

GRANDI SPRECHI
PER GRANDI OPERE:
STIAMO PERDENDO
LA GUERRA GIUSTA

» MARCO PONTI
A PAG. 13

STIAMO PERDENDO LA LOTTA ALLO SPRECO

» MARCO PONTI*

Gli arditi esperimenti, prima del ministro Graziano Delrio e poi del suo successore Danilo Toninelli, di ridurre l'arbitrarietà delle scelte pubbliche nel settore delle infrastrutture di trasporto in Italia sembrano destinati a simmetrici fallimenti. Il primo pare aver capito subito l'impossibilità politica dell'operazione, e neanche ci ha provato davvero: ha emanato linee-guida per valutare, poi ha subito deciso che per le opere da lui giudicate "strategiche" (per 133 miliardi di euro, non noccioline) non occorre alcuna analisi. Tutte utili a priori.

TONINELLI CI HA PROVATO sul serio, facendo fare analisi in modo sistematico, per la prima volta in Italia senza coinvolgere i diretti interessati al progetto, cioè senza chiedere all'oste se il vino è buono, come si era fatto nei pochi precedenti di questo tipo. Si è scatenato l'inferno, con le accuse ai tecnici incaricati dal ministro di essere incapaci, parziali, corrotti... Quei tecnici (di cui chi scrive è il coordinatore senza compenso, o meglio con un compenso di immagine molto negativo), forti della letteratura internazionale più aggiornata, hanno definito u-

na metodologia che è risultata impietosa per gli investimenti ferroviari, che pure sono parte sostanziale del programma dei 5stelle, con qualche rara eccezione.

Poi è partito l'assalto alla metodologia da parte di un folto gruppo di studiosi che mai prima si era occupato di analisi costi-benefici nei trasporti, né aveva obiettato alla metodologia delle scelte precedenti. Almeno su questo avevano un'attenuante: essendo le scelte precedenti per gran parte arbitrarie, non c'erano molte metodologie da criticare, nemmeno per le opere più vistosamente inutili. Quei pochi esperti che di analisi ne avevano fatte, avevano sempre detto di sì a tutto, con grande soddisfazione dei committenti.

Dopo gli attacchi scientifici - sostenuti e pubblicizzati dai molti media - anche il mondo politico si è espresso e tutti hanno potuto vedere una perfetta solidarietà tra Lega, Pd, Forza Italia e Fratelli d'Italia. "Sì Tav, Sì tutto" è uno slogan assai diffuso e condiviso.

Potevano mancare le parti sociali? Confindustria si è spinta a definire le Grandi opere anticicliche e fondamentali per l'occupazione, ignorando forse che i tempi medi di realizzazione sono dell'ordine di una decina d'anni, e che il moltiplicatore occupazionale di un settore notoriamente *capital-intensive* è assai inferiore di quello, per esempio, dell'edilizia o delle manutenzioni. Il sindacato non si è dissociato, anche se il neoeletto leader della Cgil Mau-

rizio Landini ha dovuto fare, per dichiarate ragioni di consenso, un rapido cambio di rotta rispetto a posizioni precedenti. Siamo chiaramente di fronte a una volontà ferrea e plebiscitaria: il cemento è una assoluta priorità per il Paese, come cinquant'anni fa. Tutto cambia, ma non il peso del partito trasversale del cemento in Italia. Le analisi che contestano la sua supremazia sono, per definizione, condannate alla sconfitta. Questo appare evidente già nelle prime fasi del lavoro svolto: i risultati negativi per il progetto ferroviario del terzo valico tra Milano e Genova (6 miliardi di preventivo) sono stati immediatamente contraddetti da una scelta politica. E lo stesso potrebbe accadere per ferrovie destinate a rimanere deserte nel Mezzogiorno e per la linea ad alta velocità Brescia-Padova, opere tutte multimiliardarie. Il gruppo di analisti incaricato da Toninelli si è sempre dichiarato d'accordo sulla priorità delle scelte politiche su quelle tecniche. Quindi non può certo lamentarsi se i risultati del proprio lavoro saranno contraddetti dal governo.

LE TEORIE economiche moderne sui meccanismi di decisione pubblica confermano il quadro qui delineato: la ricerca del consenso è priorità assoluta del "principe e-

letto” (non del dittatore). E in termini di consenso le grandi opere civili sono uno strumento perfetto, non solo in Italia. Sono lunghe da realizzare: se risulteranno uno spreco, i responsabili politici non risponderanno. Chi paga, i contribuenti, non sanno e non sapranno a quanto ammonta lo sperpero. Gli utenti (sia i passeggeri sia chi

trasportamerci), non pagandol'opera, saranno comunque molto contenti, anche se i numeri saranno piccoli. I costruttori sono felici e spesso manifestano gratitudine ai politici. *Idem* i lavoratori dei cantieri. Politici locali e nazionali aumentano il loro consenso. Chi può chiedere di meglio? Peccato che queste opere, po-

vere di tecnologia (il settore è “maturo”) e di utilità dubbia, non faranno crescere il Paese, al contrario di settori nei quali il resto del mondo sviluppato dedica la gran parte degli investimenti pubblici.

**coordinatore della commissione di esperti che ha redatto l'analisi costi-benefici sul Tav Torino Lione per il ministero dei Trasporti*

