

# Intervento di Claudio Mazziotta

Università Roma Tre

## Abstract

Dopo i noti lavori di Aschauer e di Barro (pubblicati a cavallo del 1990) grande rilievo è stato dato, nell'ambito degli studi di analisi regionale, al contributo del capitale pubblico (dotazione infrastrutturale) alla crescita, soprattutto quando questa si è determinata con forte differenziazione territoriale, come storicamente è avvenuto nel nostro paese. Ebbene, fino a pochi anni fa (al 2005, per l'esattezza), i ricercatori che volevano fare analisi empiriche su questo tema, per disporre della variabile *capitale pubblico a livello territorialmente disaggregato* si trovavano di fronte a due ipotesi alternative: basarsi sulla stima "ufficiale" dello stock infrastrutturale effettuata a livello nazionale con il metodo dell'inventario permanente e procedere alla sua disaggregazione al livello territoriale desiderato; oppure provvedere a predisporre una base informativa "ufficiosa" dello stock infrastrutturale, stimata in termini fisici (non monetari) e con la voluta articolazione territoriale.

Molti analisti (la maggior parte, anche in Italia) hanno preso la prima strada, altri la seconda. Personalmente mi situo tra questi ultimi, avendo cercato di dimostrare che l'approccio dell'inventario permanente – laddove applicato al capitale pubblico, soprattutto se a livello territorialmente disaggregato – conduce a risultati fortemente distorti, come dimostrano i risultati di lavori, peraltro pregevoli, che però indicano dotazioni di capitale pubblico sostanzialmente uguali per Centro Nord e Mezzogiorno, quando addirittura non superiori per quest'ultima ripartizione: risultato palesemente fuorviante, per chi conosca la situazione del dualismo territoriale italiano.

Il fatto è che, per poter disporre dei dati territorialmente disaggregati (a livello di NUTS 2 o NUTS 3) delle infrastrutture espresse in termini fisici, per molti anni non c'è stata altra soluzione che "andarseli a cercare" presso i rispettivi produttori: Ferrovie dello Stato per i trasporti ferroviari, ANAS e AISCAT per le strade, ENI per i gasdotti, e così via, con ovvi problemi di omogeneità, coerenza e robustezza delle stime che ne risultavano.

Nel 2006 e successivamente nel 2008 l'ISTAT ha provveduto a fornire dati "fisici" sullo stock infrastrutturale a livello di provincia, di regione, di ripartizione. In particolare, si segnala molto positivamente lo sforzo, nella seconda pubblicazione, di affiancare agli indicatori di dotazione indicatori che diano conto del livello di servizio offerto da ciascuna categoria infrastrutturale. È un'esigenza conoscitiva da tempo segnalata, a cui l'ISTAT ha fornito una prima risposta, naturalmente passibile di ulteriori approfondimenti. In definitiva, per quanto riguarda l'approccio "fisico" alla stima del capitale infrastrutturale, non c'è che da complimentarsi con l'ISTAT per le iniziative intraprese e da augurarsi che si continui su questa strada, con i miglioramenti che saranno possibili.

Vorrei tuttavia spezzare una lancia anche a favore dell'altro approccio – quello monetario dell'inventario permanente – invitando l'ISTAT non solo a non abbandonare la stima dello stock di capitale con tale metodologia, ma anzi ad estendere tale stima a livello territorialmente

disaggregato. Ciò sarebbe di grande aiuto per gli analisti regionali per almeno due ragioni: i) in primo luogo, per poter apprezzare il dato relativo al capitale pubblico (in termini monetari) quale situazione patrimoniale da affiancare alla stima dei flussi, nell'ambito del quadro di coerenza della contabilità nazionale (territoriale, nel nostro caso); ii) in secondo luogo, per consentire di costruire, proprio sulla base dell'opportuno confronto tra dati fisici e dati monetari, indicatori – territorialmente differenziati – di efficienza della spesa pubblica destinata ad opere pubbliche infrastrutturali.