

**TRASPORTI** Il Contratto di governo vuole puntare molto su binari e auto elettriche. Ma non dice nulla sui 100 miliardi di progetti previsti

# Il Salvimaio non può viaggiare solo in treno

» MARCO PONTI\*  
E FRANCESCO RAMELLA\*

**I**l "Contratto per l'Italia" non dedica molto spazio ai trasporti, e le indicazioni che vi dedica paiono generiche e contraddittorie, come è tipico di compromessi tra visioni molto distanti.

I trasporti rendono allo Stato circa 23 miliardi netti all'anno, tutti ascrivibili alla pressione fiscale sul settore stradale (+40 miliardi netti). I trasporti collettivi infatti, tra ferrovie (9 miliardi), e trasporti locali (6 miliardi) costano 15 miliardi netti ai quali si sommano circa 2 miliardi per i porti e la navigazione.

La mobilità nel suo complesso non è dunque un settore di spesa, ma al contrario è un settore in fortissimo attivo per lo Stato. I suoi costi fiscali complessivi premono molto su famiglie e imprese, e in modo regressivo.

**IL GOVERNO** uscente ha lasciato in eredità molti problemi irrisolti, che qui si elencano per fornire un memorandum, con alcune possibili linee di intervento (quel governo non ci ha lasciato alcuna analisi critica del settore basata sulle cifre sopraesposte, come fossero irrilevanti per le scelte politiche). La prima questione è quella del ruolo economico dei diversi modi di trasporto: l'alta pressione fiscale sul modo stradale e la massa dei trasferimenti ai modi collettivi, in atto da decenni, non hanno ot-

tenuto lo spostamento di traffico su questi ultimi, né la otterranno, se non per quote marginali, come si può evincere anche dal confronto con i dati di altri Paesi, che dispongono di un'offerta superiore a quella del nostro Paese.

Im miglioramenti ambientali, molto rilevanti in termini sia di emissioni unitarie che di sicurezza, sono stati tutti "interni" al settore stradale, e sono legati principalmente al progresso tecnico. La pressione fiscale sul settore stradale ha alzato anche i costi di trasporto per le imprese, data la dominanza della strada per il trasporto delle merci, che non appare reversibile.

La riduzione di accise sui carburanti (uno dei punti del documento di governo) avrebbe senso solo a parità di costi per l'erario, cioè se quei 6 miliardi fossero compensati da "tariffe di congestione" (il risultato sarebbe anche più efficiente dal punto di vista ambientale). Questo se si vuole rispettare i vincoli di bilancio, che tuttavia non sembrano essere un problema per i proponenti di quel documento.

Gli impatti distributivi dei trasferimenti ai trasporti collettivi sono per lo meno ambigui, e mai oggetto di serie valutazioni quantitative: si pensi all'Alta velocità, o al fatto che la gran parte dei trasporti pubblici è usata da studenti e impiegati che si recano in aree centrali. Le categorie a più basso reddito (operaie soprattutto) espulse dalle aree centrali dalla rendita urbana, non possono, per ovvi problemi di densità localizzativa, che servirsi degli ipertassati trasporti individuali. Sulle lunghe di-

stanze, queste categorie si servono di autobus che, pur tassati, riescono a offrire tariffe inferiori alle ipersussidiate ferrovie.

**IN TERMINI** di investimenti, il documento si limita a nominare due sole grandi opere (Tav e Terzo valico) e non è ancora chiaro in che termini. Ma si tratta di poca cosa sul totale: abbiamo ereditato un faraonico piano da più di 100 miliardi di nuove opere, per le quali non è nota alcuna valutazione né in termini economici né finanziari né di domanda di traffico, e molte delle quali probabilmente inutili (soprattutto molte di quelle ferroviarie, interamente a carico delle casse pubbliche). Dal governo passato non sono disponibili neppure analisi quantitative dei previsti benefici ambientali: forse perché avrebbero svelato l'irrilevanza della "cura del ferro" - la scelta di puntare sui trasporti ferroviari - ai fini della sostenibilità.

Nemmeno l'assetto del mercato nel settore sembrerebbe interessare i proponenti (non parlandone, si assume che vada loro bene così com'è). Ma abbiamo assistito in questi anni al consolidamento di un quasi-monopolista pubblico (Ferrovie dello Stato), che si sta allargando a strade e trasporti urbani. Neanche le concessioni autostradali sono nominate, oggi onerosissime per gli utenti, e alcune prolungate senza gara dal passato governo. Nel trasporto pubblico locale, abbiamo, sempre dal passato, una moderata riforma per una maggiore apertura al mercato, ma finora effetti non se ne sono visti, e il noto atteg-

giamento protezionistico dei promotori del documento non promette nulla di buono (potrebbero arrivare pericolosi stranieri che chiedono meno soldi pubblici per l'ipersussidiato e inefficiente settore: si pensi al caso Atac). Atteggiamenti nazional-protezionistici vi sono anche per la spugna di pubblico denaro nota come Alitalia.

**UN RADICALE CAMBIO** di strategia per il settore basata sull'innovazione tecnologica e non il cambio modale è invece improrogabile. E qui il "contratto di governo" sembrerebbe più condivisibile, promuovendo con decisione la mobilità elettrica, se non fosse che poche righe dopo promuove anche il ruolo delle ferrovie, rovinoso per le casse pubbliche. L'ottica di non scontentare nessuno a spese del contribuente sembra dominante.

Comunque una rivoluzione tecnologica nel settore è alle porte, e l'Italia ne è stata finora assente. Questa rivoluzione riguarda il modo stradale, dapprima con veicoli ancor più sicuri e meno inquinanti, successivamente arriverà la guida automatica, eliminando molte automobili in proprietà (i costi di un taxi elettrico senza autista, quindi anche con costi di ammortamento e di carburante ridotti, risulteranno difficilmente confrontabili con quelli di un'auto in proprietà). Destinare molte risorse per il perseguimento della logica del cambio modale, propria del passato governo, sembra una strategia davvero poco difendibile.

\* Bridges Research  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I numeri

**-8,6**

miliardi di saldo netto negativo per lo Stato nel trasporto ferroviario (11,2 miliardi di spese e 3,2 di incassi)

**-6,2**

miliardi di saldo netto negativo per lo Stato nel trasporto pubblico locale (9,8 miliardi di uscite, 3,5 di entrate)

**+39**

saldo netto positivo per lo Stato, invece, per il trasporto su strada, 16,1 miliardi di spese a fronte di 55,5 di introiti fiscali



**-22**

**miliardi** La spesa netta per lo Stato ogni anno per i trasporti

---