

L'annuncio di Delrio: 17 miliardi alle Ferrovie Ma per fare cosa?

» MARCO PONTI

L'annuncio del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio di una straordinaria quantità di risorse pubbliche per le infrastrutture ferroviarie (9 miliardi per l'aggiornamento 2015 del "contratto di programma" per Rete Ferroviaria Italiana, più altri 8 possibili per l'aggiornamento 2016) appare per certi versi sorprendente: innanzitutto per l'importo e in secondo luogo per l'accurata descrizione delle diverse destinazioni di tale importo. Il che fa pensare a decisioni consolidate, non di un annuncio generico di intenzioni, frutto di accurate valutazioni del ministero. La somma per i due anni supererebbe la metà del costo dell'intero sistema Alta Velocità, ma è noto che in Italia la relazione tra costi a consuntivo e quelli preventivati tende a essere molto vaga, con differenze anche del 100 per cento.

L'ANNUNCIO presuppone l'implicita assunzione che la spesa sia "cosa buona in sé". Ma nemmeno l'economista keynesiano più radicale oggi sottoscriverebbe una si-

mile assunzione. Infatti, a parità di risorse pubbliche che si vogliono destinare ad investimenti, cioè a parità del quadro macroeconomico in cui ci si vuol porre, i bisogni e le alternative sono davvero molteplici, persino all'interno del settore dei trasporti. Né si può ragionevolmente sostenere che le spese in infrastrutture siano state sempre un successo, secondo la vulgata "le infrastrutture creano la loro domanda",

davvero molto diffusa in tutti i modi di trasporto, e forse per motivi non disinteressati. L'Italia è piena di autostrade, porti, ferrovie, e aeroporti fortemente sottoutilizzati, che rappresentano in modo eloquente uno spreco di preziose risorse pubbliche (e questo è particolarmente vero per le infrastrutture ferroviarie, e non solo in Italia).

Inoltre la domanda merci e passeggeri non cresce molto ed è destinata a non salire molto in futuro, e non tanto per ragioni di ciclo economico, ma per ben più solide ragioni demografiche (evidenti) e tecnologiche (produciamo merci di valore crescente ma di peso decrescente, tra l'altro le meno adatte a essere spostate tra la strada e la ferrovia).

Se questo è il contesto, diventa essenziale definire gli obiettivi della spesa pubblica e misurarli. Ne basteranno tre, a titolo di esempio: l'occupazione, l'ambiente e i ritorni finanziari attesi. Quale sarà l'occupazione stabile creata da questo fiume di risorse? Certo non ha senso una definizione in termini di valori assoluti: qualsiasi spesa pubblica genera occupazione. Il problema è che gli investimenti in infrastrutture, per speso, tendono a generarne poca e non duratura. Lo stesso vale per l'ambiente: il trasferimento modale ottenuto con investimenti in infrastrutture ferroviarie in Europa è stato finora modestissimo e inoltre tale trasferimento, anche quando è avvenuto, ha avuto impatti ambientali trascurabili.

Sui ritorni finanziari attesi, basterebbe trattare gli investimenti ferroviari come quelli delle altre infrastrutture di trasporto non gratuite (autostrade, etc.): domanda attesa, tariffe e ritorni finanziari sono accuratamente valutati.

IN SINTESI: occorrerebbe

cambiare il contenuto delle comunicazioni di spesa, esprimendoli in termini non di esborsi, ma di risultati attesi, quantificati con una cura almeno proporzionale all'ammontare del denaro dei contribuenti coinvolto, ed elaborati da soggetti terzi in modo trasparente. Per non parlare di analisi costi-benefici comparative: nel contesto italiano, una richiesta fantascientifica.

Vi è poi la dimensione industriale di tali investimenti: le opere civili sono un settore maturo e hanno contenuti di innovazione modesti. Inoltre la competizione per le forniture in campo ferroviario ha forti problemi a svilupparsi: una quota non piccola degli appalti necessariamente coinvolge le stesse imprese, per ragioni di standard tecnologici "proprietary" e per le difficoltà politiche a cambiare fornitori (si pensi ai problemi con i lavoratori delle imprese che perdessero gare vere). Questa situazione è per altro presente in tutta Europa e forse è anche afflitta da clientelismo (gli anglosassoni dicono *pork barrel policy* e, negli Usa, si riferiscono soprattutto alle forniture militari). C'è da sperare che questo blocco di interessi possa essere intaccato in futuro da meccanismi di privatizzazione, di recente però rimandati a "data da destinarsi", forse anche per l'arrivo di questo gigantesco finanziamento.



La scheda

■ RINNOVO PER IL 2015

Il ministro delle Infrastrutture ha annunciato che per l'aggiornamento del contratto di programma per il 2015 con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) saranno stanziati 9 miliardi di euro

■ ALTRI SOLDI

Per le opere ferroviarie potrebbero arrivare con l'aggiornamento per il 2016: per la precisione si parla di altri 8 miliardi di euro



Tre esempi

Su occupazione, ambiente e ritorni economici, questi investimenti hanno sempre fallito gli obiettivi



Fuori binario Il ministro Graziano Delrio dà 17 miliardi alle Ferrovie *LaPresse*

