

«Il matrimonio tra Ferrovie e Anas porta più disagi che vantaggi»

Gianfranco D'Anna

■ Un matrimonio destinato a generare, a detta degli esperti, più problemi che vantaggi quello fra Ferrovie e Anas, giganti con i piedi d'argilla dei trasporti pubblici. Per l'Italia quello dei trasporti pubblici è un settore strategico, che garantisce la mobilità a 5,2 miliardi di passeggeri l'anno, genera un giro d'affari complessivo annuo di oltre 12 miliardi di euro ed attiva oltre 1.000 imprese e 126 mila addetti.

«L'assorbimento dell'Anas da parte delle Ferrovie dello Stato Italiane è particolarmente inquietante» dice lapidario il prof. Marco Ponti, docente di economia applicata al Politecnico di Milano ed esperto di trasporti.

Per quali motivi?

«Non ha alcuna giustificazione tecnica, né economica. Serve solo a creare una nuova IRI con una frammi-

stione" tra politica ed im p r e s a

che speravamo davvero di non vedere più. Per le Ferrovie dello Stato sarebbero piuttosto da diminuire le dimensioni e il potere, "clout" in inglese, basato anche su una sorta di "voto di scambio" con i dipendenti, e non viceversa, come si sta facendo. Se si vuole veramente concorrenza reale e quindi una gestione meno protetta e più efficiente. Solo per fare un esempio: il costo unitario del lavoro è molto più alto di quello medio dell'industria privata».

Perché la politica dei trasporti, e in particolare della mobilità dei cittadini, è sempre più trenocentrica e trascura l'apporto delle linee di autobus che assicurano la capillarità dei collegamenti?

«La spiegazione è da ricercarsi nell'enorme cumulo di interessi organizzati che sta dietro al sistema ferroviario: costruttori, fornitori, sindacati, e management di nomina politica. Sprecare soldi pubblici crea molto più consenso che risparmiarli. Inoltre la politica trascura ancora di più la stragrande maggioranza di chi si muove, gli automobilisti, che vengono pesantemente tassati. Abbiamo le tasse sulla benzina più alta d'Europa,

come più alta d'Europa è la dotazione di mezzi pubblici per abitante, come certifica una recente ricerca di Medio-banca. Ed abbiamo anche le tariffe più basse d'Europa».

Le Ferrovie gestiscono un numero crescente di autolinee, ma secondo il rapporto 2017 della Società Italiana per la politica dei trasporti si registra un'elevata anzianità della flotta degli autobus: 11,4 anni, la più alta in Europa dove l'anzianità media dei bus è di circa la metà. È un problema di risorse o di gestione?

«Qui ci sono due problemi distinti: uno è quello delle dimensioni del sistema ferroviario, già enorme, e che adesso si sta estendendo ai bus urbani, a quelli di lunga distanza e alle strade con l'assorbimento dell'Anas. L'altro problema è quello dell'età media dei bus, legato ad un sistema senza alcuna pressione concorrenziale, quindi inefficiente e poco attento ai bisogni dei viaggiatori, e forse troppo attento ai voti dei dipendenti. I soldi pubblici garantiti comunque sono un "gelato al veleno", si veda il caso di Atac e quello molto simile di Alitalia».

Secondo i dati più rilevanti che emergono dall'Osservatorio Audimob, i cittadini

chiedono maggiore mobilità sostenibile. Come soddisfa questa esigenza?

«Con uno Stato in bolletta se la devono pagare, escluse le categorie più deboli. Con i trasporti pubblici bisogna smettere di sussidiare i ricchi, che generalmente stanno nelle aree ben servite, dove anche per questo le case costano di più. Anche i treni devono avere tariffe analoghe a quelle europee, con sussidi mirati non all'azienda ferroviaria, ma direttamente agli utenti a più basso reddito, come in Inghilterra».

Come migliorare la mobilità capillare?

«Concorrenza, concorrenza, concorrenza. Per intenderci, si possono mettere in gara anche servizi gratuiti. Fare gare per l'affidamento dei servizi significa infatti solo chiedere: "chi vuole meno soldi pubblici per fare il tale servizio, del quale vengono specificate tutte le caratteristiche, tariffe comprese?". La gara poi non è per sempre, ma deve essere ripetuta dopo 5-7 anni, e chi si è comportato male al secondo giro la perderà. Se l'impresa che c'è ora è la più efficiente, la vincerà da subito, o diventerà più efficiente e la vincerà al secondo giro di gare, come è successo in Germania, in Inghilterra ed in Svezia».