comuni, come è avvenuto nel caso delle guerre di indipendenza negli Stati Uniti, in Europa e nei Paesi del Terzo mondo o nel caso di movimenti separatisti regionali, che hanno portato secondo un processo "bottom-up" alla creazione di nuovi Stati. Tuttavia, le istituzioni e le finanze pubbliche hanno anche una funzione "politico-culturale" e dovrebbero promuovere il senso di appartenenza e solidarietà tra i cittadini e non hanno solo una funzione economica, come promuovere la crescita economica.

In questa prospettiva è opportuno che le politiche economiche europee siano rivolte non alla continua crescita delle esportazioni europee ma a promuovere la crescita della domanda e del mercato interni e quindi l'offerta di quei "beni comuni europei" che rispondono ai bisogni emergenti dei cittadini europei e che possano rafforzare la fiducia degli stessi nelle istituzioni europee (Cappellin, Ciciotti, Marelli e Pilotti 2018). I paesi europei sono divisi da sfiducia reciproca e contrasti politici e solo un'identità comune europea più forte può rafforzare la fiducia nelle istituzioni europee da parte dei cittadini europei. Questo è un prerequisito per il consenso su obiettivi politici comuni specifici e per un aumento del bilancio europeo comune a lungo termine. Senza una comune identità europea non è possibile definire quelle nuove politiche comuni che l'Europa dovrebbe adottare per un futuro comune.

Riferimenti bibliografici

- Akerlof G., Kranton R. (2010), *Identity economics*, Princeton University Press.
 Cappellin R. (2018), Europe between globalization and fragmentation: the role of the European common identity, XXXIX Conferenza AISRe, Bolzano.

- Cappellin, Ciciotti E., Marelli E, L. Pilotti (2018), Investment in Europe could grow by 512 billion without compromising financial stability, *Key4biz*. <https://www.key4biz.it/investment-in-europe-could-grow-by-512-billions-without-compromising-financial-stability/235764/>
- Cappellin R., Baravelli M., Bellandi M., Camagni R., Ciciotti E., Marelli E. (2017), The role of investment and innovation in a program of economic recovery in the EU and in Italy, in Cappellin R., Baravelli M., Bellandi M., Camagni R., Capasso S., Ciciotti E., Marelli E. (a cura di) *Investimenti, innovazione e nuove strategie di impresa*, Milano: Egea.
- Hayek, F. A. (1952), *The Sensory Order: An Inquiry into the Foundations of Theoretical Psychology*, University of Chicago Press.
- Loasby, B. J. (2003), *Organisation and the human mind*, Department of Economics - University of Stirling, Scotland.
- Smith, A. (1759), *The Theory of Moral Sentiments*.

Tratti culturali e comportamenti socio-economici. Le differenze nord-sud

di

Giuseppe Albanese, Banca d'Italia – Nucleo per la ricerca economica, Catanzaro
Guido de Blasio, Banca d'Italia – Dipartimento di Economia e Statistica, Roma

(i) Introduzione¹

Nella voluminosa letteratura sulle determinanti del comportamento socio-economico c'è un'importante distinzione tra valori, o preferenze, e credenze (*beliefs*). Le credenze derivano dalle esperienze vissute; dunque, il contesto a cui una persona è stata esposta nella vita ne modifica le sue convinzioni. Al contrario, i valori non sono basati sull'esperienza effettiva. Sono non-contestuali, universali (vedi: Fehr, 2009). Empiricamente, i valori sono tratti culturali che cambiano lentamente (Schildberg-Hörisch, 2018), mentre le credenze cambiano più spesso.

Il ruolo rispettivo di valori e credenze ha enormi implicazioni per il dibattito sulle differenze nei comportamenti socio-economici tra le regioni italiane. Per esempio, la storia di Putnam (1993) – secondo la quale tali differenze possono essere ricondotte all'aver sperimentato diverse forme di governo locale nel medioevo – implica che i tratti culturali siano stati permanentemente modificati nel corso della storia. Altri studiosi propongono l'idea che le differenze genetiche, piuttosto che gli shock storici, siano importanti. Tale tesi si baserebbe sulla circostanza che la proporzione di geni nordafricani è più alta nel Sud Italia, mentre quella dei geni dell'Europa settentrionale e centrale è più alta nel Nord (Lynn, 2010). Nell'insieme, l'idea che la genetica o gli shock storici spieghino le differenze nei comportamenti sociali ed economici lascia molto poco spazio alle politiche volte a modificare quei comportamenti.

Questo studio cerca di far luce sul rapporto tra valori e comportamenti pro-sociali tra gli italiani delle due aree del Paese. Dal punto di vista empirico, i valori possono essere visti come tratti individuali che rimangono invariati durante la vita, o anche attraverso successive generazioni se determinati geneticamente o storicamente. D'altra parte, le credenze variano a una frequenza più alta, poiché riflettono le circostanze vissute. A tale scopo, utilizziamo i dati dell'*Indagine sui bilanci delle famiglie italiane* (IBF) del 2010, svolta dalla Banca d'Italia. In quell'edizione, sono presenti misure che riguardano sia la fiducia negli altri sia il senso civico, che qui si utilizzano come *proxy* dei comportamenti. Per quanto riguarda le determinanti, la *survey* ci fornisce delle misure sulle preferenze al rischio e temporali, che rappresentano le primitive standard nei modelli economici. Infine, l'indagine include risposte riferite a singoli tratti culturali, come ad esempio l'importanza di avere successo nella vita professionale. Per questi valori siamo in grado

¹ Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori.

di identificare la loro porzione invariata nel corso di due generazioni, che dovrebbe rappresentare una buona controparte empirica per i tratti considerati non contestuali. Per quanto riguarda le fonti italiane, questi dati rappresentano una possibilità unica di indagine empirica, anche se ovviamente, il nostro contributo condivide le limitazioni comuni a tutti gli studi che utilizzano dati di *survey* per indagare sulle determinanti della fiducia negli altri (Fernandez, 2008). Va però ribadito che in questo studio esaminiamo se la relazione tra tratti culturali e comportamenti sociali sia diversa tra il nord e il sud dell'Italia. Pertanto, nella misura in cui le limitazioni dovute alla natura dei dati sono comuni alle due aree, esse sono implicitamente eliminate dalla stima.

I nostri risultati mettono in dubbio l'idea che le differenze nei comportamenti socio-economici dei cittadini meridionali siano legate a determinanti di lunga durata. Essi mostrano infatti che il ruolo dei tratti culturali più persistenti non differisce tra le aree (in linea anche con le evidenze che contrastano l'esistenza di differenze nei livelli di QI; si veda Felice e Giugliano, 2011), mentre quando ciò avviene i tratti dei cittadini del sud sono a favore di una maggiore fiducia negli altri o di una condotta pro-sociale. Pertanto, sembra probabile che ciò che conta per la fiducia e il senso civico sia legato alle credenze, al contesto culturale e ambientale che gli italiani di diverse aree devono affrontare. I risultati quindi non forniscono supporto per spiegazioni pre-determinate geneticamente o storicamente. Al contrario, sottolineano che i cambiamenti delle credenze indotti dalle politiche potrebbero avere dei benefici molto alti in termini di miglioramento di quel complesso di comportamenti a cui viene dato il nome di capitale sociale.

(ii) Determinanti del grado di fiducia

In questo studio usiamo i dati IBF tratti dall'edizione del 2010. Il campione comprende 3.816 intervistati; 1.296 di loro risiedono nel Sud (vedi Tabella 1 per le statistiche descrittive). All'interno di tale *survey*, il grado di FIDUCIA negli altri viene misurato attraverso la seguente domanda: «In generale, Lei direbbe che si può avere fiducia nella maggior parte della gente o che non si è mai troppo attenti e prudenti nel trattare con la gente? Risponda dandomi un voto da 1 a 10, dove 1 significa che “Non si è mai troppo attenti e prudenti nel trattare con la gente” e 10 significa che “Si può avere fiducia nella maggior parte della gente” ed i valori intermedi servono a graduare le sue risposte.». Questa domanda coincide con quelle solitamente adottate in tutte le più importanti indagini sociali (come, *World Values Survey*, *General Social Survey*, *European Values Survey* e *European Social Survey*). Iniziamo mostrando in che misura il ridotto comportamento di fiducia dei cittadini del Sud riflette le differenze nell'avversione al rischio e nell'impazienza. Questi ultimi aspetti sono primitive standard nella modellizzazione economica. In base alla definizione di Coleman (1990), è probabile che esse siano determinanti chiave del grado di fiducia (si veda anche Albanese et al., 2017). Questa definizione afferma infatti che un individuo si fida se (i) mette volontariamente delle risorse a disposizione di un'altra parte senza alcun impegno legale per quest'ultima, e (ii) l'atto di fiducia è associato all'aspettativa che tale azione verrà ripagata in futuro. Sulla base di questa definizione, poiché l'atto di fiducia implica delle probabilità di guadagno e perdita, l'atto di fiducia è negativamente correlato all'avversione al rischio. Inoltre, poiché tale azione comporta dei benefici futuri contro dei costi attuali, essa è

negativamente correlata all'impazienza dell'individuo. Di conseguenza, un basso livello di fiducia potrebbe riflettere una maggiore avversione al rischio o una maggiore impazienza.

I dati IBF forniscono controparti empiriche adeguate per entrambi gli aspetti. Il livello di AVVERSIONE AL RISCHIO viene catturato utilizzando una misura ordinale basata sulla seguente domanda: «Nella gestione degli investimenti finanziari Lei ritiene di essere una persona più orientata a investimenti che offrano la possibilità di: (1) guadagni molto elevati, pur con un'elevata dose di rischio di perdita di parte del capitale; (2) un buon guadagno, ma al tempo stesso un discreto grado di sicurezza del capitale investito; (3) un discreto guadagno, ma al tempo stesso un buon grado di sicurezza del capitale investito; (4) bassi guadagni, senza alcun rischio di perdita del capitale.». Le risposte alla domanda di cui sopra sono state ricodificate per indicare con valori più alti gli individui più avversi al rischio. Questa misura è analoga all'indicatore presente nell'indagine statunitense sulle finanze dei consumatori ed è stata utilizzata in diversi studi sull'atteggiamento del rischio (Jianakoplos e Bernasek, 1998, Guiso et al., 2013).

Le preferenze temporali (IMPAZIENZA) sono misurate utilizzando un indicatore qualitativo basato sulla seguente domanda: «Immagini adesso di trovarsi nella seguente situazione: le viene comunicata una vincita alla lotteria pari al valore delle entrate annuali nette della Sua famiglia. Tale vincita le verrà corrisposta tra un anno. Se Lei rinuncia a parte dell'importo potrà invece ritirare l'ammontare residuo immediatamente. Per ottenere immediatamente la vincita rinunciarebbe al 20% della somma? E al 10%? E al 5%? E al 2%?». Questa domanda segue una modalità ampiamente utilizzata per ricavare le preferenze temporali da una *survey* (Frederick et al., 2002).

Nella Tabella 2, colonna 1, regrediamo la nostra misura di FIDUCIA sulle due *proxy* di AVVERSIONE AL RISCHIO e IMPAZIENZA. Queste due variabili vengono inserite anche in interazione con una *dummy* per i residenti del Sud, al fine di verificare se il legame tra le due primitive e il grado di fiducia sia diverso nel Sud. Includiamo anche una serie di covariate standard – età, sesso, reddito, istruzione – volte a controllare le principali fonti di eterogeneità degli intervistati. I risultati confermano il gap meridionale nel comportamento di fiducia. Sia l'avversione al rischio che l'impazienza sono negativamente correlate con la fiducia riposta negli altri, come suggerisce la definizione di Coleman (1990). Allo stesso tempo, le interazioni tra le due primitive e la *dummy* Sud non risultano mai significative. Non sembra dunque esserci un diverso ruolo dei tratti culturali più persistenti, come quelli che si riferiscono a preferenze di rischio e temporali, nella spiegazione dei divari di fiducia tra nord e sud.

Chiaramente, tali preferenze potrebbero essere solo un sottoinsieme dei tratti primitivi che risultano importanti per la fiducia negli altri. Nel tentativo di arricchire la lista dei plausibili candidati, ricorriamo ad altre due domande presenti in IBF, in cui vengono investigati i valori ricevuti dai genitori e quelli trasmessi ai discendenti. Per quanto riguarda il primi, la domanda è: «Nell'educazione che ha ricevuto quanto si è insistito sui seguenti valori?». Con riguardo ai tratti trasmessi, la domanda è: «Quanta insistenza ha posto (o pensa sia giusto porre) nell'educazione dei figli sui seguenti valori?». Per entrambe le domande, le risposte sono state registrate secondo lo schema seguente, che individua cinque valori: a) TOLLERANZA per le diverse opinioni altrui,

fede religiosa e abitudini sessuali; b) OBBEDIENZA ai genitori e agli educatori; c) RISPETTO delle leggi; d) avere una famiglia /avere dei figli (FAMIGLIA); e) avere successo nel LAVORO. Agli intervistati è stato chiesto di valutare l'importanza di ogni singola voce; le risposte seguono una scala ordinale da 1 (non importante, non si è insistito affatto) a 10 (molto importante, si è molto insistito).

Si noti che la domanda si riferisce agli sforzi di trasmissione diretta dai genitori ai bambini. Nella misura in cui i tratti trasmessi misurati dall'indagine includono anche una componente di credenze – perché i genitori vogliono trasmettere solo quella parte dei loro valori che sopravvive al riscontro della realtà – potremmo non riuscire a catturare correttamente qualcosa che si riferisca a tratti culturali che evolvono lentamente. Va detto che la possibilità che le risposte riflettano essenzialmente le credenze è in contrasto con i risultati di Albanese et al. (2016), che mostrano un alto grado di persistenza intergenerazionale per i cinque valori (anche quando il rispondente è migrante di prima o seconda generazione). In ogni caso, una buona controparte empirica per i tratti considerati non contestuali è data dal grado in cui questi valori sopravvivono da una generazione all'altra. Pertanto, nel nostro esercizio empirico manteniamo per ogni tratto solo il livello minimo ottenuto dalle due domande. Cioè, se ad esempio un rispondente riceve dai genitori 7 punti di TOLLERANZA e trasmette ai suoi figli solo 5 punti di questa caratteristica, prendiamo 5 come componente del tratto culturale soggetta a un cambiamento più lento.

I risultati, mostrati in Colonna 2, documentano che TOLLERANZA è correlata positivamente con FIDUCIA, mentre OBBEDIENZA, LAVORO e RISPETTO sono negativamente correlati con FIDUCIA (il coefficiente su RISPETTO, tuttavia, non raggiunge il consueto livello di significatività statistica). Soprattutto, le interazioni tra i cinque valori e la *dummy* Sud entrano significativamente solo per LAVORO, ma con un segno positivo che suggerisce come gli intervistati meridionali caratterizzati da un alto attaccamento alla loro vita professionale riportino un livello più elevato di fiducia negli altri, rispetto a cittadini simili del Nord.

(iii) Determinanti del senso civico

È anche interessante verificare se i risultati sono validi per altre misure di comportamenti pro-sociali. Ad esempio, la storia di Putnam (1993) è stata tradizionalmente inquadrata in termini di senso civico – civismo, importanza del bene pubblico – piuttosto che fiducia. L'analisi presentata nella Tabella 3 fornisce regressioni analoghe a quelle della Tabella 2 in cui sostituiamo FIDUCIA con CIVISMO. Questa variabile è tratta dalla seguente domanda, dove le risposte sono state ricodificate per indicare con valori più elevati un maggiore grado di senso civico: «Tenere per sé il denaro di cui si è venuti in possesso in maniera fortuita ove sia possibile la restituzione al legittimo proprietario (ad esempio, perché si è trovato un portafoglio con i documenti del proprietario) è sempre giustificabile. Indichi dandomi un voto da 1 a 10 il suo grado di accordo con questa affermazione dove 1 vuol dire “completo disaccordo”, 10 vuol dire “completo accordo” ed i valori intermedi servono a graduare le sue risposte.».

A differenza del grado di fiducia, che dipende anche da un'analisi costi-benefici dell'atto di fiducia, il civismo può essere visto come un concetto che potrebbe avere molto

a che fare con i valori piuttosto che con le credenze. Tenersi i soldi fornirebbe un guadagno immediato, mentre non è previsto alcun beneficio futuro dalla restituzione (oltre a quelli che si riferiscono a una soddisfazione morale, una gratificazione etica). Per quanto riguarda i risultati empirici, il gap meridionale sembra innanzitutto confermato (la *dummy* Sud entra con un coefficiente negativo altamente significativo anche nella specificazione più parsimoniosa della colonna 1). Il CIVISMO è negativamente correlato con AVVERSIONE AL RISCHIO e IMPAZIENZA, suggerendo che queste dimensioni svolgono un ruolo che non è limitato alla fiducia negli altri (che implica una comparazione tra benefici e costi, o tra presente e futuro), ma si applica anche a definizioni diverse di comportamenti sociale. Coloro che considerano OBBEDIENZA ai genitori e agli educatori e il RISPETTO delle regole come tratti importanti dichiarano di essere più disposti a restituire il denaro. Coloro che ottengono punteggi alti sui valori più legati alla sfera individuale (FAMIGLIA e LAVORO) ritengono più giustificabile tenere il portafoglio; lo stesso avviene per chi ha maggiore TOLLERANZA. Per quanto riguarda le interazioni, scopriamo che quattro di loro entrano in modo significativo. Tuttavia, tre su quattro (AVVERSIONE AL RISCHIO, IMPAZIENZA e TOLLERANZA) suggeriscono che le primitive dei residenti meridionali influiscono più favorevolmente sul senso civico, rispetto a quelle dei residenti del Nord. Solo per RISPETTO, scopriamo che esiste un effetto differenziale per i cittadini meridionali che ha un impatto negativo sul CIVISMO, segnalando solamente in questo caso una differenza di segno avverso circa l'impatto dei valori sul livello di civismo nelle due aree del paese.

(iv) Conclusioni

La maniera in cui i tratti culturali che si modificano lentamente influiscono sul capitale sociale è stata oggetto di intenso dibattito nell'ambito della discussione sul ritardo di sviluppo del sud. I nostri risultati suggeriscono come le spiegazioni storiche o genetiche appaiono in contrasto con le prove empiriche basate sui dati di *survey*, che rigettano l'esistenza di differenze rilevanti tra le due aree del Paese nella relazione tra alcuni tratti culturali e misure di capitale sociale (fiducia negli altri e civismo). Ovviamente i risultati di questo studio devono essere considerati solo come una prova preliminare. Non possediamo infatti misure per altri tratti culturali, come ad esempio la dimensione individualismo-collettivismo che Gorodnichenko e Roland (2011) suggeriscono essere ciò che conta davvero per la crescita a lungo termine. Questo problema di variabile omesse potrebbe essere meno grave nella misura in cui i tratti culturali che non osserviamo sono correlati al nostro insieme di variabili esplicative (ad esempio, la dimensione del collettivismo potrebbe essere associata a misure di rispetto della legge e dell'obbedienza). La ricerca futura dovrebbe concentrarsi su queste sfide.

Riferimenti bibliografici

- Albanese, G., de Blasio, G., Sestito P. (2016). My parents taught Me. Evidence on the family transmission of values. *Journal of Population Economics*, 29, 2, 571-592.
- Albanese, G., de Blasio, G., Sestito P. (2017), Trust, risk and time preferences: evidence from survey data, *International Review of Economics*, 64, 4, 367-388.
- Coleman, J. (1990). *Foundations of Social Theory*. Cambridge: Harvard University Press.
- Fehr, E. (2009), On The Economics and Biology of Trust. *Journal of the European Economic Association*, 7, 2-3, 235-266.
- Felice, E., Giugliano, F. (2011), Myth and reality: A response to Lynn on the determinants of Italy's North–South imbalances, *Intelligence*, 39, 1, 1–6.
- Fernandez, R. (2008), Culture and Economics, in Durlauf S. N. and L. E. Blume (eds.). *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Basingstoke and New York: Palgrave Macmillan.
- Frederick, S., Loewenstein, G., O'Donoghue T. (2002), Time Discounting and Time Preference: A Critical Review, *Journal of Economic Literature*, 40, 2, 351-401.
- Gorodnichenko, Y., Roland G. (2011), Which Dimensions of Culture Matter for Long-Run Growth?, *American Economic Review. Papers and Proceedings*, 101, 3, 492-498.
- Guiso, L., Sapienza P., Zingales L. (2013), *Time varying risk aversion*, NBER Working Papers No. 19284.
- Jianakoplos, N., Bernasek A. (1998), Are Women More Risk Averse?, *Economic Inquiry*, 36, 4, 620-30.
- Lynn, R. (2010), In Italy, north–south differences in IQ predict differences in income, education, infant mortality, stature, and literacy, *Intelligence*, 38, 1, 93–100.
- Putnam R. (1993), *Making Democracy Work: Civic Tradition in Modern Italy*. Princeton: Princeton University Press.
- Schildberg-Hörisch, H. (2018), Are Risk Preferences Stable?, *Journal of Economic Perspectives*, 32, 2, 135-54.

Tabelle

Tabella 1: Statistiche descrittive

	Media	S.D.	Min	Max	Obs.
FIDUCIA	5,63	2,43	1	10	3.816
CIVISMO	7,23	3,18	1	10	3.816
SUD	0,33	0,47	0	1	3.816
AVVERSIONE AL RISCHIO	3,30	0,79	1	4	3.816
IMPAZIENZA	1,83	1,49	0	4	3.816
TOLLERANZA	7,45	1,99	1	10	3.816
OBEDIENZA	8,46	1,63	1	10	3.816
RISPETTO	8,63	1,58	1	10	3.816
FAMIGLIA	8,15	1,82	1	10	3.816
LAVORO	7,52	1,82	1	10	3.816
<i>Covariate individuali</i>					
ETA'	58,64	15,64	19	99	3.816
GENERE (FEMMINILE)	0,46	0,50	0	1	3.816
ANNI DI ISTRUZIONE	9,56	4,65	0	20	3.816
REDDITO	33,053	25,457	0	587,784	3.816

Tabella 2: Determinanti del grado di fiducia

	(1)	(2)
SUD	-0,077 (0,342)	-2,191*** (0,601)
AVVERSIONE AL RISCHIO	-0,132* (0,071)	-0,111 (0,070)
IMPAZIENZA	-0,118*** (0,034)	-0,108*** (0,034)
TOLLERANZA		0,143*** (0,031)
OBEDIENZA		-0,155*** (0,058)
RISPETTO		-0,131** (0,057)
FAMIGLIA		0,008 (0,038)
LAVORO		-0,080** (0,038)
SUD*AVV. AL RISCHIO	0,033 (0,102)	0,044 (0,100)
SUD*IMPAZIENZA	0,024 (0,054)	0,039 (0,054)
SUD*TOLLERANZA		0,060 (0,055)
SUD*OBEDIENZA		0,043 (0,085)
SUD*RISPETTO		0,101 (0,085)
SUD*FAMIGLIA		-0,081 (0,067)
SUD* LAVORO		0,129** (0,063)
Obs.	3.816	3.816
R2	0,017	0,041

Note: IBF 2010. Tutte le regressioni includono controlli per età, genere, istruzione e livelli di reddito.

Tabella 3: Determinanti del senso civico

	(1)	(2)
SUD	-3,658*** (0,433)	-2,105*** (0,712)
AVVERSIONE AL RISCHIO	-0,141*** (0,044)	-0,168*** (0,043)
IMPAZIENZA	-0,147* (0,080)	-0,262*** (0,080)
TOLLERANZA		-0,209*** (0,032)
OBEDIENZA		0,227*** (0,073)
RISPETTO		0,429*** (0,075)
FAMIGLIA		-0,095** (0,046)
LAVORO		-0,089** (0,042)
SUD*AVV. AL RISCHIO	0,191*** (0,071)	0,222*** (0,070)
SUD*IMPAZIENZA	0,570*** (0,128)	0,640*** (0,131)
SUD*TOLLERANZA		0,150** (0,072)
SUD*OBEDIENZA		-0,172 (0,120)
SUD*RISPETTO		-0,305** (0,121)
SUD*FAMIGLIA		0,050 (0,093)
SUD* LAVORO		0,117 (0,076)
Obs.	3.816	3.816
R2	0,057	0,092

Note: IBF 2010. Tutte le regressioni includono controlli per età, genere, istruzione e livelli di reddito.

L'analisi costi-benefici: un sorprendente ritorno di interesse

di

Valerio Cutini, Università di Pisa

Una riscoperta?

Destano stupore, sollevano interrogativi e meritano qualche riflessione la frequenza e l'enfasi con cui il confronto politico, il dibattito giornalistico e l'attenzione mediatica intorno alla realizzazione delle grandi opere hanno di recente portato in primo piano l'analisi costi-benefici, come strumento di valutazione a supporto delle scelte di realizzazione e di localizzazione di impianti e infrastrutture.

Al di là del merito della questione e dei singoli temi in discussione, un semplice, e magari grossolano, indicatore vale a materializzare questo recente picco di attenzione; il 29 novembre 2018 Google registra che nel corso dell'ultimo anno la voce "costi-benefici" ha raccolto su internet un ammontare complessivo di 307 riferimenti, a fronte di numeri compresi fra 125 e 150 in ciascuno dei dieci anni precedenti al 2018, ad attestare un fenomeno mediatico riconosciuto dalla stessa stampa: "Grande successo di pubblico: da argomento riservato a pochi specialisti, l'analisi costi-benefici (ACB) ha conquistato le prime pagine dei giornali" (Ramella, 2018).

L'impressione che emerge è quella della riscoperta di questa disciplina, in effetti tutt'altro che nuova o particolarmente innovativa; se non addirittura, da parte di alcuni, della sua scoperta. Non è questa la sede per ripercorrere la lunga vicenda dell'analisi costi-benefici, una tecnica di origine ottocentesca che ha conosciuto la sua stagione d'oro nei primi decenni del dopoguerra, prima di un lungo periodo di più tiepidi consensi; sarà piuttosto l'occasione per discutere le ragioni del suo recente vigoroso ritorno di interesse ben oltre il proprio perimetro disciplinare; e soprattutto i motivi dell'assunzione di questa tecnica in veste pressoché oracolare, come uno strumento di valutazione risolutivo, i cui esiti sono indiscutibili e dirimenti sulle più controverse scelte territoriali, o sono presentati come tali.

Una lunga vicenda

Il tema preliminare – quello meno originale e interessante, per esser già stato oggetto di innumerevoli confronti, ma che non può qui rimanere del tutto inevaso – riguarda gli aspetti metodologici dell'analisi costi-benefici: una disciplina che nel corso dell'intero Novecento ha conosciuto diverse formalizzazioni e molte importanti applicazioni, guadagnandosi schiere di convinti sostenitori e altrettanto numerosi critici e detrattori; gli uni e gli altri accesi in un confronto sul quale non si intende entrare, ma cui è opportuno far cenno. Già è stato opportunamente osservato (Moroni, 1997) che le criticità e i punti di debolezza della costi-benefici sono contestuali e speculari agli stessi aspetti positivi che ne hanno reso l'approccio attrattivo e da molti condiviso e utilizzato.

Fra questi, su tutti, l'inarrivabile semplicità del meccanismo logico, che consente di (o aspira a) confrontare e soppesare i benefici di varia natura di un'opera con i suoi costi, di natura altrettanto eterogenea, utilizzando una medesima metrica di quantificazione e comparazione, così da sintetizzare in un unico e onnicomprensivo valore la misura della sua effettiva utilità. Una semplicità che è stata definita ecumenica (Sen, 2000) e che auspicabilmente garantisce anche la trasparenza della scelta, orientata alla massimizzazione di un parametro tanto esplicito e facilmente controllabile dai cittadini e dalle comunità interessate. Un ulteriore elemento di appeal dell'approccio è l'ottica consequenzialista al cui interno opera, che ancora il giudizio su un'opera agli effetti (positivi e negativi, ovvero, appunto, benefici e costi) da questa prevedibilmente indotti, con ciò sollecitando un'attenta considerazione e un'aperta discussione delle sue esternalità.

Speculari ai pregi, si è detto, i punti di debolezza spesso lamentati. Speculare alla semplicità dell'assunzione di un'unità metrica di utilità è la fisiologica tendenza al riduzionismo e all'iper-semplificazione, che in tale sintesi rischia di comprimere la complessità dei fenomeni e dei diversi aspetti (Taylor, 1982), che è arduo rendere omogenei, tanto da poterli sommare, sottrarre e confrontare; operazione che, specie per i benefici, è per di più pesantemente influenzata dalla discrezionalità nella definizione dell'orizzonte temporale di riferimento.

Speculare alla trasparenza del processo è l'opacità del quadro informativo che talvolta lo sostiene, sia per la concreta difficoltà di censire e quantificare le preferenze individuali e collettive delle quali valutare il soddisfacimento, sia per il fatto che l'informazione (raramente completa, accurata e corretta) può condizionarne in modo decisivo la formazione.

Speculare ai pregi di un'ottica consequenzialista è la scarsa considerazione degli aspetti etici, in particolare riguardanti l'ambiente, la sicurezza o la salute, relegati sullo sfondo o addirittura esclusi in radice dall'assunzione della massimizzazione dell'utilità come unico criterio di valutazione di piani e progetti (Kelman, 1981; Taylor, 1982); tanto che, con riferimento a questioni scientificamente controverse, da più parti è stato prospettato di vincolare i risultati della costi-benefici al rispetto di alcune precondizioni di ordine etico, secondo un generale principio di precauzione (Petrenko, McArthur, 2011). Inoltre, e ancor più in generale, l'ottica consequenzialista si fonda naturalmente sulla presunzione della possibilità della piena prevedibilità e conoscenza degli esiti di un intervento, pilastro assai traballante nell'età dell'incertezza seguita alla crisi del paradigma razional-comprensivo.

Queste criticità, ben note, sono emerse nelle più significative e citate esperienze di analisi costi-benefici a sostegno di processi decisionali e già sono state largamente illustrate e discusse; fra i casi più noti sono quelli per la realizzazione in Gran Bretagna dell'autostrada M1 e della Victoria Line della metropolitana di Londra. Paradigmatica è la vicenda del processo di scelta della localizzazione del terzo aeroporto di Londra, avviato nel 1961 e concluso trent'anni dopo con la scelta di Stansted (Moroni, 1994). La Roskill Commission, incaricata di selezionare la località in una lista di 78 possibili mediante un'analisi costi-benefici, si trovò ad affrontare il problema di confrontare e soppesare su un'unica scala metrica eventi come il consumo di suolo agricolo, la

distruzione del paesaggio rurale, la compromissione delle identità delle comunità locali, l'inquinamento dell'aria e dell'acqua, gli elevati livelli di rumore in corrispondenza di residenze (1000 a Nuthamstead), la distruzione di villaggi e lo spostamento dei loro abitanti (600 abitazioni a Stansted), la demolizione di importanti monumenti (una chiesa normanna a Cublington), i danni a flora e fauna locali, la costruzione di nuove residenze e infrastrutture stradali e ferroviarie, l'incremento del turismo e dell'occupazione, lo sviluppo dell'industria nazionale aeronautica; dovendo quindi risolvere il problema di monetizzare benefici e costi di natura assai diversa, con l'esigenza di distinguere e pesare in modo differenziato le ricadute territoriali dei costi (per lo più locali) e dei benefici (per lo più nazionali). Ciò che in concreto doveva rivelarsi tutt'altro che semplice e oggettivo e non poteva che minare l'attendibilità del metodo e l'accettazione condivisa dei suoi risultati (Lichfield, 1971; Buchanan, 1981); ovvero l'indicazione della località di Cublington, in effetti poi contraddetta dalla scelta definitiva.

Tutto ciò vale a ricordare la lunga storia di questa disciplina, che nel passato più o meno recente ha conosciuto molte rilevanti applicazioni, utili a far emergere aspetti positivi e fortemente attrattivi a fianco di punti di debolezza già da tempo denunciati e discussi; e che al fine di risolvere tali criticità variegata sue declinazioni sono gemmate dalla tradizionale radice utilitarista. Tanto che l'analisi costi-benefici non costituisce oggi che uno degli strumenti di supporto alle decisioni, a fianco di numerosi altri (l'analisi costi-efficacia, l'analisi del rischio o l'analisi multicriteri, nelle sue varie forme, fra gli altri), accreditati di significativi elementi di pregio e a loro volta non esenti da criticità e limiti di utilizzo.

Le ragioni

È lecito a questo punto domandarsi per quale ragione con notevole enfasi proprio la costi-benefici sia stata recentemente e ripetutamente evocata o invocata – nelle dichiarazioni e nei confronti sulla TAP, sull'ILVA di Taranto, sul MUOS, sulla TAV, sulla nuova galleria del Brennero, sull'intervento di ricostruzione del ponte Morandi – come l'arma decisiva, definitiva e incontestabile per risolvere in modo oggettivo e trasparente questioni tanto dibattute, senza peraltro che ciò abbia sollevato all'intorno forti obiezioni di metodo o puntualizzazioni.

Certamente si tratta, in qualche misura, di ragioni lessicali, che suggeriscono una sorta di sineddoche concettuale, la parte per il tutto: dico "analisi costi-benefici", ma intendo in senso più generale uno strumento oggettivo di valutazione preliminare del progetto. E, nel parlare di costi-benefici, alludo in particolare al fatto che terrò in attenta considerazione i costi di realizzazione dell'intervento, che implicitamente sospetto e denuncio ben maggiore dei benefici attesi. Sembra quindi un motivo legato a finalità di comunicazione, rispetto al quale l'evidenza che l'opera debba comunque essere (o addirittura già sia stata) oggetto di preventive forme di valutazione a norma di legge, tramite VIA o VAS, appare del tutto irrilevante.

È plausibile che anche esigenze di immediatezza comunicativa abbiano concorso ad alimentare il rinnovato interesse verso questa disciplina, per la confortante illusione che sembra offrire (al decisore, all'informazione, alle comunità) di ricondurre ai minimi termini di una variabile di utilità complessiva l'irriducibile complessità di effetti e

dinamiche territoriali che, di per sé difficilmente prevedibili, investono in tempi diversi molti e assai distanti ambiti, e coinvolgono portatori di interessi, attese e sensibilità dissimili e spesso conflittuali. La complessità non è telegenica, male si presta alle contrapposizioni manichee e al ritmo concitato della polemica mediatica, men che meno se affidata a brevi raffiche su Twitter; ogni forma di semplificazione è benvenuta, rassicurante, consolatoria e convincente:

Questa è voglia di certezza in un mondo instabile. È una fuga da problemi estremamente complicati che non possiamo nemmeno nominare. È una voglia di grande semplificazione. Nostalgia per una perdita, un mondo semplice e una serie di compiti al suo interno [...] (Bauman, Galecki, 2005).

Ma rimane anche il dubbio che, in un simile anelito alla semplificazione, il richiamo al verdetto dell'analisi costi-benefici nasconda l'auspicio che questa, ben oltre il prezioso contributo che può in effetti offrire, posseda anche una capacità taumaturgica: che possa cioè alleviare il peso dell'assunzione di scelte difficili, possa stemperare contrasti e risolvere inevitabili dissensi nella neutralità di un oggettivo responso esterno, con ciò di fatto delegando ai saperi esperti e alle competenze tecniche la responsabilità di decisioni controverse. Dimenticando che chi decide, come Riccardo III la notte prima della battaglia, non può alla fine che restare solo.

Riferimenti bibliografici

- Bauman Z., Galecki L. (2005), *The unwinnable war: an interview with Zygmunt Bauman*,
https://www.opendemocracy.net/globalization-vision_reflections/modernity_3082.jsp
- Buchanan C. (1981), *No way to the airport*, Londra: Longman.
- Kelman S. (1981), Cost-benefit analysis: an ethical critique, *AEI Journal on Government and Society Regulation*, 33-40.
- Lichfield N. (1971), Cost-benefit analysis in planning: a critique of the Roskill Commission, *Regional Studies*, 5, 157-183.
- Moroni S. (1997), *Etica e territorio. Prospettive di filosofia politica per la pianificazione urbana e territoriale*, Milano: Franco Angeli.
- Moroni S. (1994), La conclusione di un interminabile processo decisionale: una rilettura della vicenda del terzo aeroporto londinese alla luce degli avvenimenti più recenti, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 50, 129-154.
- Petrenko A., McArthur D. (2011), High-stakes gambling with unknown outcomes: justifying the precautionary principle, *Journal of Social Philosophy*, 42, 4, 346-362.
- Ramella F. (2018), Costi e benefici per capire se serve una grande opera, *Il Fatto Quotidiano*, 12 agosto 2018, 13.
- Sen A. (2000), The discipline of cost-benefit analysis, *The Journal of Legal Studies*, 29, 2, 931-52.
- Taylor C. (1982), The diversity of goods. In A. Sen & B. Williams (Eds.), *Utilitarianism and Beyond*, Cambridge: Cambridge University Press, 129-144.

Performance e governance nel ciclo dei rifiuti solidi urbani in Puglia

di

Elisa Calò, IPRES – Bari

Nunzio Mastrorocco, IPRES – Bari

Il miglioramento della gestione dei rifiuti solidi urbani rimane un tema rilevante a livello nazionale, come attestato dall'attribuzione all'ARERA, con la Legge di Bilancio 2018, delle competenze su tale materia. A fronte del divario tra Nord e Mezzogiorno nei valori di tutti i principali indicatori di monitoraggio, l'obiettivo rimane il superamento dell'eterogeneità esistente nei livelli di accessibilità, fruibilità e qualità dei servizi tra le diverse aree del Paese, con ripercussioni in termini di efficienza ed economicità (ISPRA, 2017). A tal fine, strumentali risultano per un verso l'adeguamento infrastrutturale, funzionale al conseguimento dei target imposti dalla normativa comunitaria, anche per il superamento delle onerose procedure di infrazione, e per altro verso l'upgrade dell'intero sistema regolatorio verso un modello a tariffazione puntuale del tipo *pay-as-you-throw*, che garantisca una maggiore equità sul fronte del prelievo, un aumento delle percentuali di raccolta differenziata e la diffusione di comportamenti più virtuosi.

Il presente contributo intende approfondire i diversi aspetti suesposti, con particolare riferimento al contesto della regione Puglia. Nella prima parte si fornisce una descrizione delle performance conseguite a livello regionale, come risultanti dai principali indicatori; nel seguito si analizzano gli aspetti legati alla *governance* e al nuovo Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Solidi Urbani (PRGRSU); nella terza sezione si fornisce un approfondimento sul sistema tariffario, mettendo a confronto la città di Bari con due *best practices* nazionali, Milano e Treviso.

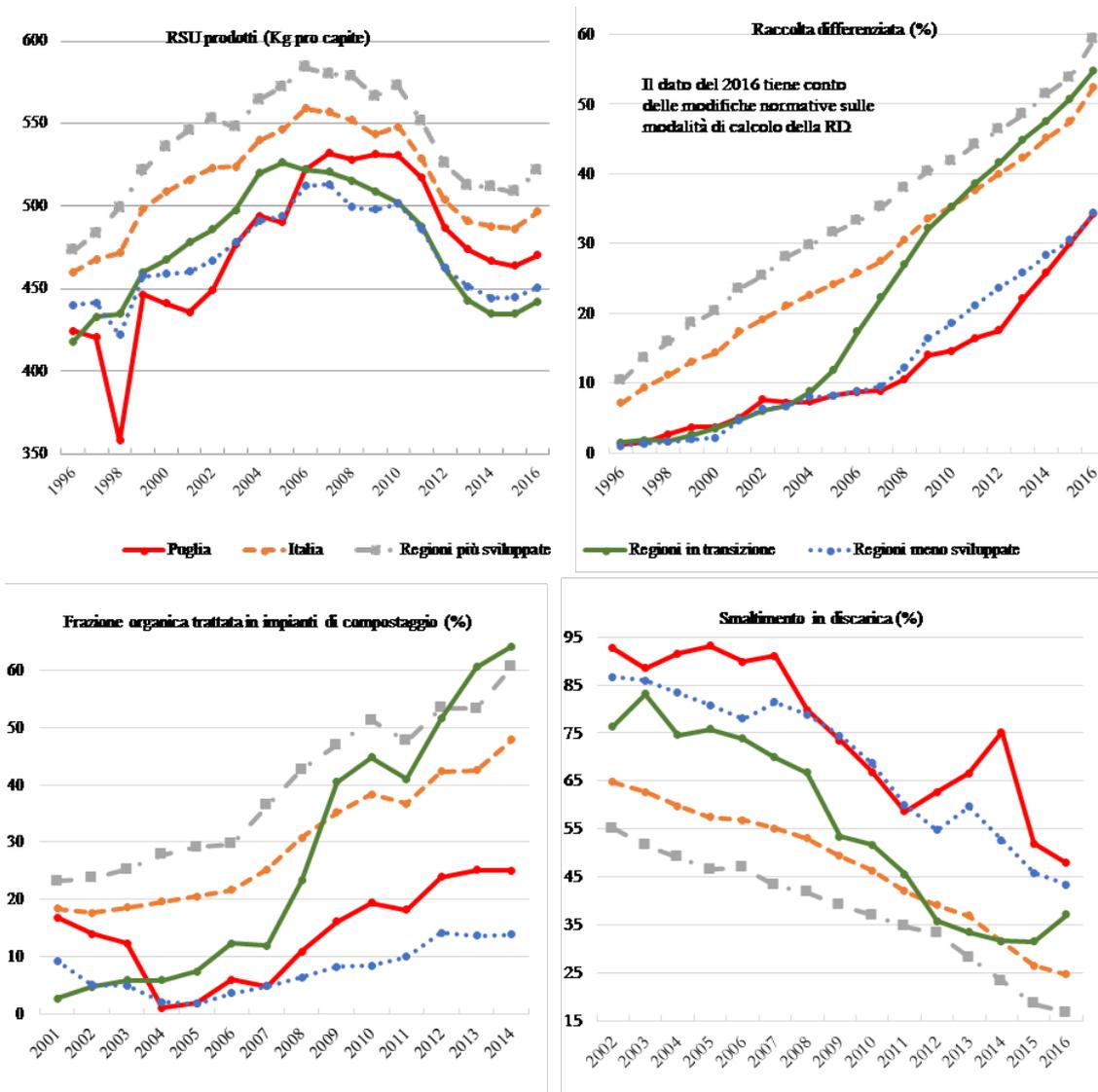
(i) Analisi delle performance a livello regionale in materia di rifiuti

Con riferimento alle performance regionali, la situazione della Puglia è stata confrontata con quella delle ripartizioni territoriali rinvenienti dalla classificazione delle regioni ai fini del riparto delle risorse concernenti la politica di coesione 2014-2020. Tale approccio è motivato dalla inadeguatezza delle tradizionali ripartizioni territoriali (Nord, Centro, Mezzogiorno) di aggregare regioni tra loro disomogenee relativamente alle performance nel settore dei rifiuti solidi urbani (RSU): ciò vale in particolare per il Mezzogiorno.

Gli indicatori di settore attestano una dinamica regionale virtuosa rispetto alla situazione di inizio secolo: l'aumento delle percentuali della raccolta differenziata (34% nel 2016) e del trattamento della frazione organica in impianti di compostaggio (25% nel 2014) sono accompagnati dalla riduzione della percentuale di rifiuti smaltiti in discarica (48% nel 2016). L'intensità di tali dinamiche, che scontano i bassi livelli di partenza, risulta, tuttavia, ancora modesta se paragonata a quanto realizzato dalle altre regioni

italiane. Resta pertanto di forte attualità la definizione di una strategia complessiva per il settore.

Figura 1: Andamento dei principali indicatori.



Fonte: Istat. Elaborazioni IPRES 2018.

La produzione dei RSU nel 2016 evidenzia un'inversione di tendenza rispetto al trend in riduzione registrato negli anni 2010-2015 per effetto della crisi: in Puglia l'aumento sul 2015 è dell'1,3% a fronte del +2,2% nazionale. Per la raccolta differenziata, la crescita lineare registrata in tutte le ripartizioni considerate, in particolare modo a partire dal 2004, non consente, tuttavia, alla serie italiana, che nel 2016 raggiunge una quota del 52,5%, di conseguire il target comunitario del 65%. Nel 2016, il contesto regionale si ferma al 34,3%, valore che risulta ancora inferiore rispetto alla omologa percentuale del Mezzogiorno (37,6%), sebbene in linea con il valore delle regioni meno sviluppate (34,4%). Con riferimento alla frazione organica, i dati evidenziano come la capacità di

intercettare tale componente sia ancora sottodimensionata. L'umido trattato in impianti di compostaggio per la produzione di compost di qualità ha raggiunto in Puglia il 25% nel 2014 a fronte del 47,8% registrato a livello nazionale, del 60,5% delle regioni più sviluppate, del 64,2% delle regioni in transizione e del 13,8% delle regioni meno sviluppate. Riguardo la percentuale di RSU smaltiti in discarica, si registrano tendenze decrescenti determinate sia dall'incremento della raccolta differenziata sia dalla riduzione della quantità totale di rifiuti prodotti. A livello nazionale, tra il 2002 ed il 2016, l'incidenza si è ridotta di 40 punti percentuali, mentre a livello regionale si raggiungono i 45 punti. Sebbene tale variazione sia la maggiore registrata tra le varie ripartizioni, i valori di partenza fanno scontare alla Puglia percentuali di smaltimento in discarica ancora troppo elevate, se confrontate con le performance delle regioni più sviluppate, che nel 2016 smaltiscono solo il 16,7%.

(ii) Principali aspetti di governance e nuovo Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Solidi Urbani (PRGRSU)

L'attuale assetto regionale, come risultante dall'applicazione della L.R. 20/2016 (Regione Puglia, 2016:1) e del modello organizzativo "MAIA" (Regione Puglia, 2015), definisce una separazione di competenze tra l'amministrazione regionale, nell'ambito del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio e l'Agenzia Regionale dei Rifiuti (AGER), ente pubblico con personalità giuridica, che sostituisce le soppresse Autorità d'Ambito e ha competenza sull'ATO unico regionale, istituito dalla medesima legge. Tale assetto mira prioritariamente a risolvere le permanenti criticità del settore, confermate dalla ricognizione svolta sul periodo 2010-2015 dalle strutture regionali competenti dell'aggiornamento del PRGRSU¹ (i) (Regione Puglia, 2016:2).

Tabella 1: Criticità e policy nel settore della gestione dei RSU in Puglia.

Determinanti	Effetti	Policy
Debole ruolo delle Autorità d'Ambito	- Mancata razionalizzazione del servizio (avvio delle gestioni unitarie) - Protrarsi del modello transitorio di gestione emergenziale	- Creazione di un ATO Unico regionale - Istituzione dell'Agenzia Regionale per i Rifiuti già prevista dalla LR 24/2012 - Aggiornamento del PRGRSU, anche per tener conto dei principi dell'economia circolare
Modelli di implementazione del servizio non sempre efficaci ed efficienti	- Risultati a macchia di leopardo nelle percentuali di raccolta differenziata conseguite dai Comuni - Fenomeni di abbandono illecito dei rifiuti da parte dei cittadini	- Politiche per ridurre la produzione di rifiuti - Supporto ai Comuni per migliorare i sistemi di raccolta, aumentando le percentuali di rifiuto differenziato - Attività di comunicazione e formazione sui temi ambientali
Mancata attuazione della programmazione sull'impiantistica prevista dal Piano del 2013	Criticità e situazioni emergenziali nella fase del trattamento dei rifiuti, con particolare riferimento alla frazione organica	- Realizzazione di impianti pubblici - Realizzazione impianti per la valorizzazione delle frazioni differenziate - Messa in sicurezza delle discariche

Fonte: Regione Puglia. Elaborazioni IPRES 2018.

La creazione di un Ambito Territoriale Ottimale Unico di dimensione regionale, con la conseguente soppressione delle precedenti Autorità d'Ambito provinciali, che vengono sostituite nello svolgimento delle loro funzioni dall'AGER, e la riduzione del numero di

¹ Avviato con DGR 1691 dell'8 novembre 2016.

Ambiti di Raccolta Ottimale da 38 a 6, secondo le previsioni del nuovo PRGRSU, rispondono alla necessità di ridurre considerevolmente i soggetti con competenze di gestione e coordinamento nel settore, rendendo al contempo omogenee le regole d'ingaggio sull'intero territorio regionale e garantendo più ampi margini di manovra ai fini della chiusura del ciclo, con particolare riferimento alla definizione dei criteri localizzativi degli impianti.

Con riferimento al contenuto del nuovo PRGRSU (Regione Puglia, 2018), gli obiettivi e l'orizzonte temporale rivelano un approccio cauto, volto a mettere in sicurezza quei risultati minimi che la normativa comunitaria e nazionale chiedeva di raggiungere già nel 2012 e per i quali specifiche policy sono state attuate nel corso dell'ultimo decennio. Occorre evidenziare, inoltre, l'esigenza di conciliare ed integrare il processo partecipativo adottato per la redazione del nuovo piano² con le delibere nel frattempo adottate dalla Giunta relative all'assetto impiantistico³.

Tabella 2: Obiettivi del PRGRSU approvato con DGR 1482/2018.

Tematica	Obiettivi
Riduzione della produzione	-5% della produzione di RU per unità di PIL al 2020 rispetto al 2010 -10% della produzione pro capite di RU al 2025 rispetto al 2015 -30% della produzione di rifiuti alimentari al 2025 rispetto al 2015
Raccolta differenziata	Raccolta differenziata pari almeno al 65% entro il 2020 Rifiuti organici (FORSU): max presenza di frazione estranea 10%; Carta ed imballaggi in cartone: max presenza di frazione estranea 5%; Imballaggi in plastica: max presenza di frazione estranea 10%; Imballaggi in vetro: max presenza di frazione estranea 5%
Riuso, riciclaggio e recupero di materia	Incremento del 50% in termini di peso entro il 2020 dei rifiuti urbani differenziati preparati per il riutilizzo e il riciclaggio rispetto al 2010 Riciclaggio del 90% della FORSU al netto degli scarti Raggiungimento entro il 2025 del 70% dei rifiuti ingombranti e dei rifiuti da spazzamento stradali preparati per il riuso ed il riciclaggio; Raggiungimento entro il 2025 del 70% in peso dei rifiuti da imballaggio preparati per il riciclaggio e del 5% dei rifiuti di imballaggio destinati al riuso Raggiungimento entro il 2025 delle seguenti percentuali in peso per la preparazione al riuso ed al riciclaggio dei seguenti specifici materiali contenuti nei rifiuti di imballaggio: 60% plastica, 65% legno, 80% metalli, 80% alluminio, 80% vetro, 90% carta e cartone; Raggiungimento entro il 2025 della percentuale del 60% rispetto al totale dei rifiuti urbani e assimilati agli urbani prodotti, dei rifiuti preparati per il riuso e il riciclaggio, ivi inclusa una percentuale minima del 3% del totale preparato per il riuso;
Produzione CSS EoW	Raggiungimento entro il 2020 della percentuale del 70% di CSS combustibile dichiarato conforme ai sensi dell'articolo 8 del DM 22 febbraio 2013
Smaltimento in discarica	Entro il 2025 raggiungimento del limite massimo del 10%

Fonte: Regione Puglia. Elaborazioni IPRES 2018.

Si rilevano due principali novità nell'approccio scelto dall'amministrazione regionale per la soluzione della "questione rifiuti". Al fine di garantire più stabili e omogenee condizioni di accesso agli impianti di trattamento dei rifiuti, il nuovo piano prevede la costruzione di infrastrutture pubbliche per la FORSU e i rifiuti residui dalla raccolta differenziata. Inoltre, l'attuale piano, innovando rispetto a quello precedente, introduce il recupero energetico dei rifiuti non altrimenti valorizzabili, prevedendo la riconversione

² Tappe del processo di consultazione pubblica: Febbraio 2017 – Marzo 2018, consultazioni per la redazione della proposta di Piano; Giugno 2018, consultazioni ex LR 28/2017 sul documento di proposta del PRGRU.

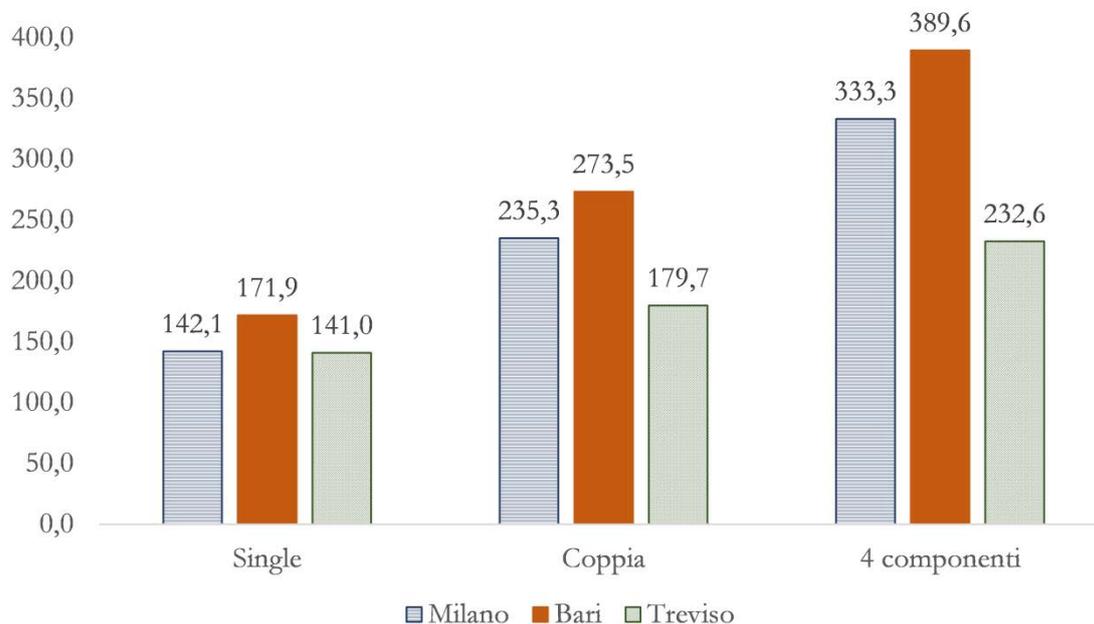
³ DGR 1163/2017 stabilisce che la FORSU, pari a 170.000 t/a, sia trattata in impianti pubblici; DGR 1641/2017, prevede la realizzazione di 6 impianti per la FORSU, percolato, rifiuti stradali, plastica, vetro e carta; DGR 1904/2017 prevede la realizzazione di 1 impianto TBM/CSS; DGR 2018 stabilisce la realizzazione di 1 impianto dedicato alla produzione di CSS End of Waste.

di parte degli impianti per il trattamento meccanico-biologico in impianti di produzione di CSS End of Waste, da utilizzare in cementifici e centrali termoelettriche.

(iii) Aspetti tariffari: Milano, Treviso e Bari a confronto

Con riferimento agli aspetti tariffari, si riscontra una sostanziale differenza tra la modalità di imposizione in vigore a Milano e Bari, rispetto a Treviso. Le prime due continuano a quantificare l'ammontare del tributo come somma tra una parte fissa, ottenuta applicando l'aliquota, parametrata al numero di componenti il nucleo familiare, alla dimensione dell'abitazione, e una parte variabile correlata al nucleo familiare. Di fatto, per il singolo nucleo familiare le due componenti nel corso dell'anno assumono la forma di parti fisse, non essendo dipendenti dalle reali abitudini di consumo e produzione dei rifiuti messe in pratica. Treviso applica una tariffazione puntuale composta da una parte fissa parametrata al nucleo familiare e da una parte variabile calcolata in base al numero di svuotamenti del contenitore del rifiuto secco non riciclabile. Tale formula ha consentito di raggiungere gli obiettivi ambientali senza gravare sulle tasche dei contribuenti. Come si evince dalla figura, Bari sconta gli importi più alti per ciascuna categoria di famiglia, seguita da Milano e da Treviso, le cui imposte sono ulteriormente ridotte in caso di pratica del compostaggio domestico.

Figura 2: Tariffa totale a carico del cittadino per tipologia di utenza e città.
Anno 2017.



Fonte: Comune di Milano, Comune Di Bari, Contarina Spa. Elaborazione IPRES (2017).

(iv) Conclusioni

Il settore dei rifiuti può essere considerato paradigmatico per l'individuazione delle più avvertite criticità riscontrabili nei processi di programmazione delle policy: è coinvolto l'intero sistema delle Autonomie locali, è mobilitato un articolato sistema di enti no-profit focalizzati sulla sostenibilità ambientale, è particolarmente rilevante il coinvolgimento degli utenti dei servizi. Inoltre sia l'analisi degli stakeholder, sia l'individuazione di strategie e interventi richiedono la definizione e l'aggiornamento di robuste analisi di contesto e di scenari di medio-lungo periodo.

A tal fine, il Piano regionale approvato dalla Giunta regionale, nell'aggiornare le policy di settore a tutto il 2020, individua come obiettivo generale l'aumento delle percentuali di raccolta differenziata, agendo principalmente sul fronte della dotazione impiantistica. L'introduzione di regimi di tariffazione *pay-as-you-throw*, inclusi tra gli strumenti economici richiamati dalla recente Direttiva (UE) 2018/851 art. 4 c. 3 e nell'Allegato IV bis, pur inserita tra le azioni da realizzare per conseguire l'obiettivo di riduzione della produzione di rifiuti urbani, non sembra costituire una priorità strategica, nonostante i benefici che il passaggio a tale sistema potrebbe determinare.

Indicazioni utili potranno derivare dalle attività di monitoraggio e di valutazione delle *policy* programmate, necessarie per cogliere gli avanzamenti nell'attuazione degli interventi e l'impatto sugli indicatori di settore e sul costo del servizio.

Riferimenti bibliografici

- Comune di Milano (2014), *Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 23 giugno 2014*. Regolamento Tari per l'applicazione della tassa sui rifiuti.
- Comune di Milano (2017), *Listino Tari utenza domestica 2017 (al netto di addizionali)*.
- Consiglio di Bacino di Treviso Priula (2016), *Disciplinare dei servizi di gestione dei rifiuti del 28/04/2016*.
- Consiglio di Bacino di Treviso Priula (2016), *Regolamento per l'applicazione della Tariffa corrispettiva per la gestione dei rifiuti urbani*, Approvato con deliberazione dell'Assemblea di Bacino n. 003 del 19/04/2016.
- ISPRA (2017), *Rapporto Rifiuti Urbani, Edizione 2017*.
- Mastrorocco N., Calò E. (2017), Governance e Policy nella gestione dei rifiuti solidi urbani. La L.R. n. 20/2016 della Regione Puglia; in *Rapporto Puglia 2016*, Bari:Cacucci Editore.
- Regione Puglia (2016), *Legge Regionale 4 agosto 2016, n. 20*, Disposizioni in materia di gestione del ciclo dei rifiuti. Modifiche alla legge regionale 20 agosto 2012, n. 24 (Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei servizi pubblici locali).
- Regione Puglia (2016), *DGR 08 novembre 2016, n. 1691*, Piano regionale gestione dei rifiuti urbani – avvio dell'aggiornamento.
- Regione Puglia (2018), *DGR 2 agosto 2018 n. 1482*, Adozione della proposta di Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani, comprensivo della sezione gestione dei fanghi

di depurazione del servizio idrico integrato, e della proposta di Piano delle bonifiche delle aree inquinate.

Unione Europea (2018), *Direttiva (UE) 2018/851* del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti.

www.comune.bari.it

www.comune.milano.it

www.contarina.it

www.gazzettaufficiale.it

www.istat.it

www.priula.it

Determinanti della scelta modale nei percorsi casa-Università: differenze territoriali ed implicazioni di policy

di

Elena Maggi: Università dell'Insubria

Daniele Grechi: Università dell'Insubria

Daniele Crotti: Università dell'Insubria

Una sede universitaria rappresenta un polo attrattore di persone con caratteristiche differenti rispetto a imprese di grandi dimensioni o complessi sanitari. L'utenza che la popola ha orari di spostamento quotidiani e/o settimanali diversi, peraltro con frequenze di viaggio non sempre costanti. Ne consegue una domanda di trasporto a livello locale e regionale molto segmentata, che richiede, al fine di poter definire specifiche politiche volte allo sviluppo della mobilità sostenibile, un buon livello di conoscenza delle preferenze degli utenti, in relazione sia ad aspetti individuali che localizzativi.

Alla luce di tale dinamica, lo scopo di questo articolo è quello di analizzare le scelte modali nel contesto del pendolarismo universitario, con una prospettiva policentrica, utilizzando i dati di un'indagine svolta presso l'Università degli Studi dell'Insubria (da qui in avanti, Uninsubria) nel mese di novembre 2017.

(i) La sostenibilità del pendolarismo

Il concetto di sostenibilità, considerato nel modo più ampio possibile, racchiude tutte le capacità di un processo di sviluppo di sostenere nel tempo la riproduzione del capitale economico, della componente naturale e dei rapporti umano-sociali (Bruntland, 1987; Grechi *et al.*, 2018).

Negli ultimi anni è cresciuta l'attenzione su tale tema da parte di enti locali, istituzioni e comparto privato, i quali sono alla ricerca di strumenti efficaci per incrementare la sostenibilità dei flussi di pendolarismo caratterizzato, rispetto ad altre forme di mobilità, dalla sistematicità degli spostamenti nello spazio e nel tempo. L'obiettivo finale è di ridurre l'inquinamento, la congestione, il consumo di energia e migliorare l'esperienza di viaggio per l'utente (Willamowski *et al.*, 2014). Una delle possibili resistenze a un cambiamento di modalità è sicuramente rappresentata dagli aspetti comportamentali, in particolare dalla predominanza di alcune abitudini specifiche che sono rilevanti nelle scelte modali (Paez e Whalen, 2010).

Il modello di pendolarismo sta cambiando e spostarsi ogni giorno per andare a lavorare – o per altri motivi di mobilità sistematica – diventa più difficile. Il recente rapporto dell'Osservatorio AUDIMOB di ISFORT (2018) segnala un aumento della lunghezza media dei viaggi, ad oggi oltre i 25km. In letteratura esistono numerosi studi sul rapporto pendolarismo casa-lavoro o, come nel nostro caso, casa-Università. Come

già accennato in precedenza, un'Università è un polo di attrazione, con orari di lavoro diversi rispetto a un classico complesso scolastico o ad un'azienda, ed i flussi da essa creati influenzano sensibilmente la domanda di viaggi locali e regionali (Zhou, 2012; Whalen *et al.*, 2013), generando impatti differenziati sul territorio. Questa diversità influisce spesso sulla scelta delle modalità di trasporto, soprattutto in certi contesti geografico-culturali, e va quindi accuratamente studiata in modo distinto rispetto ad altre forme di pendolarismo. Elemento sicuramente rilevante è l'infrastruttura a disposizione che deve essere coerente con il volume di pendolari ed utenti coinvolti (Delmelle e Delmelle, 2012). Per esempio, considerando la mobilità attiva, la presenza reali di percorsi ciclopedonali, marciapiedi e piste ciclabili sicure, è uno stimolo per favorire queste pratiche rispetto all'uso di veicoli inquinanti (Panter *et al.*, 2008).

Considerata la consistenza dei flussi universitari e in un'ottica di sostenibilità, risulta necessario innanzitutto promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico (su gomma e su ferro), che dovrebbe quasi completamente sostituire il mezzo privato. Elementi come la densità degli utenti in relazione all'estensione ed alla capacità della rete sono imprescindibili per poter favorire il successo di questa modalità di trasporto. L'offerta di un servizio che sia realmente usufruibile ed efficace è direttamente proporzionale alle capacità delle aziende titolari del servizio, le quali necessitano di avere l'opportunità di poter investire ed usufruire di potenziamenti della viabilità, grazie alle sinergie con gli attori politici locali e regionali (Fraquelli *et al.*, 2001). In aggiunta, numerosi studi hanno evidenziato l'esistenza di fattori (come la disponibilità di posti, il comfort, la sicurezza e la pulizia) che determinano la percezione della qualità dei servizi pubblici (Redman *et al.*, 2013; Shaaban e Kim, 2016), favorendo o meno l'utilizzo degli stessi da parte dell'utente.

(ii) Campione, metodologia e risultati principali

La base di partenza è, come affermato nell'introduzione, l'analisi della mobilità di Uninsubria, un ateneo pubblico, nato nel 1998 e con sedi distribuite in tre città: Varese, Como e Busto Arsizio. La localizzazione geografica multicentrica comporta interessanti implicazioni sulle scelte di mobilità, che vanno considerate nell'individuazione di politiche efficaci. L'indagine svolta a fine 2017, mediante *Google Form*, è stata rivolta alla totalità degli studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo (PTA), per un totale di oltre 11.000 unità, con l'obiettivo di raccogliere dati sulle loro caratteristiche e abitudini di viaggio. In particolare, si focalizzava sui mezzi di trasporto utilizzati (soffermandosi sul mezzo principale, inteso come mezzo con il quale si percorre la maggior distanza) e sulle motivazioni di tale scelta, nonché sull'utilizzo attuale e la predisposizione futura all'uso di soluzioni di trasporto sostenibili e sistemi di mobilità condivisa.

I rispondenti sono stati 2795, vale a dire circa il 24% della popolazione universitaria oggetto d'esame. Percentuali di risposta molto elevate, comprese tra il 62 e il 68%, si sono ottenute dai docenti e dal PTA delle diverse sedi, dimostrando un particolare interesse per l'argomento. L'81% dei rispondenti sono studenti; infatti, l'età media del campione è compresa tra i 18 ed i 24 anni. I docenti rappresentano l'11,5% del campione, mentre il PTA il 7,5%. La frequenza media dei viaggi è compresa tra 3 e 5 volte alla settimana, a seconda della categoria e della sede. La maggioranza degli intervistati

impiega più di 30 minuti di viaggio: il 37,3% tra 31 e 60 minuti, il 28,7% più di 60 minuti. Anche se il 60% usa un solo mezzo di trasporto (tendenzialmente l'automobile), il 16% due e il 20% più di due. L'automobile è il mezzo prevalente, spesso a prescindere dalla distanza percorsa, soprattutto a Varese, mentre a Como la percentuale di utilizzo del treno supera di poco quella dell'automobile. Nella Tabella 1, vengono evidenziate le differenti scelte modali nelle due sedi principali dell'Università (la sede di Busto Arsizio è stata esclusa dalle analisi, considerando l'esiguità dei suoi utenti).

Tabella 1: Ripartizione modale in termini di mezzo principale utilizzato

Mezzo utilizzato	Varese	Como	Differenza percentuale di utilizzo (Varese-Como)
Automobile	65,40%	34,70%	30,70%
Moto/Motorino	1,59%	1,90%	-0,31%
Treno	24,40%	35,50%	-11,10%
Bus Urbano	4,30%	6,50%	-2,20%
Bus Extra Urbano	3,90%	19,00%	-15,10%
Bicicletta	0,36%	1,70%	-1,14%
Altro	0,05%	0,70%	-0,65%
<i>Ripartizione del campione</i>	<i>74%</i>	<i>26%</i>	

Al fine di indagare le determinanti di scelta della modalità di trasporto, riferendosi a quanto già fatto in altri lavori empirici sul tema (Whalen *et al.*, 2013; Zhou, 2012), sono stati utilizzati modelli di scelta discreti che, sulla base di preferenze rivelate, stimano l'impatto di differenti fattori individuali, come il tempo di viaggio, la distanza ed i costi sostenuti, sulla funzione di utilità per le alternative modali (Marcucci, 2011). È stato scelto un approccio multinomiale (*multinomial logit*), che calcola la probabilità di una scelta da parte di un utente i di un certo modo di trasporto j (nel nostro caso, il mezzo privato motorizzato) rispetto a modalità alternative k (treno e autobus urbano ed extra-urbano) nel caso in cui l'utilità di utilizzare il modo j sia superiore a quella relativa a k . Tale utilità è assunta come una funzione di variabili esplicative riguardanti le caratteristiche sia dell'utente sia dei suoi viaggi sistematici. La scelta della modalità più inquinante (mezzo privato) è stata dunque messa a confronto con alternative più sostenibili (treno e autobus), sviluppando, in particolare, due modelli relativi alle singole sedi principali (Varese e Como), in modo da cogliere l'influenza della destinazione del viaggio sulla scelta relativa alle diverse caratteristiche. Le principali variabili esplicative considerate e i risultati dei modelli sono riassunti nella Tabella 2 (in appendice). Di seguito, vengono discussi gli elementi più significativi dell'analisi econometrica.

Considerando le caratteristiche socio-economiche degli utenti, in primo luogo si nota come la *disponibilità di veicoli motorizzati privati* (principalmente l'automobile) e *l'incidenza mensile delle spese di trasporto sul reddito* riducono l'utilità associata all'utilizzo di mezzi collettivi per raggiungere i poli universitari. Tale effetto è di maggior intensità a Varese rispetto a Como: ciò è spiegabile dal fatto che nel capoluogo lariano il parcheggio nei pressi dell'università sia a pagamento (laddove gratuito a Varese). Ne

conseguenze che negli spostamenti verso Como, siccome il costo d'uso dell'automobile è più alto, aumenta la probabilità di utilizzare un mezzo alternativo.

Rispetto all'*età* degli utenti, la variabile risulta significativa e negativa solo nel modello relativo alla sede di Varese, ove l'utilizzo dell'automobile è maggiore: con l'*età* aumenta anche la probabilità di usare un mezzo proprio rispetto a quello collettivo (maggiore comfort, flessibilità di viaggio e minore sensibilità rispetto ai costi di trasporto). Riguardo al *ruolo* dell'utenza, tale variabile è significativa soltanto nella sede di Como: rispetto all'utilizzo dell'automobile, la probabilità che il PTA utilizzi il treno è più bassa, mentre quella che gli studenti scelgano l'autobus risulta maggiore.

I *tempi medi di percorrenza* e la *frequenza degli spostamenti settimanali* risultano avere un impatto positivo sull'utilità in entrambe le sedi universitarie: l'utenza pendolare, quindi, rivela maggiore probabilità di usare l'autobus o il treno all'aumentare della percorrenza e della frequenza di viaggio. Focalizzando l'attenzione su forme di trasporto alternative e più sostenibili, emerge chiaramente come il car-pooling sia una potenziale e promettente alternativa, non solo per gli utenti che attualmente usano mezzi privati.

(iii) Conclusioni

È chiaro che l'attenzione verso la mobilità sostenibile ha avuto in forte incremento negli ultimi due decenni, diventando un tema di rilevanza politica e sociale. La difesa dell'ambiente deve essere direttamente connessa alle attività umane ed economiche e può essere implementata solamente attraverso una forte sinergia tra i soggetti economici coinvolti, i quali devono essere consapevoli delle scelte e delle loro conseguenze. In questo modo si potrà programmare correttamente un piano che consentirà, ad un determinato territorio, di crescere economicamente rispettando la natura.

Considerando il caso analizzato, è possibile notare differenze territoriali non irrilevanti, che richiedono quindi interventi di policy differenziati su base locale. Nel complesso l'attuale propensione alla sostenibilità nelle scelte modali degli utenti, così come al cambio di abitudini di trasporto risulta ancora molto bassa, soprattutto per la sede di Varese, ove vi è un forte utilizzo dell'automobile. Si evince che il comfort, le comodità e l'autonomia, assieme agli altri elementi sopra evidenziati, sono fattori rilevanti nella scelta modale nel percorso casa-lavoro-studio. Tuttavia, su tale scelta influiscono sicuramente in modo determinante anche da un lato la disponibilità di spazi di parcheggio gratuiti, dall'altro lato un basso livello di accessibilità del campus (soprattutto in termini di frequenza delle linee di bus urbano), che si trova in localizzazione periferica rispetto al centro ed alle stazioni ferroviarie e degli autobus. Il quadro emerso fornisce indicazioni utili alle autorità locali che sono dunque chiamate a cooperare con gli organi di governo universitari per poter implementare politiche di *green commuting*, cercando di potenziare il trasporto pubblico e, laddove l'automobile non è del tutto eliminabile, riducendone il numero, tramite la promozione di nuove forme di mobilità condivisa, come il *carpooling* o il *car sharing*. Dal campione emerge chiaramente, per una parte di utenza, un buon interesse verso queste forme innovative, che devono essere favorite da un chiaro indirizzo di governo basato su politiche di incentivazione e di semplificazione di utilizzo.

Riferimenti bibliografici

- Bruntland G. (1987), *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, New York: United Nations.
- Delmelle E. M., Delmelle E. C. (2012), Exploring spatio-temporal commuting patterns in a university environment. *Transport Policy*, 21, 1-9.
- Fraquelli G., Piacenza M., Abrate G. (2001), Il trasporto pubblico locale in Italia: variabili esplicative dei divari di costo tra le imprese, *Economia e Politica Industriale*, 111, 51-88.
- Grechi D., Maggi E., Crotti D. (2018), Le abitudini del pendolarismo universitario e la propensione al cambiamento. Il caso dell'Università degli Studi dell'Insubria, *RIEDS-Rivista Italiana di Economia, Demografia e Statistica-Italian Review of Economics, Demography and Statistics*, Forthcoming.
- ISFORT (2018) ,15° Rapporto sulla mobilità degli italiani, a cura di Isfort con il contributo e l'apporto scientifico di ASSTRA, ANAV e AGENS.
http://www.fsnews.it/cms-file/allegati/fsnews2014/2018_11_15_Sintesi_Rapporto_Mobilit%C3%A0_Isfort_2017.pdf.
- Marcucci E. (2011), *Scelte di trasporto e modelli a scelta discreta*, Franco Angeli: Milano.
- Páez A., Whalen K. (2010), Enjoyment of commute: A comparison of different transportation modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44, 7, 537-549.
- Panter J. R., Jones A. P., Van Sluijs E. M. (2008), Environmental determinants of active travel in youth: a review and framework for future research, *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 5, 1, 34-48.
- Redman L., Friman M., Gärling T., Hartig, T. (2013), Quality attributes of public transport that attract car users: A research review, *Transport Policy*, 25, 119-127.
- Shaaban K., Kim I. (2016), The influence of bus service satisfaction on university students' mode choice, *Journal of Advanced Transportation*, 50, 6, 935-948.
- Whalen K. E., Páez A., Carrasco J. A. (2013), Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel, *Journal of Transport Geography*, 31, 132-142.
- Willamowski J., Convertino G., Grasso A. (2014), Leveraging organizations for sustainable commuting: A field study, Toronto: *CHI'14 Workshop on "What have we learned? A SIGCHI HCI & Sustainability"*.
- Zhou J. (2012), Sustainable commute in a car-dominant city: Factors affecting alternative mode choices among university students, *Transportation research part A: policy and practice*, 46, 7, 1013-1029.

Appendice

Tabella 2: Modello multinomiale: effetti delle variabili esplicative sulle scelte modali nelle sedi di Varese e Como.

<i>VARIABILI ESPLICATIVE</i>	Campione per sede: Varese (Pseudo R2: 0.4103)		Campione per sede: Como (Pseudo R2: 0.2410)	
	<i>Treno</i>	<i>Autobus</i>	<i>Treno</i>	<i>Autobus</i>
Età	--	-	ns	ns
Tempo (medio) di percorrenza	+++	+	++	+
Frequenza degli spostamenti settimanali	+	++	++	+++
Spese di trasporto (incidenza mensile)	-	---	--	--
PTA*	ns	ns	---	ns
Studiante*	ns	ns	ns	+++
Disponibilità di veicoli motorizzati privati	--	---	-	--
Utilizzo di navetta (shuttle) di ateneo	+++	++		
Propensione al carpooling	--	+	---	--
VARESE**	--	++		
ALTRO**			++	ns
Osservazioni (campione)	1914	1914	672	672

Il numero dei segni + e - indica l'intensità degli effetti, rispettivamente, positivi e negativi;
La dicitura "ns" indica gli effetti non statisticamente significativi;

* Ruolo di riferimento: Docenti. ** Provenienza di riferimento (cluster): Como.

Il capitale sociale nelle regioni italiane: un confronto temporale

di

Marco Carradore: Università degli Studi di Verona

La distribuzione di capitale sociale (CS) a livello regionale in Italia ha avuto un interesse scientifico – e non solo – sin dalle prime ricerche empiriche sul tema. Si pensi, ad esempio, allo studio di Putnam (1993) sulla tradizione civica nelle regioni italiane, che ha stimolato un ampio dibattito a livello nazionale.

Introdotta in letteratura attorno agli anni venti del secolo scorso è solo con le opere di Bourdieu (1986), Coleman (1990) e lo stesso Putnam (1993) che il concetto di CS acquisisce una “collocazione” scientifica (Carradore, 2018a) e un uso sempre maggiore per spiegare diversi fenomeni sociali come, ad esempio, lo sviluppo economico, la performance delle istituzioni e la prestazione dei sistemi di welfare.

Sebbene diverse discipline siano ricorse al concetto di CS come variabile esplicativa, la sua definizione è ancora molto discussa, inoltre permane aperta la discussione sugli indicatori da impiegare per rilevarlo (Andriani, Christoforou, 2016).

Il CS, in senso ampio, può essere inteso come una risorsa generata dalle relazioni tra persone o istituzioni sociali, come ad esempio, la famiglia, i gruppi sociali e la comunità, e che produce benefici per chi partecipa in tali interazioni (Manza, 2006). Similmente al capitale economico, il CS, anche se meno tangibile, può essere accumulato e reinvestito generando altri vantaggi.

Lo studio della dotazione di CS delle regioni italiane è rilevante per diversi motivi: innanzitutto, si tratta di un primo contesto empirico prestato all’analisi, si veda, per l’appunto Putnam (1993), quindi è interessante osservare se e come varia nel corso degli anni; in secondo luogo è un caso non omogeneo, nel senso che le venti regioni raffigurano diversità territoriali, culturali ed economiche (Banfield, 1961, Bagnasco, 1977) – a volte anche molto accentuate – che contraddistinguono l’Italia rispetto altre nazioni. Inoltre, l’attenzione al livello sub-nazionale italiano è doverosa poiché il processo di decentralizzazione ha incrementato i poteri e le funzioni delle regioni stesse, attribuendo a queste unità un maggior ruolo di coordinamento dei servizi tra cittadini e governo centrale (Baldi, 2006). Pertanto comprendere le diversità tra le venti regioni è fondamentale al fine di poter intervenire per individuare strategie che permettano la riduzione della persistente disuguaglianza territoriale.

Le ricerche che si sono occupate della diffusione di CS a livello regionale in Italia si sono focalizzate prevalentemente su studi sincronici (Carradore 2018a), vale a dire su specifici anni o considerando indicatori riferiti a un ristretto arco temporale. Un limitato numero di studi si è concentrato su approfondimenti diacronici, confrontando, ad esempio, diversi anni per verificare l’andamento della distribuzione di CS. L’attuale disponibilità di dati permette dei confronti temporali che è quindi utile sviluppare.

Quale dotazione di CS hanno le regioni italiane? Nel periodo di austerità, conseguente alla recente crisi economico-finanziaria, è accresciuta la quantità di CS delle regioni o si è invece ampliato il divario territoriale? A questi interrogativi si cerca di fornire una risposta comparando la disponibilità di CS delle regioni d'Italia tra due momenti temporali.

(i) Indicatori e metodo

Gli indicatori impiegati per rilevare il CS, ricavati dalle indagini “Aspetti della vita quotidiana” dell'Istat, sono indicati in tabella 1. Essi sono stati raggruppati in sei categorie rispetto la letteratura di riferimento. I criteri seguiti per selezionare gli indicatori sono: attinenza della variabile al CS, informazione sulla medesima unità (quale la regione) e dato disponibile per diversi anni e per tutte le regioni italiane.

Tabella 1: Indicatori di capitale sociale

Categorie	Variabili espresse in valori percentuali di:
1 Interazioni sociali	Persone per livello di soddisfazione (molto) per le relazioni familiari, nei 12 mesi precedenti
	Persone per livello di soddisfazione (molto) per le relazioni amicali, nei 12 mesi precedenti
	Persone che hanno parenti, amici o vicini su cui contare
2 Partecipazione sociale	Persone che hanno svolto attività sociale, quali riunioni in associazioni ecologiche, per i diritti civili e per la pace, negli ultimi 12 mesi
	Persone che hanno svolto attività sociale, quali riunioni in associazioni culturali, ricreative o di altro tipo, negli ultimi 12 mesi
	Persone che hanno versato soldi a un'associazione negli ultimi 12 mesi
3 Partecipazione in associazioni professionali	Persone che hanno svolto attività gratuite in associazioni di volontariato negli ultimi 12 mesi
	Persone che hanno svolto attività gratuita per un sindacato negli ultimi 12 mesi
4 Partecipazione politica	Persone che ha versato soldi a un partito
	Persone che hanno svolto attività gratuita per un partito politico
	Persone che hanno partecipato a un comizio
5 Senso civico	Persone che hanno partecipato a un corteo
	Persone che hanno ascoltato un dibattito politico negli ultimi 12 mesi
	Persone che parlano di politica italiana, almeno una volta a settimana
	Persone che si informano di politica italiana almeno una volta a settimana

Valori rilevati su persone di 14 e più anni.

Per analizzare la distribuzione di CS e la sua variazione nel tempo si è quindi costruito un indicatore sintetico di CS per l'anno 2003 e uno per il 2013, confrontando quindi cinque anni prima e cinque dopo l'anno 2008, considerato come il momento di inizio della crisi economico-finanziaria. L'evento della crisi non è qui da considerarsi come una variabile che influisce sul CS, poiché nell'analisi ci si sofferma solo sulla dotazione di CS, senza approfondire la causalità degli effetti che ricadono sulla diffusione di CS. L'arco temporale di dieci anni è considerato sufficiente per il confronto dei fenomeni sociali.

I due indicatori sintetici di CS sono stati calcolati impiegando il metodo della distanza di Pena – DP₂ – (Somarriba, Pena 2009; Zarzosa, Somarriba 2013; Carradore 2018a, 2018b). Si è perciò calcolato un indicatore sintetico di CS riferito all'anno 2003 e uno al 2008, in modo da confrontare un uguale periodo antecedente e posteriore l'anno 2008.

Un elevato valore di DP₂ indica molto CS, mentre un basso valore rappresenta scarsa disposizione di CS.

(ii) I cambiamenti nel tempo

I risultati dell'analisi sono riportati nella tabella 2 dove sono specificati i valori degli indicatori sintetici di CS – numeri che possono essere interpretati come valori cardinali – per ogni regione e per i due periodi osservati, la classificazione rispetto alla dotazione di CS e nell'ultima colonna, la variazione dei casi nella graduatoria, calcolata dalla differenza delle posizioni nella classifica.

Tabella 2: Indicatori sintetici di capitale sociale, ranking e variazione

Regioni	2003		Regioni	2013		Δ
	DP ₂	Ranking		DP ₂	Ranking	
Abruzzo	4.10	15	Abruzzo	5.56	13	2
Basilicata	5.35	13	Basilicata	6.39	10	3
Calabria	2.68	17	Calabria	4.23	16	1
Campania	2.33	19	Campania	1.37	20	-1
Emilia-R.	10.00	2	Emilia-R.	7.84	3	-1
Friuli V. G.	7.04	5	Friuli V. G.	7.63	4	1
Lazio	2.56	18	Lazio	7.02	7	11
Liguria	5.95	10	Liguria	4.89	15	-5
Lombardia	7.22	4	Lombardia	6.46	8	-4
Marche	5.83	11	Marche	6.27	11	0
Molise	4.52	14	Molise	3.26	18	-4
Piemonte	6.82	6	Piemonte	7.12	6	0
Puglia	3.30	16	Puglia	3.88	17	-1
Sardegna	5.78	12	Sardegna	6.43	9	3
Sicilia	1.23	20	Sicilia	2.43	19	1
Toscana	9.40	3	Toscana	7.85	2	1
Trentino-A. A.	12.33	1	Trentino-A. A.	14.06	1	0
Umbria	6.65	8	Umbria	5.24	14	-6
Valle d'Aosta	6.55	9	Valle d'Aosta	5.70	12	-3
Veneto	6.80	7	Veneto	7.16	5	2

(iii) Conclusioni

L'idea principale dell'analisi era di verificare se ci sono stati dei cambiamenti nella dotazione di CS a livello regionale prima e dopo la crisi economico-finanziaria.

L'obiettivo è stato perseguito creando due indicatori sintetici di CS, ricorrendo a variabili che rappresentano le diverse dimensioni di CS, e confrontando così i due indici sintetici.

L'analisi, in sostanza, conferma quanto già individuato in letteratura, ossia che le regioni del Nord hanno una maggiore dotazione di CS rispetto alle regioni del Centro e Sud, e questo è valido sia per l'analisi condotta con dati riferiti al 2003 e sia al 2013.

Dal confronto temporale, emerge, però, un cambio nella distribuzione di CS nel corso dei dieci anni, nel senso che, se alcune regioni del Centro e Sud hanno accresciuto la loro "quantità" di CS, è il caso di Lazio, Sardegna e Basilicata, altre regioni del Nord, quale Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia ed Emilia Romagna, hanno affievolito il loro CS. Appare quindi che alcune aree, un tempo "prosperose" di CS, stiano perdendo tale risorsa. L'aspetto però che deve far riflettere, osservando la classificazione finale, è che l'incremento di CS avviene per variazioni minori rispetto invece alla trasformazione in negativo, di fatto, le regioni che scendono nella classifica lo fanno perdendo maggiori posizioni se confrontate con le altre. In sostanza, si potrebbe dire che appare più semplice e veloce impoverirsi di CS piuttosto che arricchirsi.

Un altro dato da non trascurare, riguarda i casi che sono all'estremità della "graduatoria", in altre parole la distanza tra il valore più elevato e quello più basso dell'indice DP₂. La differenza tra questi due valori è maggiore nel 2013 rispetto al 2003, segno che nel corso degli anni il divario tra le regioni con più CS si è allargato rispetto a quelle carenti. Pertanto, se le regioni storicamente "povere" di CS sembrano accrescere il loro CS, è da tenere presente che si sta anche ampliando la disparità tra chi ha più CS e chi ne ha di meno, aspetto che può generare altre disuguaglianze a livello territoriale.

La distribuzione a livello regionale di CS richiede pertanto di essere costantemente monitorata e approfondita impiegando anche altri strumenti di ricerca.

Riferimenti Bibliografici

- Andriani L., Christoforou A. (2016), Social Capital: A Roadmap of Theoretical and Empirical Contributions and Limitations, *Journal of Economic Issues*, L(1), 4-22.
- Baldi B. (2006), *Regioni e federalismo, L'Italia e l'Europa*, Bologna:Clueb.
- Banfield E. C. (1961), *Le basi morali di una comunità arretrata*, Bologna:il Mulino.
- Bagnasco A. (1977), *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna:il Mulino.
- Bourdieu P. (1986), The forms of capital, in Richardson J.G. (ed.), *Handbook of theory and research for the sociology of education*, New York: Greenwood Press.
- Carradore M. (2018a), A Synthetic Indicator to Measure Social Capital in the Different Italian Regions: a Before and After Comparison of the Economic Crisis, *Athens Journal of Social Sciences*, 5, 3: 313-334.

- Carradore M. (2018b), A Synthetic Indicator Method Applied to Putnam's Social Capital Indicators: The Case of Italy, *Italian Sociological Review*, 8, 3, 397-421.
- Coleman J.S. (1990), *Foundations of Social Theory*, Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Manza J. (2006), Social Capital, in Turner B. (ed.) *The Cambridge Dictionary of Sociology*, New York: Cambridge University Press, 557-559.
- Putnam R. (1993), *La tradizione civica nelle regioni italiane*, Milano: Mondadori.
- Somarriba N., Pena B. (2009), Synthetic Indicators of Quality of Life in Europe, *Social Indicators Research*, 94, 115-133.
- Zarzosa P., Somarriba N. (2013), An Assessment of Social Welfare in Spain: Territorial Analysis Using a Synthetic Welfare Indicator, *Social Indicator Research*, 111, 1-23.