

Un treno e troppi scartamenti

di **ERASMO VENOSI**

Un virus si aggira per l'Italia, è quello del partito del debito pubblico occulto. Ha per sponsor, concessionari e cementieri, tondinari e cooperatori, intermediari finanziari e rami di grande impresa in declino.

Il braccio operativo di questo «virus-partito» è composto da autorevoli tardokeynesiani della destra e da alcuni turboliberisti della sinistra.

Sponsorizzano qualsiasi opere pubblica, definita strategica senza alcun vaglio di tipo economico, finanziario e sociale. Le armi usate sono la legge obiettivo e il *project finance* (nell'esperienza italiana è l'equivalente d'imbroglione: i privati, infatti, sono SpA con unico o prevalente azionista pubblico).

Questo partito sta rendendo concrete le congetture dell'economista Roubini che a Davos ha dichiarato che l'Italia ha buone probabilità per finire come l'Argentina, scaricando, com'è avvenuto in un recentissimo passato, i costi sul presente e futuro dell'Italia, attraverso la piovra del debito pubblico.

L'analisi retrospettiva degli investimenti infrastrutturali realizzati nell'ultimo trentennio è sconsigliante. Nessuna logica trasportistica ha orientato la spesa negli investimenti infrastrutturali, ma hanno prevalso fino agli anni '80 le determinanti macroeconomiche e poi il contenimento della spesa.

La maggioranza delle opere strategiche oggi è ispirata dalla stessa logica, con l'aggravante dell'irresponsabilità di chi le propone considerata la situazione di finanza pubblica (indebitamento netto e debito rispettivamente al 4% e 110% del Pil) e l'andamento dello sviluppo economico (da trenta anni si cresce mediamente all'1%).

Esemplare è il caso delle ferrovie alle quali negli ultimi 15 anni è stato trasferito l'equivalente di un quinto del debito pubblico.

L'effetto prodotto è sotto gli occhi di tutti e l'erraticità della spesa per investimenti senza alcuna valutazione degli effetti è riscontrato dall'ulteriore richiesta di Fs nell'ultimo Piano di Priorità degli Investimenti per 160 mld d'euro!

La comunità europea ha identificato alcuni corridoi multimodali per l'integrazione, il recupero degli svantaggi competitivi territoriali e infine per evitare che paesi confinanti facessero investimenti di trasporto incoerenti.

Il corridoio V, originariamente definito da Trieste a Kiev, ora è diventato, connettendosi ad ovest, Lisbona -Kiev. E qualcuno, senza alcun ritegno, parla di connessione con la Transiberiana per arrivare fino a Pechino.

La traduzione italiana del concetto di corridoio è: costruiamo nuove linee e soprattutto che siano molto costose.

Partendo da Lisbona in ferrovia, lungo il corridoio V, incontriamo la prima diversità che è rappresentata dalla distanza tra i binari (scartamento) che è pari a 1.676 mm e l'alimentazione elettrica a 25 kv. Entriamo in territorio

spagnolo e l'alimentazione passa a 3 kv: arriviamo in Francia e cambia lo scartamento che si «restringe», passando a 1.435 mm e quindi bisogna cambiare tutti i carrelli e il locomotore perché si passa a 1,5 kv.

Sui carri merci, normalmente si provvede a cambiare gli assi. Ciò è fatto presso le due principali stazioni di frontiera, a Cerbère/Port Bou sulla costa mediterranea ed a Hendaye/Irùn sulla costa atlantica.

Osserviamo inoltre che i treni merci non potranno utilizzare né la Madrid-Siviglia, che è linea specializzata per viaggiatori e con scartamento di 1.435 mm, né la Lione-Parigi che è linea specializzata passeggeri con pendenza massima del 35 per mille.

Da Lione, quando nel 2018 (eccellente esempio d'opera strategica!) sarà pronto il tunnel, le merci viaggeranno a 160 km in galleria. Continuando il viaggio da Venaus a Zhanoy, al confine ucraino, si devono cambiare di nuovo i carrelli perché lo scartamento «cresce» passando a 1.524 mm.

Nessun traffico viaggiatori significativo è rinvenibile in tale tratta, esistendo la soluzione aerea. Incidentalmente va osservato che il nostro paese non ha nemmeno un km di rete ferroviaria utilizzata per il solo traffico merci diversamente da: Germania (6.861 Km), Francia (7.791), Finlandia (1.909), Svezia (1.762), Belgio (597), Austria (524).

Sarebbe interessante valutare l'opportunità di dedicare a linea di solo trasporto merci, previo potenziamento e valorizzazione di quell'asse parallelo alla trasversale padana, costituito dalla «pontremolese» e dalla «mediopadana», che connetterebbe anche le portualità dell'alto Tirreno e dell'Adriatico. Attraverso poi la nuovissima ferrovia «pontebbana», Udine -Tarvisio e poi in Carinzia e su verso Vienna, proseguendo verso Budapest.

Il corridoio V esiste già, ma questo impedisce di investire risorse pubbliche per un importo pari a 40 mld d'euro.

Il costo industriale linea Av da Trieste a Jean de Maurienne. Se il decisore pubblico fosse realmente interessato alla diversione modale nel trasporto merci, da tempo avrebbe redatto un Piano merci.

Il manifesto 16 febbraio 2006