

## TRASPORTI

Ringrazio il Sig. Fava per il Suo contributo e per la dovizia di dati (Quindicinale n.581).

Credo di dover chiarire alcuni concetti, di cui alcuni appresi all'Università.

Tutto ciò che costruiamo ha due costi:

1. Il costo energetico che si misura in watt.
2. Il costo economico che si misura in denaro.

Il primo è un costo reale, che si estrinseca con un parametro immutabile nel tempo. Di qualsiasi cosa è misurabile e calcolabile quanti watt è venuta a costare, compresi i watt che ha consumato un corpo umano per realizzarla. Il costo energetico ci dice quale processo produttivo e quale prodotto fa risparmiare più risorse, è l'eredità che lasciamo per il futuro dei nostri figli.

Il secondo è un costo variabile, legato alle scelte politiche, alle guerre, all'andamento delle borse, ecc. (un economista potrebbe continuare a lungo). Il costo economico non mira al risparmio delle risorse, sceglie il processo produttivo che raggiunge lo scopo con il minimo prezzo.

Analizziamo le possibilità di trasporto in ordine di energia crescente:

1. Trasporto marittimo e fluviale.
2. Trasporto ferroviario.
3. Trasporto su gomma.

Da questo punto di vista l'Italia è molto fortunata, il Nord è una pianura ricca di corsi d'acqua dove realizzando le opportune opere sarebbe facilmente fruibile da chiatte, il Centro-Sud è una penisola lunga e stretta con in mezzo una catena montuosa poco abitata, un servizio di "Bettoline sottocosta" risolverebbe quasi tutti i problemi di trasporto. Negli anni settanta il costo economico + il fisco e le problematiche per ritardata consegna, rendeva imbattibile il gommato di produzione nazionale.

La soluzione che negli anni 80 veniva proposta per il trasporto merci era il concetto di scatola. Scatole (container) da 40 piedi, da 20 piedi, e le frazioni necessarie per offrire ad ogni volume dell'utente la scatola giusta. Sarebbe stato poi compito delle società di trasporto, che di solito possiedono solo gommati, diversificare nelle altre possibilità viarie e movimentare le scatole con il vettore più conveniente. Doverosa la leva fiscale per rendere più competitivi i trasporti a minor costo energetico e a più basso impatto ambientale.

Quello che si misura oggi è un uso cospicuo del container da 40 e da 20 piedi per il trasporto marittimo, molto modesto l'uso nel trasporto via terra, salvo dal porto marittimo al destinatario. Per tutti noi che lavoriamo in una azienda manifatturiera è "terribilmente" comodo il camion che entra nel capannone e va a consegnare direttamente al cliente.

In attesa che il concetto di scatola trovi l'affermazione che merita, mi permetto di suggerire una soluzione già dibattuta in passato, e cioè di caricare i gommati su vettori più efficienti. Dimensionando correttamente gommati, ferrovie, chiatte, traghetti in grado di operare anche su porti con poco fondale, diventa possibile, ad esempio, caricare i camion e trasportarli. Nel costo energetico si perde la tara dei mezzi, ma si guadagna in impatto ambientale e in densità di traffico sulle strade. Il mezzo gommato viaggia anche quando il conducente dorme, non consuma carburante e non si logora, questi vantaggi uniti al contributo di una adeguata politica fiscale farà diventare conveniente il "passaggio".

I doveri di uno Stato non sono solo: la Sicurezza, la Giustizia, l'Istruzione, ecc., ma anche le Infrastrutture.

Per consentire ad un territorio un corretto sviluppo è necessario anche garantire:

1. I porti
2. Una rete di canali
3. Una rete ferroviaria
4. Una rete stradale ad alta velocità
5. Una rete stradale a bassa velocità
6. Una rete stradale per mezzi non a motore (a prudente distanza dai gas di scarico).

Due doveri notare che in Italia l'unica rete ben sviluppata è quella al punto 5, in tutto il resto c'è ancora molto da fare. Diventa palese che per rendere possibili i concetti sopraccitati vanno sviluppate e adeguate le maglie di tutte le altre reti.

La mia ipotesi di tracciato autostradale da Venezia a Monaco non vuole essere " Il traffico che uccide", vuole rappresentare un servizio per il territorio.

Cordialità

Giovanni Ing. Barro

Data pubblicazione: 07/05/2003