

Grandi Opere, ora proviamo a fare i conti

di **Marco Ponti*** da *Il Fatto Quotidiano* del 07-08-2018

Anche il ministro dei Trasporti del governo precedente voleva fare i conti. Ha anche pubblicato delle buone linee guida su come farli, e ne ha reso virtuosamente obbligatorio l'uso per valutare i progetti come si fa in molti paesi sviluppati. Poi ha cambiato misteriosamente idea, e ha deciso che le linee-guida valevano per i progetti degli altri, non per quelli che decideva lui. Uno pensa: magari due o tre. Non esattamente: una infinita lista, per un totale che si aggira sui 130 miliardi di Euro, che, data la situazione del bilancio italiano, è tutto quello che verosimilmente si potrà fare nei prossimi decenni. A scampo di rischi che qualche ministro postero possa avere idee di far cose diverse.

Per nessuno di questi progetti dunque si sono finora fatti conti. Uno pensa: vabbè, le linee-guida parlano di analisi costi-benefici sociali, che sono complicate. Ma non si sono fatte nemmeno banalissime analisi finanziarie (cioè costi e ricavi per lo Stato). Vabbè, il denaro non è tutto. Ma non si sono fatte nemmeno analisi di traffico: cioè non si sa cosa ci passerà su nei prossimi anni. Qui il "vabbè" viene più difficile...

In realtà, qualche analisi costi-benefici è stata fatta, ma si è chiesto senza vergogna sempre all'oste se il vino è buono: per le ferrovie alle Ferrovie dello Stato, per autostrade alle autostrade ecc.. Infatti nessuna di queste analisi è risultata negativa, a volte anche a costo del ridicolo (previsioni di traffico gonfiate, attese di benefici inesistenti ecc.).

Quando qualcuno pensa che è ora di decidere, e che si sono fatti fin troppi conti, dovrebbe ripensarci. Altri che pensano che comunque le grandi opere fanno crescere l'economia del Paese e ci portano in Europa, dovrebbero invece rendersi conto che opere costosissime e di scarsa utilità ci portano in Grecia, non in Europa.

Visto poi che le opere più costose per lo Stato sono quelle ferroviarie (sono le uniche per cui pagano soltanto i contribuenti, gli utenti pagano solo per i treni che usano, e spesso neanche per quelli), per queste ci vuole la massima cautela, grandi o piccole che siano.

Adesso il ministero dei Trasporti guidato da Danilo Toninelli ci prova, pur con tempi e risorse limitate da vari vincoli politici e tecnici (per avere un'idea, le analisi economiche e finanziarie per la Banca Mondiale sono stimate dover costare circa un millesimo del valore del progetto, trattandosi qui di progetti per oltre una decina di miliardi si può capire il problema...). D'altronde, fare scelte che risultino uno spreco anche di parte di quei miliardi costerebbe al Paese di più.

Le analisi costi-benefici sociali (dette "social cost-benefit" in inglese, non hanno a che vedere con le analisi finanziarie: misurano anche i costi ambientali, quelli di sicurezza, i risparmi di tempo, gli effetti occupazionali ecc.).

Queste analisi sono solo stime, non dicono verità, che in questo settore non esistono. Ma sono giudicate a livello mondiale le migliori stime possibili. E non valgono tanto per il loro contenuto tecnico, ma per quello politico, in quanto riducono, non eliminano, l'"arbitrarietà del principe" nell'uso dei soldi dei contribuenti. La politica deve mantenere l'ultima parola nelle scelte. Ma non può non fare le analisi, e deve renderle pubbliche. Nei Paesi sviluppati questo si chiama "accountability". Il concetto è da noi così poco praticato che è difficile tradurre il termine.

** Professore di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, editorialista del Fatto fin dagli inizi, è stato incaricato (senza compenso) dal ministero dei Trasporti di coadiuvare la struttura tecnica di missione per l'analisi costi-benefici delle opere in via di realizzazione*