

Grandi opere Sulla base di quali criteri si decide di realizzare o meno un'infrastruttura? I cittadini hanno diritto a un'informazione più completa sull'Alta velocità

LA TAV E QUEI PASTICCI TRA COSTI E BENEFICI

Il caso Marco Ponti

I PASTICCI TRA COSTI E BENEFICI

Brescia-Bergamo-Milano
Sulla Brebemi, l'esperto
Ponti ha scritto in
un articolo che i risultati
dell'investimento
sono positivi

Lo «statista»
Danilo Toninelli ha detto
ieri come la pensa: a
Torino serve una linea
della metro, non un buco
nella montagna

di **Marco Imarisio**
e **Gian Antonio Stella**

«**D**edico questo video a quelli bravi a fare i conti. A chi ha detto che la Brebemi stava in piedi!», ridacchiava venerdì il sottosegretario pentastellato Stefano Buffagni in un video in cui percorreva solo soletto la A35 lungo sei corsie semivuote: «Non fidatevi delle parole di un politico. Fidatevi dei dati. Fidatevi della realtà. La realtà è questa: il deserto».

Aaalt! Contrordine, grillini: non sparate sulla Brescia-Milano. Quelli «bravi a fare i conti» presi per i fondelli oggi come inaffidabili sono infatti gli stessi schierati da anni contro la Torino-Lione. A partire dal presidente della commissione sulla Tav nominato dal governo giallo-verde, Marco Ponti. Che mesi dopo l'ennesimo attacco dell'allora «cittadino deputato» Danilo Toninelli contro l'autostrada poco frequentata («una cattedrale di cemento sulla terra lombarda. Dannosa perché impattante in

maniera devastante») scriveva a fine 2015 su *lavoce.info* un articolo di lode davvero inusuale per un cattedratico. Titolo: «Lo straordinario risultato della Brebemi». Ma come: lui? Lui. E questa discrepanza tra i giudizi suoi e le sentenze dei bellicosissimi guardiani dell'ortodossia No-Tav può aiutare a capire il pantano in cui si dibatte oggi il progetto della tanto dibattuta linea ad alta velocità Torino-Lione. Con la rottura, almeno a parole insanabile, all'interno dello stesso esecutivo populista.

S

ono anni che i duri e puri al seguito di Beppe Grillo vanno all'offensiva sulla nuova arteria Brescia-Bergamo-Milano costruita «tutta a spese dei privati» (poi si vedrà che di fatto non sarà così) per alleggerire il traffico sulla A4. Anni di denunce contro lo Stato e la Regione Lombardia e l'interessato regalo agli attori economici legati a Expo e alle «infrastrutture deliranti» co-

me appunto la Brebemi e «al crimine organizzato». Anni di esposti alla Corte dei Conti «per definire le responsabilità di questo spreco di denaro pubblico». Anni di appelli a «revocare la concessione». Anni di video postati con ragazzi che giocano a calcio in mezzo all'autostrada («non c'è una macchina!») o filmati da un casello all'altro: «Il consigliere pentastellato Dario Violi ha percorso i 60 km della Brebemi incrociando una decina di auto»...

Finché Marco Ponti, mentre giornali locali titolavano sul flop dell'autostrada semivuota costata il triplo (con gli interessi) di quanto preventivato, scriveva su *lavoce.info* l'articolo che dicevamo: «Lo straordinario risultato della Brebemi». Dove spiegava che tutti gli aspetti sono stati trattati «quindi non vi torneremo». Tuttavia, aggiungeva, «è sorta la curiosità, anche scientifica, di verificare gli



aspetti economici dell'opera, una volta realizzata con costi finanziari assai superiori a quelli previsti all'inizio, circa 1,6 miliardi (2,4 miliardi compresi gli oneri finanziari) contro gli iniziali 0,7 degli studi di fattibilità». «Curiosità». Cui risponde: «Pur con costi molto più elevati di quelli previsti all'inizio e traffici inferiori alle previsioni (...) il risultato dell'investimento è positivo». Per capirci: «è sufficiente una modesta riduzione del traffico deviato sulla Brebemi per conseguire grandi riduzioni di costi».

Evviva. Restano però domande fastidiose: a parte il contrasto con i numeri di Autostrade (secondo cui dal 2015 al 2018 il traffico sulla A4 non è calato affatto ma cresciuto ancora del 3,6%) ha avuto un peso, in questa analisi benedicente e in contrasto con le denunce dei giornali e dei grillini, il fatto che il progetto era stato seguito passo passo dalla Trt-Trasporti e Territorio? Cioè la società la cui spina dorsale è da sempre lo stesso Marco Ponti? E le consulenze retribuite a partire dal progetto iniziale e culminate nel 2010 con una analisi costi-benefici? Per carità, a pensar male si fa peccato. E non è proprio il caso. Colpisce, però, trovare tracce di analisi targate Trt del progetto Brebemi che fanno riferimento a studi precedenti anche agli anni Novanta, studi oggi spariti dal sito. Cosa avrebbero detto, gli adamantini avversari delle grandi opere, se si fosse trattato d'una società in qualche modo vicina ad altri partiti o movimenti?

«Il ponte sullo Stretto? Inutile. La linea ad alta velocità Salerno-Sicilia? Idem. L'autostrada A12 Cecina-Civitavecchia? Non ne parliamo», scriveva 15 anni fa il Giornale della Scienza spiegando come uno studio di ricercatori della

Cattolica e del Politecnico, Ponti in testa, avesse di fatto bocciato per il rapporto costi-benefici tutta una serie di infrastrutture agognate: «Unica eccezione la Brebemi con un guadagno per i cittadini di quasi 720 milioni di euro». Alla fine, dopo una confortante accelerazione del traffico seguita alla partenza falsa, finirà davvero così? Auguri.

Resta il tema: in base a quali presunti criteri «scientifici» sarà deciso volta per volta se fare o non fare questa o quella grande opera? E come può essere chiesto ai cittadini di fidarsi ciecamente del giudizio elaborato nelle segrete stanze da una commissione in cui cinque su sei dei commissari hanno ruotato o ancora ruotano intorno non solo allo stesso luminare, per quanto geniale sia, ma perfino intorno alla stessa società o ai suoi satelliti?

Almeno una garanzia dovrebbe essere data a quei cittadini che da mesi e mesi assistono basiti al rimpallo di responsabilità sull'utilità o meno delle grandi opere invocate da una larga platea di imprenditori e territori e sindacati: la trasparenza. Quella assoluta. Quella mistica. Quella invocata per anni e anni, giustamente, da Beppe Grillo. Scusate: ma se quei cittadini sono ritenuti in grado di scavalcare il Parlamento con il nuovo referendum chiesto a gran voce dal Movimento anche su temi ostici, non avrebbero diritto anche a una informazione più completa sulla Tav, che non dia l'impressione di essere stata confezionata sulle aspettative di chi l'ha commissionata?

Danilo Toninelli ha già detto, ieri, analisi o no, come la pensa. «A Torino serve una linea della metro, non un buco nella montagna. Chi se ne frega di andare a Lione!» Uno statista.