

INFRASTRUTTURE Renzi e il suo ministro Delrio avevano promesso di rompere col modello berlusconiano. Ma alla fine non è cambiato molto

Trasporti e grandi opere, una legislatura spreca

S

La scheda

• I RINCARI 2018

Il ministero di Trasporti guidato da Graziano Delrio ha autorizzato una raffica di rincari nei pedaggi autostradali, già in vigore dal primo gennaio. L'incremento medio per i veicoli sull'intera rete autostradale, calcolato sulla base delle percorrenze 2016, sarà del 2,74%. Ma i rincari sono molto variabili, si va dall'1,51% di Autostrade per l'Italia al +52,69% di Rav sulla tratta Aosta Ovest-Morgex

» MARCO PONTI*

Ilvio Berlusconi aveva attirato gli strali della sinistra per quella lavagna esibita in tv da Bruno Vespa: 19 Grandi Opere definite da poche linee di pennarello, senza alcuna analisi che le giustificasse. Anche Matteo Renzi, all'inizio, aveva censurato questo approccio. Poi ha nominato ministro dei Trasporti Graziano Delrio con una promessa: "Da adesso si valuterà tutto in modo trasparente". Ma quel motto si è presto trasformato in un altro: "All'Italia serve la cura del ferro". E l'ideologia delle Grandi Opere è stata pienamente confermata, rimettendo in gioco persino il ponte sullo Stretto di Messina. Il bilancio della legislatura che si è appena chiusa per quanto riguarda i trasporti non è esaltante.

Ferrovie: dal monopolio al super-monopolio

Le ferrovie erano un'impresa fortemente dominante, interamente pubblica e sussidiata (al 100% per le infrastrutture e in modo sostanziale anche per l'esercizio). Oggi c'è un po' di concorrenza nei servizi di Alta velocità e nelle merci. Ma le Ferrovie non solo rimangono assolutamente dominanti e super-sussidiate, hanno anche esteso il loro perimetro ai servizi di autobus e a quelli urbani, e si sono fuse con Anas, l'agenzia per le strade, divenendo una nuova Iri dei trasporti, e, in quanto politicamente molto protetta da pressioni concorrenziali di qualsiasi tipo.

TPL: tutto come prima, niente gare vere

Nei trasporti locali tutto è immobile. Le gare per affidare i servizi sono state fatte per finta prima (98% vinte

dagli *incumbent*, quelli che c'erano prima), e tendono a non essere fatte ora, in particolare si vedano i casi di Roma e Milano. Il caso dei servizi su gomma della Toscana è l'accezione che conferma la regola, ed è ancora in sospeso. La normativa ora apre qualche speranza per il futuro prossimo, ma questo era vero anche venti anni fa. C'è una ferrea volontà politica di non cedere il controllo delle aziende pubbliche, unica strada che può garantire il superamento del conflitto di interesse tra proprietario e acquirente dei servizi.

Bus e Uber: lotta contro l'innovazione

Flixbus per il trasporto per autobus sulle lunghe distanze e Uber per i taxi sono state le innovazioni che hanno

In difesa delle lobby

Dai bus a Uber agli aerei: la tecnologia abbatte i costi ma la politica la ostacola

.....
maggiormente ridotto i costi e migliorato la qualità per gli utenti.

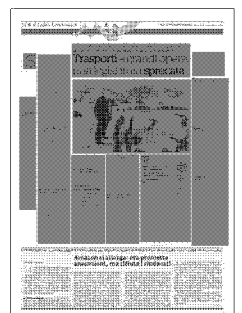
Innovazioni sono state osteggiate dagli interessi costituiti nel settore, e la politica italiana che, invece di incoraggiarne l'avvento con una normativa che le promuovesse pur limitandone gli eccessi, ha fatto di tutto per bloccarle.

Autostrade: benvenuti nel "paese di Bengodi"

Le concessioni autostradali hanno generato, grazie a una normativa punitiva per gli utenti e generosa per i concessionari, profitti favolosi anche quando i traffici sono diminuiti. Il ministero dei Trasporti, invece di metter mano a una seria riforma, si è preoccupato di estendere la durata delle concessioni senza gare.

Politica industriale: ritorno al passato

In tutto il mondo industriale è in corso una rivoluzione tecnologica epocale, tendente a rendere il trasporto stradale più sicuro e meno inquinante, oltre che, con la guida automatica, anche molto meno costoso e fluido. In Italia no: come abbiamo visto, si è deciso che la strategia da perseguire fosse la "cura del ferro", con enormi investimenti pubblici di dubbia utilità e a scarso contenuto di innovazione (oltre che occupazionale). I benefici ambientali di tale scelta sono certo reali, ma microscopici rispetto ai costi: un raddoppio del traffico merci ferroviario (risultato miracoloso) comporterebbe una riduzione di meno dell'1% delle emissioni totali di CO₂.



Il settore aereo: Alitalia e low-cost

Questo settore ha visto anche negli anni della crisi una crescita impetuosa, soprattutto grazie alle compagnie *low cost*, che si stima abbiano ridotto le tariffe per tutti gli utenti del 30 per cento circa. Alitalia tuttavia, pur diventata una compagnia minore, continua a essere sostenuta con interventi e risorse pubbliche. Nessuno ammette che questa strategia, in atto da un ventennio, è la causa del problema, non il rimedio.

La debolezza del regolatore

La scelta politica di mantenere lo *status quo* e di liberalizzare il meno possibile nel settore si è manifestata nella debolezza degli strumenti messi a disposizione della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art). Non può neppure intervenire con ingiunzioni di *unbundling* (spezzatino), che è uno degli strumenti principali per ridurre l'eccesso di potere di mercato delle imprese dominanti o monopolistiche.

Un bilancio complessivo

In questi ultimi cinque anni alcune cose molto positive sono avvenute e stanno avvenendo. Purtroppo fuori dai nostri confini. Il presidente francese Emmanuel Macron ha dichiarato lo stop a tutte le "grandi opere" francesi, in primo luogo a quelle ferroviarie (le analisi costi-benefici non tornano). Speriamo trovi imitatori anche in Italia.

La rivoluzione tecnologica in corso non si arresterà. È un peccato che noi potremmo goderne dei benefici solo importando tecnologie e prodotti stranieri, per colpa delle scelte di politica industriale che stiamo facendo per il settore.

*Bridges Research

© RIPRODUZIONE RISERVATA



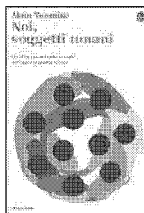
ILLIBRO

Diritti e democrazia, manuale per una resistenza individuale

IN UN'EPOCA in cui ogni potere, dalla finanza alla tecnologia, tende a essere totale (o totalitario), diventa ancora più vero che "il personale è politico". Nel senso che l'azione più politica è affermare l'individualità: "Ho bisogno di appropriarmi di me stesso, senza intermediazioni e in maniera completa, come soggetto umano, per uscire dalla prigione

del potere e dei suoi mezzi", scrive il sociologo francese Alain Touraine nel suo ultimo libro tradotto dal Saggiatore con il titolo "Noi, soggetti umani". Se le battaglie politiche si sono spostate dalla lotta per il controllo dei mezzi di produzione al campo della cultura e dell'etica, allora ci sono due priorità da tutelare: i diritti umani universali e lo strumento di decisione per assicurarli, cioè la democrazia.

Da anni Touraine si spende per evitare che l'analisi dei fenomeni di globalizzazione si limiti agli aspetti economici e affinché comprenda anche l'universalismo dei diritti e il rapporto tra gli individui e un potere che non è più soltanto o soprattutto nazionale.



• **Noi, soggetti umani**
Alain Touraine
Pagine: 310
Prezzo: 29€
Editore:
Il Saggiatore