

L'intervista

di Gabriele Guccione

«**S**e anche avessi avuto incarichi o contatti formali non lo direi. Certo, ho tanti amici nella Lega». Sulle voci che lo vorrebbero tra i professori di cui si sta avvalendo l'entourage di Matteo Salvini per confutare gli studi sulla Tav condotti dai consulenti nominati dal M5S, preferisce mantenere il riserbo e restare sul vago. Andrea Gilardoni, 63 anni, docente di economia e gestione delle imprese di servizi pubblici all'Università Bocconi di Milano, è un esperto di analisi costi benefici. E ha fondato un osservatorio dal nome che è tutto un programma: «I costi del non fare».

Professore, ma con i suoi amici della Lega avrà parlato della Torino-Lione, o no?

«Ne ho parlato con Massimo Garavaglia (sottosegretario del ministero dell'Economia, ndr). Ma sia chiara una cosa».

Cosa?

«Garavaglia è un amico, abbiamo avuto modo di confrontarci sul tema, ma voglio precisare che non ho e non mai avuto tessere di partito in tasca. Se dovessi posizionarmi direi che sulle grandi opere ho una visione più vicina al Pd o al centrodestra».

Il M5S si è affidato a Marco Ponti per mettere in discussione l'alta velocità tra Italia e Francia. È vero che la Lega si è affidata alla sua consulenza?

«Se assumerò una posizio-



Gilardoni: «L'analisi costi-benefici di Ponti dimentica che le opere fatte diventano attrattive»

ne sulla Tav, sarà una posizione mia, del mio osservatorio. Non di un partito».

In tempi non sospetti, lei è stato uno dei pochi, in Italia, a sostenere la necessità di valutare le opere pubbliche con l'analisi costi benefici. Che cosa pensa del lavoro di Marco Ponti e del suo team sulla Torino-Lione?

«Ne aspetto con ansia i risultati. Soltanto dopo la loro pubblicazione potrò esprimere un giudizio preciso. Certo, dalle voci che mi giungono, pare sia stata usata una metodologia alquanto discutibile».

Che cosa intende?

«L'analisi costi benefici è uno strumento di lavoro, non un oracolo. All'idea che qualcuno possa pensare di utilizzarla in questo modo mi vengono i brividi».

Cosa c'è che non va nel metodo usato dagli esperti del ministro Toninelli?

«Si concentra sugli impatti diretti, per esempio il tempo risparmiato per trasportare le merci; questa è una mania riscontrabile specialmente in alcuni ingegneri. Gli impatti veri e propri però sono altri e spesso difficili da prevedere».

Per esempio?

«Per esempio, l'alta velocità Milano-Roma, su cui ho condotto una analisi costi benefici ex post, ha generato benefici indiretti non previsti, che vanno molto al di là della possibilità di muoversi più rapidamente da una città all'altra,

di cui tutti siamo molto contenti. L'infrastruttura ha avvicinato Firenze a Bologna e questo ha prodotto una mutazione delle economie e sviluppato una competizione tra servizi. Un altro caso di studio è la Brebemi, l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano».

È stata un flop come molti hanno sostenuto?

«Dal punto di vista dell'impatto sul territorio l'esito è stato impreveduto. Era stata pensata per favorire la mobilità degli operai della bassa bergamasca, e invece ora sta diventando la spina dorsale di un nuovo polo della logistica, lungo la quale si sono insediati Amazon e Italtrans».

Come mai?

«Succede che un'infrastruttura, una volta realizzata, esercita una funzione attrattiva capace di produrre anche un forte impatto sull'occupazio-

57

Chilometri

è il tunnel di base della linea ferroviaria ad Alta Capacità e Alta Velocità tra Torino e Lione al centro dello scontro politico tra forze favorevoli all'opera e quelle contrarie

zione».

È l'infrastruttura che crea la domanda, insomma. E non viceversa.

«Esatto: l'infrastruttura crea la domanda, è un fenomeno noto».

Vale anche per la Tav?

«Certo, è prevedibile che sia così».

E l'analisi di Marco Ponti ne tiene conto?

«Io ho la sensazione che non verrà mai resa pubblica, per l'evidente motivo che è metodologicamente debole. Per definizione l'analisi costi benefici è tutta basata sul futuro: dal primo all'ultimo dato. Dunque, ha una sua aleatorietà e una sua soggettività. È chiaro che le assunzioni sono fondamentali per determinare il risultato».

Vuol dire che può essere pilotata?

«Se si vuole che esca un dato risultato, magari per rispondere alle attese del proprio committente, basta cambiare di un punto il tasso di attualizzazione dei flussi oppure modificare di cinque anni l'orizzonte temporale, e così ci si ritrova davanti a un altro quadro».

Lo dice lei che è un sostenitore di questo metodo?

«L'analisi costi benefici è uno strumento di lavoro, aiuta a comprendere meglio alcuni aspetti, ma non è un oracolo».

E quindi non può servire per decidere se la Tav si deve o non si deve fare?

«La decisione complessiva sulla realizzazione di un'opera pubblica è politica. Anzi, direi strategica. All'Italia e all'economia del Nord Ovest interessa sviluppare un collegamento con quella parte d'Europa? Questa è la domanda che bisognerebbe porsi».

GabrieleGuccioni
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è

● Andrea Gilardoni, 63 anni, docente di economia e gestione delle imprese alla Bocconi di Milano, è un esperto di analisi costi benefici

● Ha fondato l'osservatorio sulle grandi opere «I costi del non fare»

Ho la sensazione che non verrà mai resa pubblica per l'evidente motivo che è metodologicamente debole