

TAV, da Sergio Leone una lezione di economia dei trasporti

La Rivista, Rubriche, Pensieri



Piero Bargellini | 22 Gennaio 2019

Spetta alla politica indicare e percorrere la strada del progresso attraverso quello che per i privati definiamo “fiuto imprenditoriale”. La politica non può solo registrare ciò che vogliono istintivamente i cittadini e attuarlo, deve avere un progetto di sviluppo e soprattutto una lungimiranza che purtroppo ha perso da troppo tempo...

Siamo forse vicini alla decisione del ministro Toninelli sul proseguimento o meno della TAV in Val di Susa. Il comitato “scientifico” che era incaricato di fare l’analisi costi benefici, da lui nominato, ha già depositato la relazione conclusiva che, ovviamente, è negativa.

E’ negativa anche perché 4 su 5 membri della commissione si erano già espressi, prima dell’incarico, su il NO alla linea ad alta velocità Torino Lione. Qui sta il primo “vulnus” perché se un magistrato, prima del processo, dichiara la colpevolezza dell’imputato, viene subito rimosso, in quanto ha già un pre-giudizio su quello che deve giudicare mentre si deve formare unicamente nel dibattito e non prima e fuori da esso.

Comunque prendiamo per buona l’analisi che questi signori hanno fatto. Qual è l’unico modo per asserire una cosa? Fare ricorso ai numeri, considerati, in astratto, oggettivi e dunque al di fuori di ogni valutazione di parte.

Così hanno fatto; in fondo alla relazione ci sono due numeri: uno all’attivo e l’altro al passivo. Dunque la relazione è oggettivamente vera perché riscontrata dai numeri. Purtroppo i 5 membri della commissione sono solo ingegneri e per loro la matematica non è una opinione, anzi vivono di numeri, altezza, lunghezza, profondità, seno e coseno, tangenti (matematiche), angoli, esponenti, radici ecc. Tutti numeri veri e oggettivi.

Purtroppo per loro non sono andati al cinema. Soprattutto non hanno mai visto il film di Sergio Leone [C’era una volta l’West](#) del 1968, con una splendida Claudia Cardinale nel ruolo della vedova che prende possesso di una terra in mezzo al deserto dove però c’è l’acqua e il

defunto marito ha accumulato una quantità sproporzionata di legname da costruzione.

Ad un certo punto del film la Cardinale e i due fidi pistoleri si chiedono a che cosa possa servire tutto quel legname da costruzione e perché il perfido padrone delle ferrovie voglia quel terreno. Primi piani di volti sudati, pause estenuanti, la musica di Morricone e poi i tre comprendono tutto.

Quello è l'unico posto dove c'è l'acqua indispensabile alla ferrovia a vapore, dunque ci sarà una stazione e con la stazione sorgerà una città; il legname servirà appunto a costruire la città. Oltre ad essere un bel film è anche una grande lezione di "economia dei trasporti" che molti non hanno appreso.

Nella logistica è l'offerta che determina la domanda, mai viceversa. Questo è il punto centrale. Solo se c'è una offerta di logistica ci creerà anche una domanda. Attenzione però: la domanda non è palese a priori, e soprattutto non è rilevabile con nessun mezzo "oggettivo"; non esiste indagine di mercato che possa rilevare una domanda di logistica diversa da quella attuale.

Il "patron" di Amazon ha svolto una valutazione costi-benefici prima di impiantare la sua azienda? Forse, ma egli ha solo "fiutato" la possibilità di uno sviluppo degli acquisti al dettaglio attraverso internet, così ha rischiato il suo capitale, e ha stravinto la scommessa.

Chi adesso compra con Amazon, 10 anni fa non sentiva la necessità del cambiamento e soddisfaceva i suoi bisogni (la domanda) come aveva sempre fatto: rivolgendosi al suo fornitore abituale a prezzi sicuramente più alti di quelli ai quali compra adesso la stessa merce.

Volete un altro esempio?

Ogni mattina migliaia di persone si spostano dalle province di Pistoia e Prato verso Firenze; in macchina, in treno o pullman. Tempo medio di percorrenza da 50 a 60 minuti per percorrere 35 Km. Se ci fosse una vera metropolitana con parcheggi scambiatori alle stazioni e il tempo fosse dimezzato molti preferirebbero andare in treno a Firenze, come ovvio. Tuttavia non c'è una domanda esplicita di cambiamento della modalità, ognuno si accontenta di ciò che ha e non riesce ad immaginare nulla di diverso.

Per concludere questo paragrafo va detto che la Regione Toscana, avendo come consulente proprio l'ing. Ponti, quello dell'analisi costi-benefici sulla TAV, ebbe la "folgorante" idea di costruire ben 6 stazioni ulteriori tra Prato e Firenze, aumentando così i tempi di percorrenza, tanto che nel 1937 i pistoiesi potevano andare a Firenze in soli 27 minuti, orario alla mano, adesso in 50.

Torniamo a noi. La logistica: questa sconosciuta! Ho vissuto 20 anni in questo settore e sempre ho constatato che non esiste una domanda esplicitata e riscontrabile a priori. E' sempre la tipologia dell'offerta che evidenzia una domanda latente ma mai esplicitata; in una parola è il "fiuto" dell'imprenditore che, come nel caso di C'era una volta l'West", con la sua offerta di logistica, fa sorgere un bisogno e quindi una domanda di beni e servizi che gli estensori del documento costi-benefici della TAV non possono conoscere, quindi i loro numeri possono essere veri quanto falsi.

Spetta alla politica indicare e percorrere la strada del progresso attraverso quello che per i privati definiamo "fiuto imprenditoriale". La politica non può solo registrare ciò che vogliono istintivamente i cittadini e attuarlo, deve avere un progetto di sviluppo e soprattutto una lungimiranza che purtroppo ha perso da troppo tempo. L'orizzonte della classe politica, in genere, guarda a 3 o 4 mesi non oltre. I "nostri" guardano alle elezioni europee di Maggio, quello è il loro orizzonte.

La Cina ha costruito due ferrovie sulla via della seta che fanno giungere le merci in Europa in 14 giorni al posto dei 40 per nave. Se non costruiamo il corridoio trans europeo da Lisbona a Kiev per viaggiatori e merci, saremo tagliati fuori da ogni possibilità di sviluppo. Con buona pace dei numeri dell'ing. Ponti e degli abitanti della Val di Susa.

Tags: [TAV](#)