

Le visioni futuristiche di Ponti non aiutano Toninelli e nemmeno noi

Non sono affatto sicuro che il ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, non debba presto pentirsi di avere scelto Marco Ponti come consulente privilegiato nell'analisi costi/benefici delle opere pubbliche. E ancor meno sono convinto che sia stata una buona idea quella di sottoporre alcuni progetti a un'analisi siffatta. Ambedue le scelte corrono il rischio di trasformarsi in un boomerang letale per le idee dei Cinque stelle. Vediamo perché. A me il professor Ponti sta simpatico. E' un dogmatico con senso dell'ironia. Sa prendersi in giro e non gli manca un tratto anarchico e visionario. Che però fa a pugno con la realtà. A suo modo è un liberista non temperato. Da qui nasce per esempio la sua avversione, poco nota, per le Ferrovie con rarissime eccezioni e il suo invece, quasi amore per strade e autostrade. "Le ferrovie? Assorbono un fiume di soldi pubblici in sussidi, mentre la strada genera moltissime risorse per lo stato." Posizione che si spinge fino al plauso (che condivido) per la Bre-Be-Mi. come è noto una delle autostrade meno frequentate d'Italia. E all'avversione per l'Alta Velocità Napoli-Bari, una delle opere, se non sbaglio, considerata invece strategica dal M5s. Ha destato non poco stupore apprendere che fra i costi da calcolare nell'analisi della Tav Ponti includa il mancato gettito fiscale derivante da una diminuzione del traffico stradale che genera imposte consistenti prodotte dal consumo di carburante di Tir e automobili. A cui aggiungere la diminuzione dei pedaggi autostradali per forza in decrescita. Cosicché Toninelli si trova nella scomoda posizione di essere sponsor di compagnie petrolifere, fabbri-

canti di Tir e della assai poco amate società autostradali. E le esternalità ambientali? Inquinamento e vittime del traffico automobilistico? Ampiamente compensate, secondo il professor Ponti, dal carico fiscale connesso allo stesso traffico. Anche qui un bel risultato per Toninelli, sempre che ne sia consapevole.

Di fatto in questo modo il ministro accetta una logica supereconomicista che fa a pugno con i valori più volte espressi dal suo movimento.

Ma proviamo ad estendere i criteri del professor Ponti al passato, al presente e al futuro. Per il passato è ovvio che quasi nessuna delle opere infrastrutturali realizzate in Europa (e nel mondo) nel campo delle ferrovie, delle metropolitane e dei trasporti pubblici avrebbe superato un esame di questo genere. Le grandi metropolitane per esempio di Londra, Parigi, Mosca inaugurate la prima addirittura nella seconda metà dell'Ottocento e le altre due nella prima metà del secolo scorso avrebbero retto ad una stima del passeggeri allora trasportati e alla conseguente diminuzione di traffico privato? Ma in compenso quanto capitale immateriale hanno aggiunto a queste metropoli? Quanto ne hanno aumentato la produttività e il benessere dei cittadini?

Quali erano le stime di traffico per l'Autostrada del Sole e quanto vale il fatto di avere una linea stradale che collega e unifica il nord e il sud d'Italia, a prescindere dai livelli di traffico? Per il presente temo che dovremmo sulla scia di questa impostazione chiudere quasi tutti i treni per pendolari italiani, far portare in tribunale i libri a tutte le società di trasporto pubbli-

co che nei casi migliori non superano il 50 per cento dei costi coperti da ricavi prodotti dai passeggeri. Per non parlare delle linee metropolitane i cui costi di investimento hanno tempi di ritorno praticamente inestimabili e risultano di fatto infinanzabili con capitali privati. Guardiamo al futuro. Dice Ponti che l'alta velocità Napoli-Bari sarebbe uno spreco assoluto e che il sud non di cemento avrebbe bisogno, ma di innovazione tecnologica. Forse un invito a sostituire la linea ferroviaria con un'autostrada digitale cara a Di Maio? Salvo poi una caduta di stile quando ricorda che mafia e camorra la farebbero sicuramente da padroni. Argomento che dovrebbe portarci a fermare ogni investimento al sud. Nel frattempo chiederei a Toninelli un'analisi costi/benefici delle innumerevoli piste ciclabili che vorrebbe realizzare. Con conseguente diminuzione delle entrate fiscali prodotte dal consumo di benzina e gasolio e nessuna nuova entrata associata. Forse Toninelli dovrebbe rendersi conto che in questo modo si uccide ogni criterio di servizio pubblico. A quando un'analisi costi/benefici del sistema sanitario pubblico e dove starebbe il vantaggio dell'acqua/bene pubblico da distribuire gratuitamente?

Resta da dire qualcosa su Marco Ponti visionario. Ponti immagina un mondo di auto elettriche a guida autonoma che renderanno del tutto obsoleto il trasporto pubblico. A parte il fatto che perderemmo tutte le accise sui carburanti (!) c'è solo una domanda. Ok, ma nel frattempo? Domanda a cui i rivoluzionari di tutti i tempi, promettendo paradisi futuri, di solito non rispondono.

Chicco Testa

