

Cascetta e Ponti: stop a Torino-Lione e altre tratte Av; con interventi sulle reti esistenti impatto più rapido su cantieri e Pil

«Spending review» sulle infrastrutture: meno grandi opere e più manutenzione



“*Troppi interventi in legge obiettivo: ora progetti low cost e più metropolitane*”

ENNIO CASCETTA, ORDINARIO DI PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI A NAPOLI



“*Il Brennero serve, ma il trasporto merci su ferro non può salire molto in Italia*”

MARCO PONTI, ORDINARIO DI ECONOMIA DEI TRASPORTI AL POLITECNICO DI MILANO

DI ALESSANDRO ARONA

La crisi economico-finanziaria e le difficoltà di bilancio italiane imporranno necessariamente al nuovo Governo una drastica riflessione in materia di infrastrutture.

Su come utilizzare al meglio le poche risorse esistenti, per opere davvero utili al Paese, e anche su come fare in modo che tali risorse si trasformino velocemente in cantieri, mentre al contrario abbiamo avuto molti stanziamenti Cipe congelati per anni (si veda inchiesta Ance sul numero 9/2013), e molte risorse Fesr (co-finanziamenti) e Fas rinviate a tempi lunghi.

Abbiamo posto queste ri-

flessioni a **Ennio Cascetta** e **Marco Ponti**, due tra i massimi esperti in Italia in materia di infrastrutture di trasporto (*le due interviste integrali sul nostro sito, sezione Infrastrutture*).

«Il metodo della legge obiettivo – sostiene **Cascetta** – è stato fallimentare. Tantissimi progetti, spesso di modesta qualità e troppo costosi, e pochissime realizzazioni. In termini di spesa effettiva, infatti, l'Italia negli ultimi anni ha investito in infrastrutture (rispetto al Pil) meno di altri Paesi europei. Paradossalmente affastellare tanti progetti non fa spendere di più, ma di meno».

Niente più scelte ideologiche o “di campanile” sulle grandi opere, concordano Cascetta e Ponti: le prio-

rità vanno scelte sulla base di studi tecnico-finanziari (che invece in questi anni non si sono quasi mai fatti), con analisi comparative e con logiche di contesto sugli obiettivi trasportistici.

«Se avessimo fatto queste analisi – spiega **Ponti** – non avremmo mai costruito la Torino-Milano ad alta velocità, che è costata tre volte più della media europea e che non sarebbe stata in equilibrio costi-benefici neanche pagandola due terzi in meno». D'accordo Cascetta: «La Tav To-Mi-Na ci è costata (al netto dell'orografia) il doppio della media europea: avremmo potuto risparmiare 10 miliardi di euro».

Oltre alla selezione “scientifica” delle priorità,

dunque, i due professori sono d'accordo sulla revisione “low cost” dei progetti. «Non sempre – spiega ad esempio **Ponti** – servono i raddoppi ferroviari: in Germania e Giappone riescono con la tecnologia a far correre 110 treni al giorno su un binario unico».

D'accordo anche sulle vere priorità: meno nuove tratte Av, scelta di un solo valico alpino su cui puntare, meno autostrade in Pf (che le banche non finanziano); e invece più metropolitane e ferrovie urbane, su cui abbiamo dotazioni largamente inferiori alla media europea, e più manutenzioni delle reti stradali e ferroviarie, che sono state trascurate in questi anni. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL SITO



TORINO-LIONE

Quanto costerebbe bloccare l'opera oggi? Le prime stime

Già speso un miliardo (tra Italia e Francia) e c'è poi il rischio di indennizzi



FERROVIE

Al Cipe del 18 febbraio ok alle prime tratte della Napoli-Bari

Via libera nella stessa seduta anche al 2 lotto costruttivo del Brennero

