

La coperta corta dei trasporti

di Marco Ponti

I trasporti terrestri, dal punto di vista delle finanze pubbliche, si dividono in due tipi: quelli che assorbono risorse pubbliche (ferrovie e servizi urbani, per circa 10 miliardi all'anno) e quelli che generano entrate, rilevanti, allo Stato, che sono i trasporti stradali (circa 50 miliardi all'anno tra accise sui carburanti, tasse di circolazione ecc.). Questi sono fatti, non opinioni.

Ora, la conseguenza politica immediata di questa situazione sembra semplice: bisogna decidere le priorità sociali, se le risorse pubbliche sono scarse. E questo richiede un dibattito democratico che finora la politica non ha mai voluto fare: è più importante la sanità, l'istruzione, la casa, la tutela di chi perde il lavoro, o la mobilità pubblica?

Secondo molti analisti, i trasporti passeggeri sono un "bisogno derivato", rispetto per esempio alla sanità o al lavoro o alla casa, quindi rappresentano bisogni meno prioritari.

Dal punto di vista sociale poi una serie di ricerche (Istat, Censis, Bain) ha definitivamente dimostrato che non è più vera la distinzione "automobile uguale redditi elevati, trasporto pubblico uguale redditi bassi". Vi sono clamorosi fenomeni di inversione del fenomeno: redditi

medi che usano di più i trasporti pubblici iper-sussidiati, categorie operaie che usano di più, per ragioni di mercato della casa e di assetto territoriale, l'ipertassata auto privata.

Il trasporto merci, a causa del tipo di produzione italiana (industrie medio-piccole), è difficilmente spostabile sulla ferrovia. E si tassa moltissimo il carburante, arrabattandosi poi nei modi più irrealistici per ridurre altri costi alle imprese. Anche i vari Tav rientrano in questo quadro delirante, ma funzionale a interessi che con lo sviluppo industriale hanno poco a che spartire.

Tornando ai passeggeri, nessuno con quanto detto intende, come invece minacciano molti "coccodrilli politici", che occorra tagliare servizi essenziali per chi non ha la macchina, ma di farli pagare almeno come nel resto d'Europa. È molto più grave perdere il lavoro perché un trasporto pubblico è stato tagliato, che non pagare una tariffa "europea", cioè solo un po' meno sussidiata, o ridurre il deficit del settore introducendo un minimo di vera concorrenza. Ma la minaccia di tagli è più efficace, visto che i soldi vengono dallo Stato centrale, dopo il non casuale fallimento dell'autonomia finanziaria del settore...

Un aspetto paradossale riguarda le ferrovie locali, sempre all'onore delle cronache pur riguardan-

do meno del 10% dei pendolari totali: i treni più socialmente utili non richiedono molti sussidi. Infatti i treni pieni, che sottraggono inquinamento e congestione alla strada, si ripagano anche con tariffe ragionevolmente basse. I sussidi vanno a treni semivuoti, facilmente sostituibili con autobus, anche sulle lunghe distanze (forse non tutti sanno poi che le categorie a più basso reddito, gli extracomunitari, viaggiano sulle lunghe distanze in autobus, che hanno tariffe inferiori a quelle del treno pur non essendo sussidiati dallo Stato). Cioè, noi non sussidiamo i trasporti pubblici alle categorie a reddito più basso, che se li pagano da sé.

SI POTREBBE accettare gli attuali livelli di sussidio (cioè la rinuncia alle risorse necessarie per altri servizi sociali, forse più urgenti), se si fosse certi dei risultati. Ma dopo trent'anni di politiche severissime di tassazione della strada e di sussidi al trasporto pubblico, i risultati appaiono molto modesti. E occorre mettere in relazione questa "diabolica perseveranza" con la lobby che la sostiene, che è costituita da società pubbliche, capaci di generare grandi fenomeni di "voto di scambio". Né si può dimenticare che dal punto di vista occupazionale la ferrovia è un modo "ad alta intensità di capitale", al contrario della strada.

Per i problemi ambientali poi, l'ipotesi di puntare su politiche basate sull'innovazione tecnologica del modo dominante, quello stradale, sembra dunque un'alternativa da considerare con la massima attenzione, visto che già l'industria automobilistica (non certo per buon cuore) sta investendo fiumi di soldi su propulsori innovativi. D'altronde questa è anche la linea della massima autorità mondiale sull'ambiente, l'Ipcc (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) delle nazioni Unite. E questa linea sembra sistematicamente ignorata nelle politiche attuali.

Obiezione possibile: ma non insistendo con politiche mirate al cambio modale, rimarrebbe irrisolto il problema della congestione stradale. Vero, ma l'Italia è già saturata di automobili, e demograficamente non cresce. Non ci sono rischi di "asfaltatura del territorio", se si fanno un po' di strade in più, e solo dove servono. E non si può dimenticare che il suolo non verrebbe sottratto all'agricoltura economicamente sana (che ne occupa molto poco), ma a quella estensiva ed inquinante che si regge su un sistema di sussidi costosissimi e iniqui. Se questi sussidi cessassero, e si lasciasse che i paesi più poveri del mondo ci vendessero i loro prodotti, ogni "scarsità di suolo" in Italia cesserebbe dalla sera alla mattina. Ma questo è un altro discorso...

CHE FARE?

Le risorse pubbliche sono scarse, bisogna decidere le priorità. Ci vuole un dibattito democratico. Finora la politica non lo ha mai voluto fare



Pendolari alla stazione Cadorna di Milano. Sintesi/Visivo