

FERROVIE

## A Nord-Est facciamo accelerare le merci

di **Andrea Boitani**

«**L**a Tav ce la facciamo da soli». Sembra che alcuni imprenditori e costruttori veneti si proponano questa titanica impresa per la linea Milano-Venezia-Udine. Fatela, se ci riuscite, verrebbe da rispondere. A una condizione: senza oneri per lo Stato, naturalmente, e con i pedaggi per i treni previsti per il resto della rete Av. C'è da dubitare che molti investitori concorrerebbero volentieri allo sforzo finanziario previsto in oltre 14 miliardi: sarebbe infatti assai improbabile garantire un ritorno sul capitale investito.

Guardiamo i numeri. Sono dell'analisi semplificata costi-benefici della sola tratta Milano-Padova presentata su [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info) nel dicembre 2008. E che correggeva - a mia conoscenza, senza successive smentite - una precedente analisi proposta da Transpadana (il comitato promotore della nuova linea). L'analisi costi-benefici conteggia tutti i positivi effetti esterni sociali di cui gli investitori privati non riuscirebbero ad appropriarsi. È normale quindi che il valore sociale attuale netto di un progetto, come risultante dall'analisi costi-benefici, sia di solito ben più alto di quello che emerge da una semplice valutazione del rendimento finanziario netto, che è poi quello che realmente interessa agli investitori privati. Dall'analisi emerge un valore sociale attuale netto negativo pari a oltre 1,2 miliardi per la Milano-Verona e di oltre 2,2 miliardi per la Verona-Padova. Lo studio mostra come gran parte della discrepanza tra questo imbarazzante risultato negativo e quello positivo proposto da Transpadana sia dovuto a un "errore" sul valore del tempo per il trasporto di merci, per Transpadana più elevato di 15 volte rispetto ai valori standard della letteratura. Certo, l'analisi sarebbe da affinare, approfondire e aggiornare. Ma se quello riportato, grosso modo, è l'ordine di grandezza dei risultati, per il rendimento finanziario non c'è alcuna speranza, senza un robustissimo intervento della finanza pubblica. Che però, di questi tempi, si ha ragione di credere abbia ben altri grattacapi.

Ciò non significa che per le infrastrutture del Nord-Est non ci sia niente da fare. Dal punto di vista della

logistica e del commercio internazionale, il nervo scoperto è l'esistenza di troppi micro e macro colli di bottiglia (anche ferroviari), che impediscono ai porti di Venezia, di Trieste e di Ravenna di costituire un "sistema" competitivo con i grandi porti del Nord Europa. Dal momento che gli imprenditori dovrebbero essere interessati alla competitività delle loro merci e dei territori in cui operano, ci si aspetterebbe un particolare interesse, anche finanziario, a sciogliere con decisione i tanti nodi della logistica, proponendosi di finanziare tutte quelle opere, non sempre "grandi", utili allo scopo, accelerandone la realizzazione. La priorità dovrebbe essere costituita dal potenziamento dell'accesso ferroviario ai porti: dal valico ferroviario del Brennero e da tutti i collegamenti rapidi con il valico e con le altre linee ferroviarie portanti, soprattutto per i treni merci (cui non serve viaggiare a 300 km all'ora).

La linea che attraversa la Pianura Padana da Milano a est, invece, interessa più i passeggeri che le merci, data la peculiare struttura industriale e insediativa del Nord-Est, dove prevalgono le imprese medie e soprattutto piccole, molto disperse sul territorio. Ma per un servizio passeggeri di breve e media percorrenza la velocizzazione non richiede per forza la costruzione di una nuova linea ad alta velocità. Per la Milano-Venezia-Trieste sarebbe possibile pensare a raddoppi in asse partendo dai nodi e dalle tratte maggiormente congestionate. I vantaggi? Costi dilazionati nel tempo (e forse, nel complesso, inferiori). E, soprattutto, il fatto che il risparmio di tempo sarebbe ottenibile dove più necessario in tempi più brevi. L'estensione dell'investimento da una tratta alla successiva sarebbe calibrabile seguendo la progressione della domanda di traffico. Se gli imprenditori del Nord-Est vorranno impegnarsi anche finanziariamente in questo senso faranno un grande servizio al loro territorio, a tutto il Paese e anche a se stessi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

