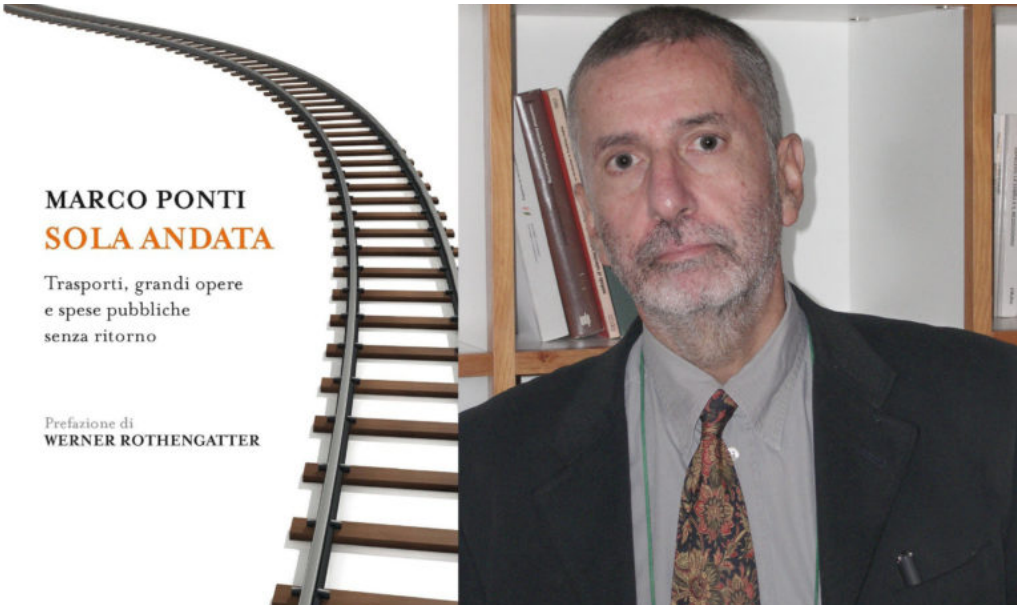
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Marco Ponti: quell'irresistibile fascino delle grandi opere in Italia

Intervista a ruota libera al docente, esperto e opinionista, in occasione del suo ultimo libro *Sola andata*, in cui sfata molti luoghi comuni sulle infrastrutture e la loro presunta utilità

Professor Ponti, partiamo dal caso lombardo: perchè, dal punto di vista di un'analisi costi-benefici, la Pedemontana appare un flop (nonostante i numeri lentamente stiano migliorando)? Anche la BreBeMi pareva fondamentale, e invece… Dipende solo dal fatto che queste infrastrutture non sono ancora completate e messe in rete tra di loro o c'è dell'altro?

Non è stata fatta alcuna analisi costi-benefici che sia nota, è questo è di per sé grave. Io ipotizzo che non avrebbe passato quel test, dato il percorso infelice e le enormi difficoltà nel trovare i finanziamenti privati, con una richiesta di una quota pubblica esorbitante, altro che quella per la BreBeMi. Questo è un chiaro indice che il traffico prevedibile era modesto. Per la BreBeMi, se tutto andrà male, lo Stato dovrà metterci al massimo 600 milioni. In generale, questo scandalizzarsi perché alcune autostrade non si ripagano totalmente ma solo in parte, lascia molto perplessi. Le linee ferroviarie AV, costosissime e che in generale non trasportano proletari ma gente con molta fretta, sono interamente ed a priori a carico dello Stato, ma questo non si può dire: c'è la "cura del ferro" che tutto giustifica. Per esempio, la linea Milano-Torino di 120

km è costata ai contribuenti circa 8 miliardi (ed è semideserta), tre volte tanto di analoghe linee di pianura francesi. Tuttavia, nessuno fiata, anche perché forse non tutti piangono se un'opera costa moltissimo. Tanto chi paga (i contribuenti futuri), non lo sanno, e certo non si perderanno voti. I costruttori son molto contenti, e spesso manifestano gratitudine, certo un nobile sentimento.

Nonostante i numeri dicano che non siamo un Paese iperinfrastrutturato, sempre più spesso i nuovi progetti vengono osteggiati ed etichettati solamente come "mangia suolo", anche se strategicamente importanti (nuove tratte AV, autostrada Broni-Mortara etc…). Come mai? Non sono sufficienti le misure di compensazione attualmente messe in campo?
I numeri seri, cioè quelli di una megaricerca della Banca d'Italia di quando c'era Mario Draghi, non dicono affatto che siamo sotto-infrastrutturati. Lo dicono i costruttori a braccetto con i politici. Che le nuove tratte AV o autostradali siano strategicamente importanti dovrebbero proprio dirlo le analisi del tipo costi-benefici sociali, ma queste analisi non si fanno, e quelle poche indipendenti dicono tutto il contrario (si veda in particolare quelle per la Brescia-Padova AV presentate a Roma il 19 settembre). Poi, lo "spreco di suolo" è una leggenda: spreco di suolo per cosa, per un'agricoltura super-sussidiata con soldi pubblici, e super-inquinante (più dei trasporti)? Comunque, per le infrastrutture lo spreco di suolo è relativamente ridotto e, se sono ben utilizzate, di certo di spreco non si tratta, anzi, sono beni pubblici essenziali.

I cantieri delle opere autostradali: un affare solo per i concessionari (privati) e un grande esborso per il soggetto pubblico?
Le autostrade sono pagate per la grandissima parte dagli utenti con pedaggi e tasse sui carburanti, al contrario delle ferrovie, che sono per lo Stato un enorme drenaggio di scarse risorse, sia in conto investimenti che in conto esercizio. Abbiamo le tariffe ferroviarie più basse d'Europa e le tasse sulla benzina tra le più alte del mondo. Che poi i concessionari (non lo Stato!) guadagnino troppo è un'assoluta e ferrea certezza. Ma tanto gli automobilisti non fiatano, e lo Stato chiude un occhio o due sui rialzi delle tariffe e il prolungamento senza gara delle concessioni. I concessionari son diventati dei "cari amici" dopo tanti anni di "stretta collaborazione" col ministero e l'ANAS.

Gli eccessivi costi di pedaggio (come sull'autostrada del Monte Bianco) stanno dirottando sulle strade statali il traffico pesante, in nome del libero mercato delle tariffe…
Ma quale "libero mercato"?!? Le tariffe sono rigorosamente regolate dallo Stato! Che però, come abbiamo visto, sembra tutelare, chissà perché, molto di più gli interessi dei concessionari che quelli degli utenti. Ma abbiamo visto anche che questi non fiatano, sono ampiamente abituati ad essere tosati, e stupidamente, anche questo per ragioni misteriose, continuano ad usare i mezzi privati invece degli ipersussidiati treni. Che per caso i mezzi stradali siano molto più utili agli utenti? Forse è un dubbio da approfondire.

Tuttavia, la conclusione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (e della variante di Valico, ad esempio) rappresenta un traguardo…
Anche qui, per dirlo ci vorrebbero i numeri, che nessuno si sogna di fornire. Concludere un'opera che è costata il doppio del ragionevole forse non sempre è un "traguardo". Comunque, come abbiamo visto, il sistema stradale rende un incredibile numero di miliardi allo Stato ogni anno (circa 40), quindi qui certo tragedie finanziarie non ce ne sono.

Grandi opere vs manutenzione ordinaria; alta velocità vs trasporto locale e, più in generale, aree metropolitane vs aree interne (e nord vs sud): le attenzioni di quest'Italia a due velocità sembrano monodirezionate in chiave elettorale e di ritorno d'immagine. La strada è giusta?
La faccenda è un po' complicata: certo grandi opere vs manutenzioni sembra una politica insensata, visto che le reti stradali locali servono la gran parte della mobilità e in generale sono in pessime condizioni e spesso pericolose. Le aree interne per definizione generano poco traffico rispetto alle aree metropolitane: devono avere servizi di trasporto ragionevoli, ma non di più. Vi sarebbero costi pubblici insostenibili, e non molto motivati in termini di socialità.

Secondo Lei c'è un futuro per il trasporto viaggiatori su rotaia non legato all'AV (vedi il Terzo valico appena cantierizzato), o i pendolari saranno costretti ancora per molto tempo a viaggiare su linee vecchie e inadeguate con tutti i disagi e i rischi per la sicurezza (vedi incidenti degli ultimi anni in Puglia ma anche in Emilia)? Linee che nei casi peggiori vengono addirittura depotenziate o chiuse, come successo qualche

anno fa con la Piacenza-Cremona.
Qui siamo di fronte davvero ad una grave e sistematica distorsione dell'informazione: i pendolari in treno sono una percentuale molto piccola del totale (meno del 10% a livello nazionale, in Lombardia un po' di più), la maggioranza viaggia in bus e in automobile. Per di più sono molto privilegiati: pagano pochissimo, come abbiamo visto. Bisognerebbe portare le tariffe almeno ai livelli medi europei e poi parlare di qualità, che è bassa solo su alcune linee e in alcuni orari. E i pendolari non sono nemmeno quelli a più basso reddito: in treno prevalgono impiegati e studenti. Però essi sono molto "vocali", al contrario degli altri, che pagano di più e hanno cattivi servizi (congestione) ma tacciono, non potendo organizzarsi per evidenti ragioni tecniche (troppo "sparpagliati"). Il Terzo valico, infine, dai miei modesti conti risulta un incredibile spreco di risorse pubbliche.

Pensa che dovrebbero essere una priorità anche gli investimenti per la viabilità fluviale (anche come alternativa al trasporto delle merci su gomma)? (navigazione del Po, dei navigli, idrovia Locarno-Venezia etc…)
Per la carità. Abbiamo uno Stato dissanguato perché sussidia quasi tutto, e vogliamo aggiungergli altri oneri? Vediamo innanzitutto anche qui i numeri, compresi quelli ambientali, con accurate analisi costi benefici (non fatte dagli interessati, come si usa da noi, ma da soggetti "terzi", come si usa nei paesi sviluppati). Poi ne riparliamo. Altrimenti prevale anche qui "l'arbitrio del principe", sempre propenso a spendere soldi per motivi di consenso, anche perché si tratta di soldi altrui.

Per approfondire

Marco Ponti e il suo ultimo libro: viaggio di sola andata

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Marco Ponti, ***Sola andata. Trasporti, grandi opere e spese pubbliche senza ritorno***, Egea-Università Bocconi Editore, Milano, 2017, 128 pagine, € 15,50

«Come abbiamo visto, le grandi opere sono tornate in forza, come se nulla fosse successo. Il loro fascino è irresistibile, e non c'è crisi economica o sociale che sembra poterne arrestare la gloriosa avanzata»

Al centro – anche fisico: in apertura del sesto dei 10 capitoli – del suo *Sola andata*, Marco Ponti torna ad affrontare l'argomento che tiene insieme un ragionamento complesso sì, ma comunicato in maniera estremamente chiara: **la politica infrastrutturale italiana è in gran parte dominata da progetti privi di senso**, sia economico che ambientale, e che – quando terminati – spesso si risolvono in clamorosi fallimenti.

Ci sono molti motivi per consigliare la lettura di questo pamphlet. Innanzitutto perché **in 120 agili paginette, ricostruisce mezzo secolo di storia delle ferrovie e delle strade del nostro paese, ripercorrendone le fasi politiche, arrivando fino alla più stretta attualità**. Lo fa **con una scrittura coinvolgente, con ironia e (compiaciuta) auto-ironia**. Questo perché la narrazione (*«certo di parte, ma quale non lo è?»*) ha un dichiarato punto di vista: **Marco Ponti, docente in pensione di Economia applicata al Politecnico di Milano, instancabile opinionista, ha collaborato con Banca Mondiale, OCSE, Commissione Europea, Ministeri**. Le sue sono posizioni di chi sulle infrastrutture ha costruito metodologie di studio ma anche consulenze,

scottandosi con numerose delusioni. Questo continuo mischiarsi dell'esperienza personale con i dati delle ricerche economiche riesce a rendere quasi avvincente un tema che di per sé rischierebbe di entrare nel novero degli argomenti per addetti ai lavori.

Ma al tempo stesso la lettura di *Sola andata* lascia un senso di frustrazione che ne sconsiglia anche solo il contatto ai cittadini troppo sensibili: **non c'è grande opera** (dal Ponte sullo Stretto alla TAV in Val di Susa) **che venga considerata utile e necessaria**. Chi più chi meno (e queste sfumature sono descritte nel dettaglio), tutte vengono descritte come figlie di un circolo vizioso: **il politico vuole l'infrastruttura** – sempre per sfruttarla elettoralmente, qualche volta anche per fini ancora meno nobili – **nessuno ne valuta adeguatamente costi e benefici, chi ha da guadagnare la sostiene, l'informazione si accoda al coro di sì, i comitati del no spesso sbagliano l'obiettivo e i cittadini non si accorgono che poi alla fine i conti non tornano quasi mai**. In questo quadro sconsolante, Ponti mette perfino in discussione – sempre con un taglio scientifico che non lascia spazio a letture parallele e diverse – anche alcuni totem. Per esempio il fatto che **la cura del ferro** sarebbe una panacea per i mali ambientali: le ferrovie sono marginali e quasi interamente a carico dello Stato (i biglietti costano troppo poco). **Molto meglio sarebbe investire sulla manutenzione della viabilità ordinaria su gomma e sulle innovazioni tecnologiche dei veicoli automobilistici**.

Autore

Michele Roda

Architetto e giornalista pubblicista. Nato nel 1978, vive e lavora tra Como e Milano (dove svolge attività didattica e di ricerca al Politecnico). Dal 2025 è direttore de ilgiornaledellarchitettura.com