



LA RIVOLUZIONE Dal Tav alla Pedemontana, cosa (non) sopravviverebbe usando l'analisi costi-benefici che il M5S vuole applicare alle infrastrutture

Basta grandi opere inutili? Ecco la lista per i 5 Stelle



già non finanziata dal governo uscente.

La stazione sotterranea per l'Alta Velocità a Firenze è un altro progetto che si può tranquillamente definire grottesco: i treni in transito risparmierebbero solo 4 minuti, i costi sono di un paio di miliardi, e le stesse ferrovie hanno dichiarato di non essere più interessate al progetto (pur a loro non costando nulla). La recente decisione di proseguire comunque i lavori suona come un'offesa all'intelligenza (e al denaro dei contribuenti).

Data la localizzazione geografica del voto M5S, non si può non accennare al fatto che delle tre grandi opere destinate al Mezzogiorno, solo il Ponte sullo stretto venga cancellata. Rimangono però da valutare 5 miliardi per le ferrovie siciliane, che, date le condizioni demografiche e geografiche di quell'area, sembra impossibile possano trovare una qualsiasi giustificazione socioeconomica. Forse è meglio puntare su altri modi di trasporto, sempre a valle di valutazioni terze, trasparenti, e che confrontino alternative. Considerazioni analoghe valgono per la nuova linea Napoli-Bari, di cui alcuni lotti sono già affidati e per la quale la domanda sia merita che passeggeri sembra lontana da giustificare una spesa superiore ai 5 miliardi. Anche questa linea è stata oggetto di analisi indipendenti, autofinanziate dagli studiosi interessati ad evitare sprechi di risorse pubbliche, con risultati negativi.

INFINE, appare condivisibile l'idea di spostare risorse nei trasporti su piccole opere e sulle manutenzioni. Soprattutto andrebbero fatte sulle reti stradali più congestionate, dove le esperienze internazionali dimostrano che l'efficienza dell'uso delle risorse è massima, anche in un'ottica ambientale, anticiclica ed occupazionale. Speriamo infine che i fattori ideologici di cui si accennava sopra non facciano dimenticare al M5S, attentissimo all'ambiente, che nei trasporti il "cambio modale" in favore della ferrovia certo genera dei benefici ambientali, ma molto piccoli rispetto a costi pubblici e alle alternative disponibili, soprattutto di tipo tecnologico, in cui l'Italia sta davvero "perdendo il treno".

» MARCO PONTI

F

orse nei trasporti il Movimento 5 Stelle porta finalmente a termine quello che il ministro dei Trasporti uscente aveva promesso ma non fatto: valutare con tecniche adeguate (economiche, finanziarie e ambientali), gli investimenti infrastrutturali più costosi. Invece di queste opere ne è stata fatta una lista infinita, per 123 miliardi di euro, giudicate "strategiche", e pertanto non necessarie di valutazioni. Opere principalmente ferroviarie, quindi molto onerose per le casse pubbliche (al contrario di altre infrastrutture di trasporto), e alcune di dubbia utilità, ma coerenti con lo slogan, ideologico, della "cura del ferro". Lo stesso programma del M5S parla di accurate analisi costi-benefici sociali, prassi raccomandata dall'Ue, per la quale esistono metodologie internazionali consolidate. La speranza è che tali metodologie, rigorose anche per quanto concerne gli impatti ambientali e di sicurezza, non vengano distorte da fattori ideologici, facendo rientrare dalla finestra "l'arbitrio del principe" che si vuol buttar fuori dalla porta con le analisi quantitative.

APPARENTEMENTE poi delle 13 grandi opere che si pensano di abolire, il M5S sottovaluta molto i risparmi possibili: si parla di 10 miliardi, ma da sole, tre linee ferroviarie - Brescia-Padova, Milano-Genova, e Torino-Lione (la Tav) - dovrebbero avvicinarsi ai 15 miliardi. Forse sottovaluta un po' anche le sanzioni da pagare, comunque negoziabili dati gli affidamenti fatti senza gara. Vediamo ora qualche maggior dettaglio sulle opere più note, ma anche le più onerose.

La Tav. Per quest'opera, giudicata inutile anche dalla Corte dei Conti francese, si sfiora il ridicolo. Gli stessi promotori di recente hanno dichiarato che il traffico (come dicevano gli studi degli oppositori) era stato molto sovrastimato, ma "intendono costruire ugualmente l'opera", con ragionamenti del tipo "in futuro può sempre servire". Un totale disprezzo per le risorse pubbliche. L'opera è appena iniziata, quindi può essere fermata senza sprechi di rilievo.

Il Mose. Lo sbarramento

anti-maree di Venezia è in effetti di dubbia utilità, e afflitto da gravi fenomeni di corruzione, ma, essendo realizzato all'80%, forse conviene comunque finirlo.

Il Ponte sullo stretto di Messina non è nemmeno partito, ma difficilmente reggerebbe un'analisi costi-benefici a causa della domanda: alle

15 mld

Il risparmio possibile dalle sole linee ad Alta velocità programmate

merci su lunghe distanze conviene andare per mare, e ai passeggeri per aereo. Per la domanda locale poi il ponte è localizzato in modo non funzionale.

Pedemontana lombarda. È un progetto con un tracciato tortuoso, quindi molto costosa e poco funzionale, tanto da richiedere un pesante intervento pubblico. Non ne sono note

analisi costi-benefici: interventi sulla ipercongestionata viabilità locale sarebbero meno onerosi e più efficienti.

L'Alta velocità Brescia-Padova è costosissima (8 miliardi di cui a carico dello Stato: le ferrovie lo sono sempre). È stata fatta una analisi indipendente seguendo le linee guida dello stesso Ministero, mai applicate, e i risultati sono disastrosi. I cantieri non sono ancora partiti, ed esistono alternative di potenziamento graduale della linea esistente molto meno costose.

L'Alta velocità Milano-Genova, detta "Terzo Valico" (perché ce ne sono già due sottoutilizzate) è afflitta anch'essa da costi elevatissimi (7 miliardi) e da episodi di corruzione, si sa che i cantieri sono già partiti da tempo. Un'analisi indipendente ha sollevato forti dubbi sulla sua utilità (le stesse ferrovie ne dubitano). Occorrerebbe rifare le analisi tenendo conto dei soldi spesi, ma la probabilità che vengano positive è scarsa.

La piattaforma off-shore del porto di Venezia risulta

IL LIBRO

Correntisti alla riscossa Dalla resistenza ai rimborsi milionari

USURA, anatocismo, massimo scoperto o commissioni non dovute. Sono veramente pochi i correntisti o i mutuatari che conoscono questi termini e che sanno come vedere riconosciuti i propri diritti senza soccombere di fronte alle pretese ingiuste delle banche. Nel suo terzo libro, "Da debitore a creditore nei confronti delle banche", Mario Bortoletto - imprenditore padovano che, dopo essere stato vessato per decenni dagli istituti di credito, è passato al contrattacco diventando un paladino dei risparmiatori - continua a svelare, con termini comprensibili, i meccanismi nascosti con i quali le banche lucrano sui conti correnti e, soprattutto, a spiegare come ottenere risarcimenti per centinaia di migliaia di euro. Dalla truffa dell'Euribor alle azioni "sola" delle banche venete passando per la carta revolving, Bortoletto riporta sentenze e atti che hanno dato ragione ai clienti, con lo stesso punto di partenza per tutti: va richiesta una perizia economica sui conteggi intersorsi con la banca per scoprire se sono stati applicati illecitamente i tassi usurari.

DA DEBITORE A CREDITORE NEI CONFRONTI DELLE BANCHE
Mario Bortoletto

Da debitore a creditore nei confronti delle banche
Mario Bortoletto
Pagine: 144
Prezzo: 13 €
Editore: Autopubblicato



I numeri

13

le opere che il M5S intenderebbe abolire, sottostimando il risparmio potenziale in 10 miliardi di euro

8

miliardi, il costo dell'Alta velocità Brescia-Padova (tutti a carico dello Stato); 7 miliardi per la Milano-Genova (il cosiddetto "Terzo Valico")

5

miliardi, l'investimento sulle ferrovie siciliane ipotizzato dal Movimento 5 Stelle

.....

L'ALTRO FRONTE Per i 3300 lavoratori di Palermo a giugno finirà la cassa integrazione. L'azienda vuole creare una nuova società

Almaviva, di nuovo posti a rischio I sindacati: "Verso la bad company"

È nella sede di Palermo il nuovo fronte caldo di Almaviva, la multinazionale italiana dei call center. Nel sito siciliano scadranno tra due mesi gli ammortizzatori sociali per 3.300 addetti e inoltre, sempre nei prossimi mesi si esauriranno cinque commesse cruciali oggi gestite a Palermo, quelle ricevute da Tim, Wind, Sky, Alitalia e Trenitalia. La somma dei due fattori, in un settore in difficoltà, rischia di portare a una nuova riduzione di personale, che questa volta si abbatterebbe sull'Isola.

SIA ALMAVIVA sia i sindacati vogliono evitare un'altra soluzione drastica, anche perché l'azienda ancora sta pagando, sul piano dell'immagine, il mega-licenziamento che ha colpito la sede di Roma nel dicembre 2016, quando 1.666 addetti sono stati mandati a casa. L'obiet-

tivo dell'impresa, quindi, è avviare subito il confronto con i sindacati per trovare soluzioni alternative. Il problema, però, è che nonostante in questi anni Almaviva abbia tagliato i costi del personale, dalla cassa integrazione alla rinuncia agli scatti di anzianità, la situazione economica a Palermo - dove gli esuberanti sono 800 - non è migliorata, anzi è peggiorata. Nei giorni scorsi, tra l'altro, il presidente Andrea Antonelli si è lamentato del fatto che, proprio a Palermo, troppi dipendenti utilizzino i permessi della legge 104 (per l'assistenza ai parenti disabili).

Sullo sfondo di questa situazione di incer-

tezza, c'è una decisione dell'azienda che prevede la creazione di una nuova società nel capoluogo siciliano, che si chiamerà Almaviva Palermo. Attraverso un'operazione che formalmente è chiamata "conferimento di ramo d'azienda", nascerà una *newco* a livello locale, con la quale i vertici nazionali vogliono migliorare l'efficienza e responsabilizzare i manager che dirigeranno questa nuova sede autonoma. Il 13 giugno, quando la cassa integrazione sarà appena scaduta, i 3.300 lavoratori passeranno alla nuova Almaviva Palermo. La possibilità di mantenerli tutti dipenderà, come detto, dall'esito delle trattative con i sindacati, che nel frat-

tempo hanno lanciato l'allarme. "Questo piano non regge - dice Francesco Assisi della Fistel Cisl - il personale che verrà travasato ha la cassa in scadenza e la nuova società non ne potrà usare altra. Avrà quindi un costo del lavoro più alto e per giunta rischia di perdere commesse: come farà a reggere il mercato a livello locale, se non ci è riuscito nemmeno l'intero gruppo a livello nazionale? Sarà una *bad company*".

VENERDI le parti si incontreranno nella sede siciliana della Confindustria. La Fistel chiederà il ritiro di questa riorganizzazione societaria e, se Almaviva insisterà nel volerla portare avanti, i sindacati si alzeranno dal tavolo e abbandoneranno la riunione.

ROB. ROT.

© RIPRODUZIONE RISERVATA