

**IL PROGRAMMA** I Cinque Stelle contestano la logica della Grandi Opere  
ma poi si concentrano soltanto sugli investimenti ferroviari dai benefici minimi

# Troppi treni e poche gare nel piano trasporti M5S

» MARCO PONTI

**N**ell'articolato Programma per i Trasporti e la Mobilità (70 pagine) del M5S sembra mancare ogni dato economico e finanziario, nemmeno nella forma di un quadro di riferimento complessivo per il settore: questo fatto rende complessa l'interpretazione. L'obiettivo dominante è quello ambientale (quasi tutti i dati presentati a supporto si riferiscono a quella variabile). Ma anche se l'obiettivo fosse solo questo, la dimensione economica rimarrebbe fondamentale, a causa del problema dei "costi di abbattimento". Se non si sa quanto costa alla collettività (al pubblico o ai privati) ridurre di una tonnellata il CO2 (o il PM10, o salvare una vita umana da incidenti ecc.), il rischio di danneggiare l'ambiente invece che migliorarlo, è altissimo. Infatti, a risorse date, "abbattere" dove costa di più alla collettività significa abbattere meno di quanto possibile.

**IL PROGRAMMA PUNTA** poi per l'ambiente al cambio modale (da strada a ferrovia ecc.). Tuttavia questa strategia, cara anche al ministro Delrio, oltre che costosissima, è poco efficace, come 40 anni di tasse sulla strada e di sussidi al trasporto pubblico dimostrano. Un esempio illuminante: se si raddoppiasse il trasporto merci in ferrovia (risultato improbabile e

costoso anche per perdita di entrate fiscali) si risparmierebbe meno dell'1% delle emissioni totali di CO2.

Il testo afferma: "Lo Stato sussidia i modi più inquinanti". Ma i fatti sembrano affermare il contrario: sussidiamo con 14 miliardi all'anno le ferrovie, con 7 i trasporti pubblici, abbiamo le tariffe più basse d'Europa. Mentre il trasporto stradale, tra i più tassati del mondo, rende allo Stato circa 40 miliardi netti all'anno. Siamo tra le nazioni più virtuose del mondo nel rispetto del principio "chi inquina paga", come confermano Ocse e Fmi.

Sulle infrastrutture il programma M5S afferma che saranno fatte rigorose analisi costi benefici. Finalmente! La gran parte delle Grandi Opere risulterebbe un enorme spreco. Anche il ministro Delrio aveva promesso queste analisi, ma per investimenti di un centinaio di miliardi ne ha fatta alcuna. Il problema è (e qui bisogna fidarsi delle esperienze internazionali, visto che in Italia non le analisi non si fanno), che le ferrovie grandi o piccole, a meno che costino pochissimo, ne escono molto male, perché i benefici ambientali sono piccoli mentre i costi di gestione (oltre quelli di investimento) sono elevati, e poi non consentono le connessioni "porta-a-porta", quindi hanno bisogno comunque della strada. Non si può usare un metodo di scelta rigoroso per valutare gli investimenti solo quando i risultati piacciono.

Un veicolo stradale di oggi inquina un decimo di uno di

20 anni fa e uccide un terzo di meno, tutto questo grazie al progresso tecnico. Questa tendenza è destinata ad accelerare grazie agli enormi investimenti industriali in corso all'estero che ci porteranno alla guida automatica. Puntare molti soldi pubblici sulle ferrovie, tecnologia "matura" e che genera per euro speso poca occupazione, è una politica industriale "alla Delrio" difficile da difendere. Le ferrovie hanno certo un ruolo, ma limitato al trasporto merci di lunga distanza e al trasporto pendolare nelle aree metropolitane. Nonostante i sussidi e le tasse sul modo stradale, le ferrovie trasportano circa il 10% in quantità, ma solo il 2% del fatturato del settore, e i pendolari in ferrovia sono il 5% del totale.

**LE CATEGORIE** più povere sulle lunghe distanze viaggiano in bus, che noi tassiamo invece di sussidiare, e quei pochi pendolari in treno sono quasi tutti impiegati e studenti di scuole superiori. Gli operai, gli artigiani, e le persone più basso reddito, che non lavorano nelle aree centrali e risiedono in luoghi a bassissima densità per pagar meno la casa, non possono essere servite se non in minima parte dal trasporto pubblico (i mezzi viaggerebbero semivuoti, con costi pubblici insostenibili). Ma questi poveri con le loro tasse sulla benzina sussidiano chi studia e lavora nelle aree centrali, le uniche ben servibili.

**IL CANDIDATO PREMIER** dei 5Stelle, Luigi Di Maio, ha

parlato di una "rivoluzione liberale". Per quanto riguarda i trasporti pubblici fare gare periodiche per i servizi, su ferro e su gomma, è in favore, e non contro, la socialità dei servizi, mentre il M5S a livello locale sembra credere il contrario. Le gare hanno funzionato in tutta Europa. La privatizzazione non c'entra. La socialità dei servizi rimane garantita dagli enti locali nei bandi: tariffe, rete, fermate, pulizia. Se un'impresa (privata o pubblica) vince la gara e si comporta male, non vincerà al turno successivo. Visto che per vincere deve chiedere meno sussidi di altri, coi soldi risparmiati si possono abbassare le tariffe o fare più servizi. Ma in Italia gli enti locali (come lo Stato centrale) bloccano da anni le gare solo per "voto di scambio" con dipendenti e fornitori, più protetti col monopolio.

Infine, il programma M5S non tocca un tema centrale di politica dei trasporti: la fusione di Anas con Ferrovie dello Stato. Questo nuovo soggetto si sta espandendo nei servizi urbani, di bus di lunga distanza, e nelle ferrovie concesse, ed è un colosso tipo Iri, in cui il "voto di scambio" impera, e che diventerà incontrollabile e potentissimo. Occorre andare nella direzione opposta: fare uno "spezzatino" (*unbundling*) per ridurre il potere politico di Anas-Fsi, già oggi altissimo, dividendo l'infrastruttura (un "monopolio naturale") dai servizi di trasporto, e mettendo in gara questi ultimi.