

Ferrovie, gli investimenti che diventeranno inutili

» MARCO PONTI

Il governo Gentiloni continua con la "cura del ferro", predicata come fondamentale per il Paese dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio: enormi investimenti per le infrastrutture ferroviarie, ma tra pochi anni si potrebbe scoprire che sono stati soldi malspesi. Tuttavia in termini di consenso immediato il quadro è ben diverso.

Il modo ferroviario consente velocità molto maggiori del modo stradale (anche di 300 km/h), e questo in tutta sicurezza. Ed è più sicuro del modo stradale a tutte le velocità. Può essere quasi integralmente automatizzato. Presenta indubbi vantaggi ambientali rispetto ai camion, all'aereo e alle auto private, ma non ai bus. Comunque questi vantaggi ambientali sono piccoli in assoluto: anche in ipotesi super-ottimistiche di ampi spostamenti di traffico dalla strada al ferro, siamo nell'ambito di 1-2 punti percentuali di riduzione di emissioni sul totale nazionale. I binari consentono anche infrastrutture più "strette", cioè un minor consumo di suolo rispetto alle strade, ma anche qui sono numeri piccoli.

IL MODO FERROVIARIO tuttavia ha anche caratteristiche tecniche molto negative. Il più grave si chiama "rottura di carico". Merci e passeggeri per arrivare a destinazione devono cambiare mezzo di trasporto, in genere due volte: dall'origine del viaggio alla stazione di partenza, e poi dalla stazione d'arrivo alla destinazione finale. Questa limitazione è molto scomoda,

rallentante, e spesso costosa (richiede più mezzi "in appuntamento", cioè non fa il "porta a porta"). Per la logistica delle merci è micidiale.

La strada, che fa il "porta a porta" sia per merci che per passeggeri, pur essendo impertassata da decenni rimane dominante sulla ferrovia ipersussidiata (sotto varie voci, compreso un fondo pensioni "speciale", le ferrovie ricevono dallo Stato, cioè da tutti i cittadini che viaggiano in treno o no, circa 14 miliardi all'anno, più di 200 euro a persona, bambini compresi). Il trasporto su strada ne rende allo Stato più del triplo, soprattutto con tasse e accise varie. Il treno, al contrario dell'auto privata, non è ideale per il tempo libero (viaggi e vacanze con famiglie o fidanzati/e).

Il fatto di viaggiare su binari (e spesso con reti elettriche) rende impossibile alla ferrovia essere capillare, e per essere economica, sono

A chi giova
Spendere miliardi per i binari genera benefici ambientali modesti ma porta voti

necessari convogli lunghi e frequenti, che a loro volta richiedono una forte domanda, concentrata e stabile nello spazio e nel tempo: non è un sistema flessibile.

Il sistema ferroviario può sviluppare alte velocità, ma questo progresso si è arrestato 50 anni fa con velocità di punta intorno ai 350 km/h, progresso che tuttavia è sta-

to integralmente ottenuto con risorse pubbliche. Se usato in modo fisiologico, genera pochissima occupazione. Per le merci, la "rottura di carico" lo rende economico solo per lunghe distanze e per merci povere e pesanti, che in Europa (per nostra fortuna) sono in via di sostituzione con merci di alto valore e di poco peso.

Non ha grandi valenze sociali: i pendolari che lo usano sono prevalentemente impiegati nei grandi centri metropolitani, e studenti universitari (per non parlare degli utenti dell'Alta Velocità). I poveri sulle lunghe distanze oggi viaggiano prevalentemente in bus, che costano molto meno.

MA IL MODO FERROVIARIO ha straordinarie caratteristiche "politiche". Oggi in Italia è fornito da una grande impresa semi-monopolistica pubblica. Si tratta di un grande bacino di voti diretti, e di commesse pubbliche, per non meno di 6 miliardi all'anno, cioè di un ancora più grande bacino di voti indiretti, soprattutto a causa della scarsa alternanza di fornitori (e speriamo non fonte di altro, date le solide tradizioni italiane nelle commesse pubbliche). Si ricorda incidentalmente la lunga fama di commistione tra affari e politica sintetizzata qualche anno fa nello storico termine di "sinistra ferroviaria".

Ma perché privilegiare proprio questo costosissimo (per lo Stato) modo di trasporto? (Si ricorda che l'argomentazione ambientale, quando verificata dai numeri, appare molto debole e quindi largamente ideologi-

ca). Larisposta è paradossale: proprio perché è costosissimo. Il trasporto su gomma si può spremere come un limone per via fiscale: gli utenti nel complesso non fiatano, perché comunque questo modo gli è molto utile (hanno un'alta "disponibilità a pagare").

INVECE la "cura del ferro", per cui gli utenti pagano pochissimo, può facilmente essere presentata come un "regalo del principe", ulteriore fonte di consenso elettorale per questa via. Per chiarire: nessun politico può presentare i buoni servizi a prezzi bassi di compagnie aeree *low cost* o di autobus di lunga distanza come un proprio regalo, ma una ferrovia che costa molto cara allo stato ma poco agli utenti si presta benissimo a questo ruolo. E un "regalo" lo è davvero, anche nel caso sia di molto dubbia utilità, come la gran parte delle grandi opere soprattutto ferroviarie, per le quali gli utenti pagano poco anche perché altrimenti rimarrebbero deserte. E questo perfetto ruolo politico è giocato dalle grandi ferrovie pubbliche in tutta Europa, e in Italia in modo bipartisan. Rimane un problema: è un parere assolutamente unanime che il progresso tecnico negli anni futuri accelererà molto per il modo stradale, a causa degli enormi investimenti privati in corso a livello mondiale (veicoli elettrici, e guida automatica o semiautomatica, comunque molto più sicuri di quelli attuali). Cosa si farà allora delle costosissime ferrovie, quando auto e camion non inquineranno o uccideranno più, cioè tra non molti anni?



I numeri

200

euro a testa per ogni cittadino italiano, anche se non viaggiano (bambini compresi): quanto ricevono le Fs dallo Stato. In tutto fanno 14 miliardi

1-2%

Il vantaggio minimo, in termini percentuali, della riduzione di emissioni in caso di spostamento del traffico da gomma a rotaia

6

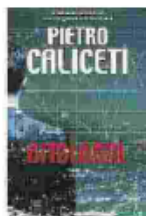
miliardi l'anno: le commesse pubbliche di cui gode Fs



IL LIBRO

Bitglobal, thriller con avvocati reali e monete virtuali

PIETRO CALICETI è un avvocato che si occupa di diritto societario e finanza. Ma è anche uno scrittore capace, come di solito capita soltanto ai narratori americani, di trasformare il gergo del suo lavoro, i suoi rituali, le sue idiosincrasie, nello scenario perfetto di un thriller. Un anno fa con "L'ultimo cliente" aveva raccontato la vita interna delle banche italiane in questi anni di crisi e quanto è disposto a rischiare chi non ha più nulla da perdere. Con *Bitglobal*, che esce ora con Baldini & Castoldi, Caliceti costruisce un ambizioso romanzo centrato sulla moneta, che vuole scavarne l'essenza e rivelare quello che spesso tendiamo a dimenticare: che è una convenzione sociale, un prodotto degli uomini, non una legge della fisica. E quindi siamo noi a deciderne, oltre che a subirne, le evoluzioni. Come quelle che hanno creato una moneta senza Stati, il Bitcoin, un'utopia anarchica che può diventare uno strumento di potere e di speculazione, alto rischio e alto rendimento. Si capisce anche l'economia, con *Bitglobal*, ma è molto più avvincente di un manuale.



• **Bitglobal**
Pietro Caliceti
Pagine: 407
Prezzo: 18€
Editore:
Baldini &
Castoldi

