

Festival della Statistica e della Demografia, settima edizione
Treviso 17-19 settembre 2021

Talk su:

Data Driven Economy per la progettazione delle Politiche

**Dati, indicatori e strumenti per l'orientamento,
la valutazione e il monitoraggio delle politiche:
esperienze recenti del Ministero delle
infrastrutture e della mobilità sostenibili**

Roberto Monducci

Consigliere del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Crescente consapevolezza dell'importanza dei dati per l'attività di governo: definizione di una strategia basata sull'utilizzo di metodologie e strumenti adeguati a rispondere alle esigenze di **orientamento, valutazione e monitoraggio**.

1. **Orientamento:** ricorso a dati, indicatori e strumenti della statistica (ufficiale e non) per rispondere ad esigenze conoscitive utili a definire interventi specifici di policy.
2. **Valutazione ex-ante:** ricorso a dati e metodologie di qualità riconosciuta per produrre analisi di impatto.
3. **Monitoraggio:** progettazione di piattaforme di gestione dei progetti integrate con strumenti avanzati di analytics per generare segnali effettivi e/o predittivi utili al risk management - strategico e operativo - dei progetti.

Orientamento: strategia di utilizzo di elaborazioni e survey ad hoc, tempestive e flessibili, per il supporto informativo alla definizione di scenari di intervento.

Esempio:

- **indagine statistica** progettata da MIMS e Istat sullo scenario della mobilità locale a settembre; modulo ad hoc di una indagine congiunturale corrente realizzata dall'Istat;
- quesiti somministrati ad un **campione di individui** per valutare le loro intenzioni su mezzi e modalità di mobilità locale a settembre;
- **progettazione, realizzazione e risultati in tempi rapidi** (giugno-luglio 2021). Risultati rilevanti ai fini della programmazione degli interventi per il mese di settembre.

Attesa una caduta del 20% nell'utilizzo del mezzo pubblico e un parallelo incremento nell'uso dell'automobile privata, che arriverà a coprire quasi la metà degli spostamenti nel prossimo autunno

CALO DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO E LAVORO

Il maggiore utilizzo del lavoro e dello studio a distanza lasciano intravedere una diminuzione degli spostamenti di studenti e occupati: oltre l'80% di questi si spostava almeno 5 volte a settimana prima della pandemia, meno del 70% prevedono di farlo con la stessa frequenza nel prossimo autunno.

DIMINUISCE L'USO DEL MEZZO PUBBLICO, AUMENTA IL RICORSO ALL'AUTO PRIVATA

Aumenta il ricorso al mezzo privato per gli spostamenti di studio o lavoro, ma solo di quello a motore mentre non decolla la mobilità cosiddetta 'dolce'. Si riduce significativamente il trasporto pubblico.

IL COVID DETERMINA SCELTE DIVERSE PER LE MODALITA' DI TRASPORTO

Tra occupati e studenti oltre la metà di quanti cambieranno modalità di trasporto rispetto a prima dell'emergenza sanitaria citano il Covid come causa esclusiva o associata ad altre ragioni.

MENO SPOSTAMENTI SU MEZZI PUBBLICI PER MOTIVI DIVERSI DA STUDIO E LAVORO

Anche tra coloro che non sono occupati o studenti diminuirà il ricorso al trasporto pubblico; nei tre quarti dei casi il Covid è alla base di questa scelta.

**PROSPETTO 1. FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO E LAVORO PRIMA E DOPO LA PANDEMIA (a)**

Luglio 2021, valori percentuali

	GENNAIO-FEBBRAIO 2020	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
5 giorni a settimana e più	81,6	68,1
Da 1 a 4 giorni a settimana	13,2	18,7
Nessuno spostamento	3,4	10,3
Meno di 1 spostamento a settimana	0,2	2,1
All'epoca non ero occupato o studente	1,6	–
Non risponde	0,0	0,8

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione “ad hoc” sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

(a) Gli spostamenti per studio si riferiscono solamente agli studenti maggiorenni

PROSPETTO 2. MEZZI DI TRASPORTO USATI PER STUDIO E LAVORO PRIMA E DOPO LA PANDEMIA

Luglio 2021, valori percentuali

	GENNAIO-FEBBRAIO 2020	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
A piedi	15,2	14,6
Bicicletta, monopattino	3,4	3,2
Automobile (come conducente)	44,1	49,4
Automobile (come passeggero oppure in condivisione)	3,1	3,8
Moto, scooter	6,0	5,5
Bus, metropolitana, treno	27,3	22,6
Altro	0,9	0,8
Non risponde	0,0	0,1

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione “ad hoc” sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

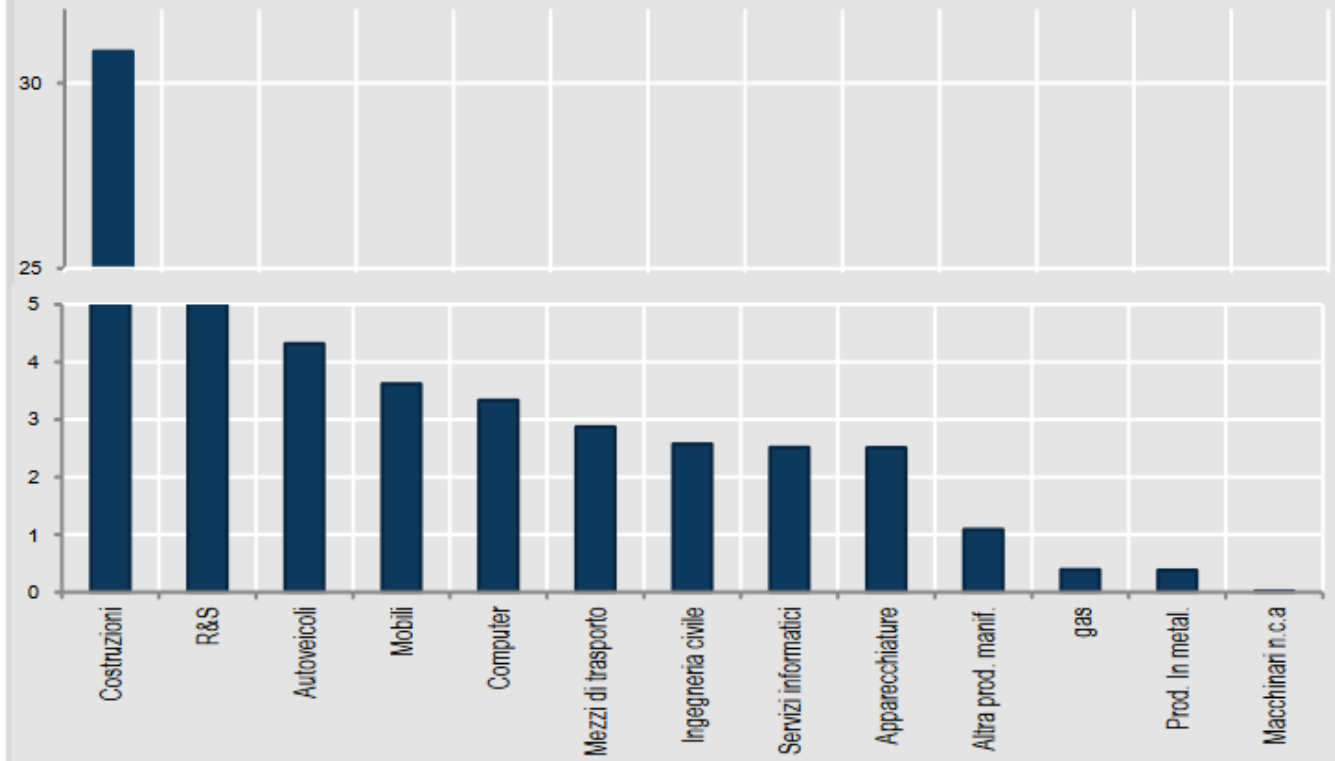
Valutazione ex-ante: utilizzo di fonti statistiche ufficiali e metodi di elevato profilo qualitativo per misurare l'impatto atteso delle politiche.

Esempio:

- **Valutazione dell'impatto della spesa prevista dal PNRR per gli interventi che ricadono nel perimetro di competenza del MIMS.**
- Utilizzo delle tavole input-output e di ulteriori basi dati integrate realizzate dall'Istat; integrazione tra soluzioni metodologiche standard e soluzioni ad hoc; riclassificazione delle spese di competenza MIMS; simulazioni di impatto ad un elevato livello di dettaglio settoriale.
- Pubblicazione e analisi dei risultati nell'Allegato al DEF realizzato dal MIMS (agosto 2021).

Attivazione di circa 38 mld € di valore aggiunto sul sistema produttivo, pari al 2,4% del livello di riferimento (1,8% dovuto agli effetti diretti, 0,6% a quelli indiretti). Fabbisogno aggiuntivo di input di lavoro di oltre 600 mila Unità di lavoro

FIGURA IV.2.1: DISTRIBUZIONE DEGLI INVESTIMENTI PNRR DI PERTINENZA DEL MIMS PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO (CLASSIFICAZIONE CPA A 98 PRODOTTI) (MLD € VALORI ASSOLUTI)



Fonte: Elaborazioni su dati e stime di fonte Istat (2021).

TABELLA IV.2.1: ANALISI DELL'ATTIVAZIONE PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA (MLN € E VARIAZIONI PERCENTUALI)

Settore	Shock effettivo a prezzi d'acquisto	Valore aggiunto di partenza (anno 2018)	Analisi dell'attivazione						Occupazione (ULA totali)
			Valore aggiunto totale	Valore aggiunto componente diretta	Valore aggiunto componente indiretta	Variazioni perc. valore aggiunto totale	Variazione perc. valore aggiunto componen te diretta	Variazione del valore aggiunto componente indiretta	
Agricoltura	0	34.461	141	24	117	0,4	0,1	0,3	5.205
Estrattive	0	4.654	150	73	77	3,2	1,6	1,7	674
Manifattura a bassa	4.711	93.783	1.749	1.333	416	1,9	1,4	0,4	29.587
Manifattura e medio-bassa	382	69.004	2.060	1.204	856	3,0	1,7	1,2	28.704
Manifattura a medio-alta	6.842	77.561	1.309	980	329	1,7	1,3	0,4	13.693
Manifattura ad alta	6.206	25.579	1.036	951	85	4,1	3,7	0,3	10.321
Energia, acqua e rifiuti	390	42.442	830	386	444	2,0	0,9	1,0	5.723
Costruzioni	33.431	67.000	14.125	13.381	745	21,1	20,0	1,1	314.362
Commercio	0	188.661	1.506	720	786	0,8	0,4	0,4	23.067
Trasporti e logistica	0	86.940	1.313	450	863	1,5	0,5	1,0	17.633
Alberghi e pubblici esercizi	0	63.080	395	198	197	0,6	0,3	0,3	9.498
Editoria, telecomunicazioni	2.516	59.769	2.068	1.599	469	3,5	2,7	0,8	22.984
Finanziarie, assicurazioni e	0	145.286	1.932	743	1.189	1,3	0,5	0,8	10.616
Altri servizi di mercato	5.102	158.930	8.359	6.213	2.146	5,3	3,9	1,4	107.800
Servizi alla persona	0	309.366	826	329	497	0,3	0,1	0,2	16.324
<i>Fitti imputati</i>		<i>145.192</i>							<i>0</i>
<i>Servizi domestici</i>		<i>18.059</i>							<i>0</i>
Totale	59.580	1.589.766	37.800	28.583	9.217	2,4	1,8	0,6	616.192

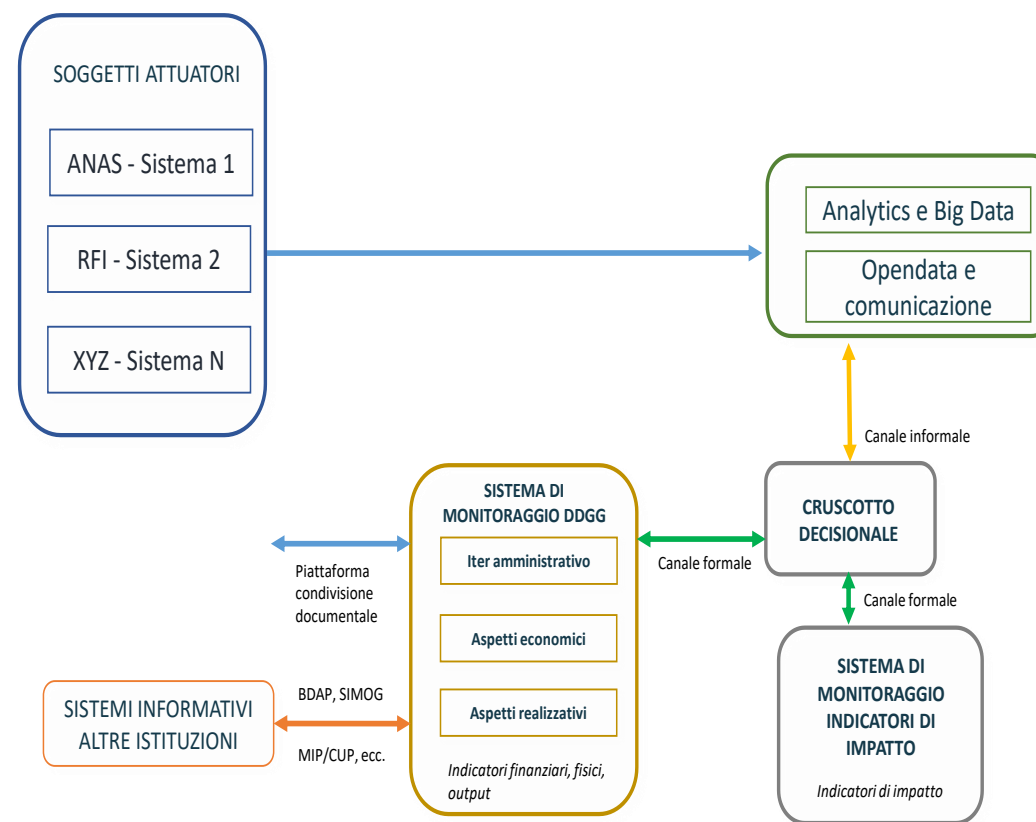
Fonte: Elaborazioni su dati e stime di fonte Istat (2021).

Monitoraggio: realizzazione di piattaforme di monitoraggio dei progetti di intervento, integrate con strumenti di analytics in grado di generare segnali informativi utili sia alla governance strategica sia a quella operativa.

Esempio:

- **Realizzato un primo impianto del sistema di monitoraggio dei progetti MIMS del PNRR**, con funzionalità adeguate a supportare i processi decisionali, amministrativi e realizzativi, da allargare anche a interventi del Ministero non compresi nel Pnrr /Fondo complementare.
- Indicatori di esecuzione e impatto atteso, visualizzazioni di sintesi e navigazioni di dettaglio, nonché una elevata interattività per particolari tipologie di utilizzatori.

Architettura della piattaforma di pianificazione e monitoraggio del PNRR per il MIMS



Conclusioni

Fattori di accelerazione dell'uso dei dati a fini di policy:

- sviluppo delle fonti statistiche ufficiali nel senso dell'integrazione tra dimensioni di analisi e della valorizzazione dei microdati;
- sviluppo di basi dati amministrative di elevata qualità;
- disponibilità crescente di Big data utilizzabili attraverso processi e strumenti che non implicano il trasferimento dei dati;
- sviluppo di metodologie avanzate di manipolazione e analisi dei dati;
- crescente integrabilità tra processi amministrativi e processi di monitoraggio/valutazione dei provvedimenti.

Il corretto utilizzo di questo potenziale richiede un approccio coerente al policy-making:

- orientamento, valutazione e monitoraggio devono costituire punti di riferimento sia per i processi legislativi sia per quelli gestionali;
- importanza dell'introduzione di soluzioni organizzative abilitanti da parte delle strutture di vertice delle amministrazioni per consentire la realizzazione effettiva di un approccio «data-driven».