

MARCO PONTI Il docente universitario incaricato da Toninelli dell'analisi costi-benefici
 "Il metodo non è infallibile, ma è il migliore a livello internazionale per dare una valutazione"

“Sulle dieci grandi opere la decisione sarà politica”

INTERVISTA

GIUSEPPE SALVAGGIULO
TORINO

«L'analisi dei costi delle grandi opere è indispensabile, ma la decisione alla fine sarà politica». Marco Ponti, già docente di Economia e pianificazione dei trasporti al Politecnico di Milano, è l'uomo incaricato dal ministro Toninelli dell'analisi costi-benefici di dieci grandi opere da 25 miliardi di euro. «Non sono un oracolo e non lavoro da solo: con me ci sono quattro noti esperti, con competenze economiche ed ingegneristiche ed esperienze all'estero».

Che cosa bisogna aspettarsi dal vostro lavoro?

«Non una verità assoluta. L'analisi costi-benefici è una pratica imperfetta. Ha molti difetti e i risultati non sono certi perché riguarda previsioni sul futuro. Tuttavia a livello internazionale è riconosciuta come il miglior sistema esistente per aiutare la decisione pubblica. Aiutare, non sostituire».

Che cosa intende dire?

«Che la decisione finale, in democrazia, spetta alla politica. E la politica se ne deve assumere la responsabilità, senza delegarla all'analisi costi-benefici».

Il governo potrebbe decidere in modo non conforme alla vostra analisi?

«Certo, ci sono logiche politiche che sfuggono all'analisi tecnica. Purché il decisore politico le spieghi ai cittadini-contribuenti».

Il vostro aiuto alla decisione in cosa consiste?

«Le risorse pubbliche sono scarse, non si può fare tutto. L'analisi costi-benefici confronta i progetti per stabilire quali sono quelli più utili».

Che lavoro fate?

«Misuriamo costi e benefici di un'opera per la collettività. Non solo economici, il che rende l'analisi più complicata».

Per esempio?

«Oltre ai soldi spesi ci sono benefici per gli utenti, ricadute occupazionali, impatto ambientale positivo o negativo, potenziale diminuzione di incidenti, risparmi di tempo di viaggio e altro ancora».

Come si fa ad avere risultati oggettivi?

«C'è una vasta letteratura, ci atteniamo a standard riconosciuti da Banca mondiale, Commissione Ue, Ocse. Non è una cosa casereccia, all'amatriciana».

Il M5S si professa ogni giorno No Tav. Aspetta da voi l'avallo di una decisione politica già presa?

«Non sarebbe un uso corretto del nostro lavoro. Certo non si può non decidere su grandi e costose opere senza un'analisi di questo tipo. Il governo precedente non l'aveva fatta su 132 miliardi di investimenti. L'uso opaco dei soldi pubblici è una questione di etica democratica».

Come giudica le dichiarazioni dei ministri prima di conoscere i risultati dell'analisi costi-benefici?

«Come quelle dei governi precedenti che decidevano a prescindere dai numeri».

Le pressione mediatica e po-

litica vi crea problemi?

«Ho fatto analisi costi-benefici in ogni angolo del Pianeta: ovunque ci sono pressioni, conflitti, interessi. Preferirei lavorare in silenzio e senza fretta, ma siamo abituati».

Sulle grandi opere sono state fatte diverse analisi costi-benefici, tutte positive.

«Guarda caso tutte le analisi hanno dato lo stesso responso: progetto meraviglioso!».

Guarda caso?

«Diciamo che finora s'è chiesto all'oste com'è il vino».

Il lavoro fatto dall'Osservatorio Tav non è sufficiente?

«L'Osservatorio affidava le analisi a soggetti privati favorevoli all'opera, senza gara né garanzie di indipendenza. I benefici erano probabilmente sovrastimati, i costi sottostimati. Anche l'Osservatorio ha ammesso che si basava su previsioni di traffico errate».

Si obietta che il traffico merci tra Italia e Francia non è aumentato perché c'è una linea vecchia.

«Nel merito non posso entrare. Ancora un po' di pazienza, parleranno i numeri».

Lei è No Tav?

«Falso. Negli anni scorsi ho fatto i calcoli con i pochi numeri ufficiali disponibili. Con quei numeri, se avessi presentato un progetto di linea ad Alta velocità alla Banca mondiale, non sarei stato licenziato l'indomani, ma il pomeriggio stesso».

Lei è un fautore del trasporto su gomma.

«Non è una mia opinione. Il trasporto su gomma rende allo Stato circa 40 miliardi netti l'anno; quello su ferro, contro cui non ho nulla, ne costa 8».

L'Alta velocità ha cambiato la vita a molti italiani.

«I buchi nel bilancio pubblico no? Tutti i progetti danno benefici, bisogna calcolarne i costi. Altrimenti l'Alta velocità ci porta in Grecia, non in Francia. Non so se è chiara la metafora».

Chiamparino ha detto: se Cavour avesse fatto l'analisi costi-benefici, anziché costruire il Traforo del Frejus avrebbe al massimo raddoppiato la mulattiera del Moncenisio.

«E allora che dire delle Piramidi? E della Basilica di San Pietro? Su, non mi paiono argomenti solidi!».

Darete i risultati insieme?

«Neanche Mandrake ci riuscirebbe. Faremo il meglio».

Da cosa comincerete?

«Tav Torino-Lione, Terzo valico e Tav Brescia-Padova».

Tempi?

«Siamo prudenti: entro Natale. Forse prima».

Per le opere già avviate come vi regolate?

«C'è un metodo specifico: si scontano i costi già sostenuti. Se l'opera è al 10% o al 60 cambia molto».

Teme pressioni politiche?

«Qualsiasi cosa diremo, saremo accusati di faziosità politica. È nel conto. Nessuno è santo e infallibile e la terzietà assoluta non esiste, ma siamo gente perbene, al soldo di nessuno».

In che senso?

«Lavoriamo da luglio ma il nostro contratto è stato firmato qualche giorno fa. Per tre mesi ci siamo pagati anche treni e aerei. I miei collaboratori sono pagati secondo le tabelle ministeriali, sotto gli standard internazionali».

E lei?

«Io lavoro gratis. È il prezzo della mia libertà». —

© BY NE NO ALCUNI DIRITTI RISERVATI



MARCO PONTI
CAPO TASK FORCE
SULLE GRANDI OPERE

Non sono un oracolo
ma guardo i numeri
Finora si è chiesto
all'oste se il vino
è buono, noi siamo
gente onesta

Le tappe della vicenda



Il primo studio di fattibilità
È del 1991. Nel 1994 la Torino-Lione è tra i 14 prioritari europei nel settore trasporti



L'accordo italo-francese
Nel 2001 Giuliano Amato e Jaques Chirac firmano il trattato per la realizzazione della linea



Lo stop ai lavori
Nel 2005 il governo, a seguito delle proteste, ferma i lavori



Il nuovo progetto
Dal 2011 il cantiere riprende con un nuovo progetto. I lavori sono organizzati in 81 bandi di gara distribuiti su 12 cantieri

