

TAV, NELL'ANALISI
COSTI-BENEFICI
CONTANO
SOLO I NUMERI

◉ MARCO PONTI A PAG. 13

TAV, I CONTI SEPARATI DALLE OPINIONI

In un intervento sull'Huffington Post, l'ex procuratore di Torino Gian Carlo Caselli ha contestato la commissione tecnica del ministero dei Trasporti incaricata dell'analisi costi-benefici sul Tav Torino-Lione, perché non avrebbe "i requisiti di terzietà e obiettività che per definizione devono caratterizzare ogni analisi che voglia esprimere valutazioni corrette e affidabili". Tra le accuse dirette all'economista Marco Ponti, che di quella commissione è presidente, c'è la seguente: "Senza neppure l'ombra di una procedura concorsuale, è stato il capo a designare personalmente ben 5 su 6 componenti della commissione, tutti soggetti che già avevano manifestato opinioni contrarie all'opera. Oltre a essere parte, a vario titolo, di un network riconducibile al 'capo' e a interessi ben poco conciliabili con quelli del Tav".

» MARCO PONTI*

S piace molto che Gian Carlo Caselli, figura per tutta la sua vita di magistrato così attento alla verità, anche assumendosi rischi personali estremi, abbia improvvisamente preso per buone le notizie di una serrata campagna di stampa contro l'attuale operazione di valutazione socioeconomica di progetti pubblici molto costosi e molto controversi.

Iniziamo dalla formazione del gruppo dei valutatori: non sono affatto stati scelti direttamente dal responsabile, che certo ne ha suggerito alcuni nomi in base a curricula controllabili. Non tutti i nomi suggeriti sono stati accettati dal ministero dei Trasporti e uno degli esperti non era tra i suggeriti.

È poi falso che la maggior parte abbiano cointeressenze economiche con la società di consulenza di cui il scrivente è socio di minoranza e presidente (Bridges Research), ma senza alcuna delega: soltanto uno è un suo diretto collaboratore in tale società e un altro è addirittura un concorrente.

Certo che sarebbe stato meglio fare un

concorso internazionale per selezionare i valutatori, chi scrive lo ha sempre sostenuto. Ma questo avrebbe richiesto verosimilmente tempi molto lunghi tra gara e svolgimento delle analisi, e costi molto maggiori (le retribuzioni del ministero sono assai modeste per gli standard internazionali, e il responsabile non è retribuito).

La politica ha i suoi tempi, e tra l'altro alcune opere sono state inspiegabilmente accelerate dal governo uscente, quello guidato da Paolo Gentiloni, senza alcuna valutazione. Una fretta certo non opportuna, che sembra molto orientata a rendere irreversibili decisioni di spesa molto controverse. Ogni mese che passa queste opere saranno meno reversibili, e, nel caso risultassero uno spreco di denari pubblici, genererebbero un danno rilevante al benessere collettivo, dati gli enormi costi in gioco.

La cosa più straordinaria è l'asimmetria tra quanta neutralità si pretenda oggi e quanta se ne sia pretesa dai governi

precedenti: in particolare il ministro dei Trasporti precedente, Graziano Delrio, ha deciso opere per 132 miliardi di euro con pochissime analisi economico-finanziarie (e quelle pochissime esistenti risultano molto datate, e alcune eseguite dai costruttori stessi, senza che gli organi di stampa oggi così attenti sollevassero obiezioni), facendosi certo supportare da tecnici di grande valore, ma non in alcun modo rappresentativi di tendenze opposte.

E veniamo alle posizioni preconcepite attribuite alla squadra dei valutatori. Gian Carlo Caselli, inspiegabilmente, trova inaccettabile che un tecnico (lo scrivente in una intervista aveva usato l'esempio di un medico) giudichi dai dati come nega-



tiva (o eventualmente positiva) una situazione di propria competenza e, da studioso, renda pubblica tale valutazione in ogni sede. Rispondiamo a Caselli che stiamo lavorando solo ed esclusivamente sulla scorta di dati e numeri, perché i numeri, come i fatti, hanno la testa dura. E che, nel rifare i conti, stiamo approcciando il dossier Tav Torino-Lione come sempre col massimo rigore, la dovuta "neutralità" scientifica e quel senso di responsabilità che la situazione finanziaria del nostro Stato e i bisogni sociali del Paese richiedono.

Lo abbiamo sempre detto: l'analisi costi-benefici non è certo la Bibbia e non deresponsabilizza la politica, ma conferisce trasparenza alla decisione della politica stessa, rende più avveduto il dibattito pubblico e toglie spazio all'"arbitrio del Principe".

** Ha insegnato a lungo Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, oggi è l'esperto incaricato delle valutazioni economiche della Struttura tecnica di missione del ministero dei Trasporti (con cui collabora a titolo gratuito)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA