

# Perché è illusoria la strategia del ministro dei Trasporti

DI MARCO PONTI

## Il “cambio modale” nei progetti del ministero

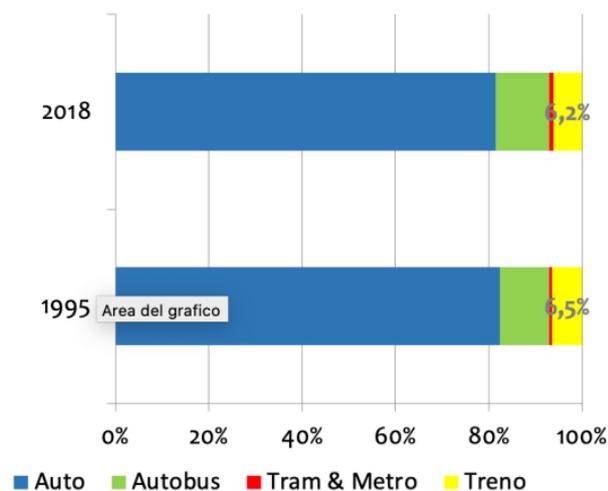
La strategia che il ministro dei Trasporti sostiene, in ogni sede, per giustificare i 25 miliardi di euro allocati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza per nuove linee ferroviarie non ha funzionato in passato e non ci sono ragioni tecniche per pensare che possa funzionare in futuro, se non marginalmente.

La strategia è nota come “cambio modale”, cioè finalizzata a un radicale spostamento di traffico merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia. Perché si può affermare senza ragionevoli dubbi che ha fallito in passato? Basta guardare il fortissimo impegno fiscale erogato dallo stato negli ultimi trent’anni per conseguirlo, con risultati deludenti.

Abbiamo tasse sul modo stradale tra le più alte d’Europa (e del mondo): lo stato ricava circa 40 miliardi netti annui (che in trent’anni significano 1.200 miliardi). Per le ferrovie la spesa netta, a vario titolo, è stata nell’ultimo decennio di circa 12 miliardi all’anno e [ammonta a circa 470 miliardi](#) nel periodo trentennale.

In questo trentennio, i traffici sono cresciuti molto, ma le quote percentuali sono mutate in modo marginale. Nel 2018 la ferrovia soddisfaceva il 6,2 per cento della domanda di trasporto delle persone (in termini di chilometri percorsi), tre decimi di punto in meno rispetto al 1995 prima della “rivoluzione” dell’alta velocità.

Figura 1 – Quote di domanda dei mezzi motorizzati in Italia.



Fonte: elaborazione su dati Commissione Europea.

Perché tanta rigidità al cambio modale sia di merci che di passeggeri? Iniziamo con l’osservare che il fenomeno è simile a quanto è accaduto nel resto dell’Europa, sia per politiche fiscali relative al trasporto su strada, sia per trasferimenti pubblici al modo ferroviario, sia per modestia di risultati.

Il motivo dominante è tecnico e si chiama “rottura di carico”. La strada è un sistema capillare, le linee ferroviarie ovviamente no, quindi qualsiasi viaggio in ferrovia, per merci e passeggeri, richiede con poche eccezioni di cambiare modo di trasporto due volte. La strada è in altre parole un modo di trasporto autosufficiente e diretto, mentre la ferrovia non lo è. Questo aumenta sensibilmente i tempi e i costi non monetari del sistema ferroviario rispetto alla gomma. A titolo di esempio, il cambio modale per le merci spesso comporta, oltre “l’appuntamento” con i mezzi stradali, anche l’immagazzinamento nelle stazioni ferroviarie dei carichi, con la perdita dei fondamentali vantaggi delle tecniche “just in time”.

Per le merci si aggiunge poi l'evoluzione (per nostra fortuna inarrestabile) del sistema produttivo da merci povere e pesanti (adatte al treno) a merci ad alto valore aggiunto, per le quali un servizio di trasporto diretto è essenziale (difficile far viaggiare abiti di Armani o pc per treno). Per i passeggeri, l'aumento di reddito consente modelli di vita e di consumo complessi, che richiedono spostamenti flessibili nello spazio e nel tempo, molto al di là dei meri spostamenti casa-lavoro.

### **Costi e risultati attesi**

Ma guardiamo più da vicino i numeri che porta il ministro Giovannini a supporto del suo costoso piano di cambio modale. Si traduce in circa 25 miliardi per nuove opere, così suddivisi: 14 al Sud, 4 al Centro, 9,5 al Nord, e 1,5 per "diagonali". Questa è solo la parte finanziata dai fondi del Pnrr, moltissime altre risorse saranno necessarie per completare le opere. Le somme dovranno essere reperite sul mercato dei capitali, a tassi di interessi non noti, ma che secondo alcune rilevanti fonti internazionali (si veda per esempio il recente dibattito sul tema apparso su *The Economist*) potranno essere elevati (contribuendo al debito pubblico italiano, che si prevede rimarrà dell'ordine del 160 per cento del Pil anche dopo la fase dei finanziamenti europei).

Quindi si tratta di un piano due volte rischioso: o opere non terminate, quindi di ridotta utilità specialmente nel caso delle ferrovie, o "costi a finire" molto elevati. Certo questo non è politicamente rilevante, il 2026 è relativamente lontano.

Con questi rischi, consideriamo i risultati attesi, solo parzialmente esplicitati nel piano. Appaiono davvero molto ottimisti, essendo i costi certi e i risultati attesi assai meno certi e molto più lontani nel tempo.

Viene fornito dal ministero solo un dato medio nazionale di base, non espresso in termini economici come avviene con le analisi costi-benefici. Si afferma che i tempi di viaggio in ferrovia diminuiranno del 17 per cento. Il risultato comporterebbe il 66 per cento di aumento dei passeggeri, il 54 per cento di aumento delle merci e la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di [3 milioni di tonnellate annue](#). Poiché il risparmio di tempo di viaggio è la variabile dominante per la scelta modale dei passeggeri (il successo dell'aereo e dell'alta velocità lo dimostrano), il risultato sembra incompatibile con tutta la letteratura sull'argomento. L'elasticità al tempo è al massimo [dell'ordine di -2](#) e qui siamo vicini al doppio. Per le merci la velocità è molto meno rilevante che per i passeggeri, e quindi quel dato è ancora meno difendibile, o bisogna immaginare altri interventi non descritti, perché il trasporto ferroviario merci è quasi stabile da decenni. Ovviamente, i benefici ambientali (3 milioni di tonnellate CO<sub>2</sub> in meno) sono di quella grandezza in funzione degli aumenti di traffico previsti, in quanto si assume che quel traffico venga sottratto a modi più inquinanti. Tuttavia, anche se quel valore fosse verosimile, e non lo è, equivarrebbe al 3 per cento delle emissioni del settore dei trasporti e all'insignificante 0,75 per cento delle emissioni nazionali. E non è dato sapere se nel calcolo si è tenuto conto delle emissioni "di cantiere", molto elevate, e del rapido calo in atto e previsto delle emissioni dei mezzi stradali, oggetto di interventi rilevanti nello stesso Pnrr.

Non appare poi approfondito il tema dei confronti intersettoriali dei costi di abbattimento. Ci sono rilevanti indizi che sarebbero molto inferiori in altri settori, alcuni dei quali, pur molto inquinanti, sono addirittura sussidiati (si pensi solo all'agricoltura, che in media riceve dalla sola Europa 6 miliardi all'anno di sussidi).

Nei documenti finora presentati dal ministero mancano le analisi finanziarie (il fatto che vi siano abbondanti fondi europei non sembrerebbe esentarci da considerare questo aspetto degli investimenti), come mancano le analisi degli impatti distributivi (per esempio, trattandosi spesso di linee di alta velocità, quali categorie di reddito avranno i maggiori benefici).

Sono stati proposti due curiosi e inediti indici, che vorrebbero essere "distributivi": la percentuale di territorio e di popolazione servita da infrastrutture ferroviarie. Ma non sembra essere sensato né ignorare le altre infrastrutture (potrebbero esservi eccellenti infrastrutture di altri modi di trasporto), né i costi dei collegamenti ferroviari rispetto alle alternative (il modo ferroviario presenta forti economie di scala e altri modi potrebbero assicurare piena accessibilità con una frazione dei costi di una linea ferroviaria nuova).

Sono in corso analisi tecniche ed economiche approfondite su molte di queste infrastrutture, di cui si renderà presto conto. Ovviamente una strategia alternativa al cambio modale per ridurre l'impatto ambientale del trasporto

stradale consiste nel concentrare gli sforzi direttamente sulla fonte, cioè accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica o all'idrogeno, seguendo la rivoluzione tecnologica in corso in tutto il mondo, in cui confluiscono, oltre a sostegni pubblici, ingentissimi investimenti privati, con il concreto rischio che l'Italia rimanga estranea a tale processo.

<https://www.lavoce.info/archives/89492/perche-e-illusoria-la-strategia-del-ministro-dei-trasporti/>