

PRIMO PIANO

ECONOMIA E TRASPORTI

MARCO PONTI Il professor guiderà, gratis, i valutatori del governo
"La costi-benefici prassi internazionale dei Paesi civili, non dell'Italia"

“I numeri proveranno se dieci grandi opere sono utili oppure no”

COLLOQUIO**MAURIZIO TROPEANO**
TORINO

Non solo la Torino-Lione e non solo grandi opere perché «faremo un'analisi costi e benefici di tutti i progetti che sono sul tavolo del ministero delle Infrastrutture. La lista è piuttosto lunghetta. Ed è la prima volta che in Italia si fa un'operazione di revisione completa sulla necessità e sostenibilità di opere ferroviarie e stradali del sistema dei trasporti nazionale». Marco Ponti, docente in pensione di Economia dei Trasporti del Politecnico di Milano, spiega così la decisione di guidare la struttura del ministero delle Infrastrutture incaricata di fare quel lavoro di verifica su una decina di progetti, la maggior parte osteggiata da sempre dal M5S, che ha scatenato la rivolta dei rappresentanti istituzionali e delle forze economiche locali, in primis il Piemonte, preoccupati per un eventuale stop a

cantieri ritenuti strategici. Ponti non vuole entrare nel merito delle polemiche e si limita a spiegare: «La valutazione socio-economica di grandi opere è una prassi internazionale comune utilizzata in tutti i paesi civili. Poi c'è il Gabon. E l'Italia dove l'analisi costi e benefici non è mai stata fatta».

Classe 1941, una laurea in architettura e poi per 13 anni consulente per la Banca Mondiale nel settore dei trasporti, Ponti si è scontrato apertamente con i promotori della Torino-Lione. Un collaboratore dell'ex ministro Lunardi «mi ha definito un pericoloso comunista-liberista, cosa di cui vado molto fiero», scrive nella sua presentazione sul blog del Fatto Quotidiano. Su YouTube si può recuperare un video di uno scontro con Paolo Foietta, allora tecnico dell'Osservatorio e ora commissario governativo Tav. Quando la sua nomina sarà ufficializzata non è difficile immaginare le polemiche da parte del fronte del Sì. Ponti, però, mette le mani avanti e rivendica la sua indipendenza: «Sono stato consulente di molti ministri dei trasporti e dell'economia con rapporti in genere dif-

ficilissimi. Alla fine mi hanno sempre cacciato. E adesso sono pronto a fare le valigie anche con il sesto». Poi spiega: «In passato ho anche criticato i No Tav ma non è questo il tema. Il mio lavoro e la mia esperienza e la mia forza si basano solo sui numeri, dati senza alcuna valutazione ideologica». Anche se «devo dire che per quanto riguarda le stime di traffico dei No Tav sulla Torino-Lione sono corrette tanto che sono state fatte proprie dai promotori». E dal suo punto di vista «a maggior garanzia della mia indipendenza ho chiesto di non essere pagato per il mio lavoro».

Ponti non spiega quali saranno i progetti sottoposti all'opera di revisione ma la lista comprende una decina di grandi opere. Il ministro Toninelli alla commissione Ambiente della Camera, qualche spunto in più l'ha dato: la Gronda autostradale di Genova, l'aeroporto di Firenze e la Pedemontana Lombarda. E poi c'è la rete



Peso: 54%

ad Alta Velocità: Terzo Valico, il Nodo di Firenze, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione. E ai deputati Toninelli ha spiegato anche che «il Governo potrà agire una volta verificata l'utilità delle singole opere e la loro sostenibilità nel contesto attuale, e potrà anche valutare l'eventuale vantaggio e gli eventuali costi di tutte le alternative che saranno ipotizzate, compresa quella di recedere dalla prosecuzione dell'opera».

Il lavoro di Ponti e del suo gruppo servirà per definire se «un'opera è necessaria oppure

no» e anche per indicare «su quali opere sia meglio spendere le risorse pubbliche». Sulla Torino-Lione il ministro Toninelli vorrebbe avere delle risposte ad ottobre. Ponti, però, non si sbilancia, e si dice pronto a prendere in esame il lavoro già fatto dai promotori dell'opera - «anche se non puoi chiedere all'oste se il suo vino è buono» - a cui per altro non ha lesinato critiche. In ogni caso Parigi è pronto a lasciare all'Italia il tempo necessario per le sue riflessioni come ha spiegato il ministro dell'Economia, Le Maire: «Gli interrogativi sono legittimi. È un progetto che

costa diversi miliardi di cui bisogna garantire la redditività ai contribuenti. Aspettiamo la posizione ufficiale di Roma, siamo pazienti». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

I progetti in discussione

La Torino-Lione

La costruzione costa 8,5 miliardi, il 40% arriva dall'Ue. In Francia si sta scavando una galleria di geognostica primo tratto del tunnel di base

Alta velocità Brescia-Padova

Il completamento della linea Av che da Torino raggiunge Venezia costa circa 8 miliardi. È stato firmato il contratto per il primo lotto da 1,6 miliardi

Pedemontana lombarda

Il completamento della Pedemontana Lombarda resta in forse, la Regione ha salvato dal fallimento la società che gestisce l'A36

Gronda di Genova

I lavori dovrebbero partire nel 2019 e durare 10 anni per un costo di circa 4,5 miliardi e una lunghezza di 61 chilometri buona parte dei quali in galleria

Terzo Valico

La realizzazione del nuovo collegamento costa 6,2 miliardi e la linea dovrebbe essere attivata nel 2022. Attualmente lavorano al cantiere circa 1000 persone

Aeroporto di Firenze

Il progetto per l'ampliamento dell'aeroporto di Perentola e la realizzazione di una nuova pista di 2,4 chilometri costa 320 milioni, metà dei quali a carico dello Stato



MARCO PONTI
PRESIDENTE DEL GRUPPO
DI ANALISI DEL GOVERNO



Lavoro sui dati senza ideologia. Ho criticato i No Tav ma sulle stime di traffico hanno ragione loro



Il montaggio della talpa utilizzata a Chiomonte

MAURIZIO BOSIO / REPORTERS



Peso: 54%