



La lezione svizzera: le ferrovie non si costruiscono mai gratis

di Marco Ponti

L'AQUILA

CHIETI

Sembra, stando a una notizia pubblicata recentemente dal *Corriere della Sera*, che la Svizzera abbia stanziato circa 200 milioni di Euro per l'Italia affinché costruisca rapidamente il prolungamento della linea del Gottardo in Lombardia, a coronamento del grande investimento del tunnel ferroviario costruito dagli svizzeri, essenzialmente per il traffico merci, lungo 50 chilometri e che entrerà in funzione tra un paio d'anni.

Il problema è che gli svizzeri, giustamente, decideranno se si tratta di un prestito o di un regalo in funzione dei vantaggi economici che loro ne avranno. Cioè in funzione del traffico ferroviario pagante aggiuntivo che l'esistenza di questo prolungamento genererà. Ovviamente ogni pedaggio pagato da un treno aggiuntivo genera un beneficio netto alle casse pubbliche svizzere, visto che hanno già speso moltissimo denaro per realizzare il nuovo tunnel nel loro territorio.

Ma come mai la Svizzera è così propensa a investimenti ferroviari costosissimi? Formalmente, per ragioni ambientali (togliere traffico pesante dalle strade). La spiegazione vera è meno ovvia: la Svizzera è un paese di transito, quindi riesce a farsi pagare gran parte di questi investimenti ferroviari dai "transitanti", che non pagano le tasse né votano in Svizzera. Se Berna usasse analoga "severità ambientale" per i danni del traffico nelle città elvetiche (danni ovviamente molto maggiori di quelli fatti da camion in transito sulle loro autostrade, che passano fuori dai centri abitati), dovrebbe aver proibito da tempo l'uso delle automobili in città. Ma, si sa, l'inquinamento di un veicolo straniero fa più male di quello di uno domestico.

IL PROBLEMA è che, se si tratta di un prestito, dovranno poi pagarlo, verosimilmente con gli interessi, i contribuenti italiani, non le Ferrovie dello Stato. Non è una grande cifra, rispetto alle quattro Grandi Opere ferroviarie, di assai dub-

bia utilità, che stiamo costruendo noi: costano più di 5 miliardi di euro ciascuna e ci sono forti e legittimi dubbi che ci saranno davvero i soldi pubblici per finirle. Ma questa è un'altra storia.

Vale però la pena di spiegare perché i contribuenti, e non le Ferrovie dello Stato, dovranno pagare quei 200 milioni, se si trattasse di un prestito. Al contrario degli utenti della strada, quelli della ferrovia (merci e passeggeri) non sono disposti a pagare per le infrastrutture su cui viaggiano. In questo caso, se le tariffe per la tratta italiana dovessero coprire quei 200 milioni di costo, probabilmente spingerebbero le merci ad andare per camion. Gli utenti dell'Alta Velocità non pagano per gli altissimi costi dell'infrastruttura, pagati dai contribuenti, altrimenti continuerebbero a prendere l'aereo, che non costa nulla allo Stato. E gli utenti delle linee pendolari, escludendo quelle più affollate, non prenderebbero neppure loro il treno, se non vi fossero sussidi pari al 70 per cento dei costi di esercizio. Cioè il siste-



La galleria del Gottardo Ansa

ma ferroviario, in un modo o nell'altro, vive di sussidi pubblici.

Questo è necessariamente un male? Certo che no, se lo Stato italiano fosse ricco come quello svizzero, e non ci fossero altre necessità sociali, forse più urgenti e drammatiche. Ma siccome certo così non è, occorre fare accurate analisi di dove è meglio, nei trasporti, mettere i denari pubblici. E queste analisi devono essere indipendenti e comparative, cosa che in Italia non avviene mai, per la forza degli interessi costituiti presenti nel settore.

QUINDI, anche per il prestito svizzero (nel legittimo dubbio che non sia un regalo) occorrerebbe fare da subito un'analisi economica, finanziaria e ambientale (indipendente e comparativa!) per decidere se questo investimento ha un'alta priorità sociale rispetto a usi diversi delle risorse.