

DIETROFRONT *I mega progetti e l'alta velocità ferroviaria non danno sviluppo: hanno costi enormi e pochi benefici (e utenti). La crescita economica non arriverà da qui*

Grandi opere e Tav al Sud: per me il governo si sbaglia

» Marco Ponti

Puntare sulle Grandi Opere per far crescere il paese dopo il virus sembrava un'idea di Renzi e Salvini (in continuità con Berlusconi). Ma il nuovo programma del governo agli stati generali ha reso l'idea di nuovo di grande attualità, dopo la celebre svolta di Toninelli nel 2019 ("Si a tutto, a priori, senza più alcuna analisi"). Oggi, per dire, è la posizione del viceministro 5S ai Trasporti Giancarlo Cancellieri.

Ma non tutte le grandi opere, soprattutto quelle ferroviarie che sono tanto ecologiche (tutte tranne la Tav). E soprattutto al Sud, che l'opinione pubblica ritiene ne abbia gran bisogno. E che il governo, a partire dal premier Conte, abbia taciuto sulla questione di farle senza gare, cioè di darle agli amici usando il "modello Genova" che le gare le ha evitate, speriamo sia solo una dimenticanza. Finora per l'Alta velocità le gare sono state evitate e i costi sono raddoppiati, ma forse non tutti hanno pianto, anzi.

Le grandi opere stradali e ferroviarie non faranno crescere il paese, per motivi ovvi.

Vediamoli.

1) Creano poca occupazione per euro speso (solo il 25% dei soldi va direttamente al lavoro, e usano tecniche "ad alta intensità di capitale").

2) Ci vuole un sacco di tempo per farle anche accelerando le procedure: minimo 5 anni. (Il ponte di Genova era una piccola opera, costa 200 milioni, meno di un ventesimo di quelle grandi, che viaggiano sui 5 miliardi a botta).

3) Le previsioni di traffico (le poche che sono state fatte, tutte da-

gli interessati guarda caso) erano già super-ottimistiche. Adesso sono assurde, il traffico dipende dal Pil, e le previsioni più ottimistiche dicono che il Pil ritornerà, speriamo, ai livelli pre-virus, ma lentamente. Quale sviluppo può venire da un'infrastruttura costosa e sottoutilizzata?

4) La tecnologia del cemento non innovante, è roba di 50 anni fa. Ci serve l'informatizzazione di tutto, e si è visto col covid 19.

5) Generalmente, danneggiano **l'ambiente**, quelle ferroviarie non meno delle strade nella fase di costruzione (centinaia di camion per molti anni, e ferro e cemento sono "energivori"). Ma anche se, miracolosamente, una ferrovia nuova togliesse molto traffico alla strada, i benefici ambientali sarebbero poi piccoli rispetto ai soldi spesi. Bastano i conti sul retro della busta: se l'Italia raddoppiasse il trasporto merci per ferrovia, la riduzione di gas serra sarebbe meno dell'1% del totale. Poi i trasporti su strada stanno riducendo rapidamente i danni alla qualità dell'aria. Grazie alla tecnologica e senza oneri per lo Stato: un Euro 6 inquina un decimo di un Euro 1.

6) Le ferrovie hanno un problema particolare: se non paga quasi tutto lo Stato (investimenti e spesso anche esercizio), sottraendo risorse ad altri usi sociali, quasi nessuno si sognerebbe di utilizzarle. Oddio, in termini percentuali pochi si sognano di prenderle anche adesso, nonostante le tasse sulla benzina e i sussidi che ricevono. Per quantità di traffico siamo intorno al 10% del totale, ma in termini di fatturato siamo sotto il 5%. Sono poco rilevanti se non per la spesa pubblica: negli ultimi 30 anni hanno ricevuto a vario titolo cir-

ca 470 miliardi a valori attuali, il 20% del nostro debito pubblico (i conti precisi appariranno in un libro-inchieste edito da Paper First). La strada rende netti 40 miliardi l'anno alle casse pubbliche, con cui si possono fare molti servizi sociali. E questi non sono "aridi conti economici": come sempre dietro i conti ci sono contenuti sociali molto vitali da considerare. Lo spreco è immorale.

Una nota poi sulle linee a scarso traffico (6.500 km circa utilizzate per meno della metà della capacità, che è di 80 treni al giorno). Un conto approssimato dice che sostituire i servizi ferroviari con autobus ecologici consentirebbe, a parità di spesa, di offrire servizio più frequente e gratis. Forse molti passeggeri apprezzeranno.

E veniamo al gran finale:

l'Alta Velocità fino al Sud, così sono tutti contenti, e il Meridione si svilupperà magicamente. Qui non ci sono davvero parole: una linea di alta velocità è costosissima, 50 milioni al Km in pianura, tutti pubblici. Si sussidia chi ha molta fretta, ma date le distanze in gioco per il Sud, chi ha davvero molta fretta può scegliere l'aereo, che ci metterebbe meno e non costa niente allo Stato. Una linea AV ha una capacità di 300 treni al giorno, che non si raggiungono nemmeno tra capitali di Stato. Il Sud avrebbe linee AV deserte, mentre ci sono altre cose importanti da fare per i servizi ferroviari al Sud, molto meno costose. Sprecare soldi pubblici è peggio che rubare. Ma i contribuenti derubati non lo sapranno mai, come non lo saprà chi non avrà i servizi che si sarebbero potuti fare con quei soldi.



**IL NUOVO
PIANO
NAZIONALE**

COME ANTICIPATO dal premier Giuseppe Conte, il governo punta molto sull'alta velocità ferroviaria, specie nel Sud Italia. Nel piano nazionale studiato dal ministero delle Infrastrutture il costo delle opere ferroviarie è stimato in 113 miliardi, metà del totale del piano (le risorse assegnate sono quantificate in 60 miliardi). I soli progetti dell'Av in Sicilia hanno costi ingenti, oggi ipotizzati in circa 20 miliardi di euro

POCO UTILI
DANNO POCA
OCCUPAZIONE
E HANNO
TEMPI BIBLICI
E I PRIVATI
NON PAGANO

