

Non c'è solo la Val di Susa

C'È QUALCOSA CHE SFUGGE, nella cronaca quotidiana sulle traversie che affliggono l'alta velocità ferroviaria italiana, un'impresa decisa nel lontano 1991 e che, a distanza di 30 anni, è ancora lungi dall'essere completata. Si va a 300 km all'ora tra Milano e Roma, facendo concorrenza all'aereo: bene. Punto. L'altra tratta ferroviaria "bollente" della penisola è quella che attraversa la pianura Padana. E qui la cosa si complica e s'impantana. (...)

MA - SI DICE - più che alta velocità sarà alta capacità, quindi treni merci che sferragliano fino a 150 km l'ora, per togliere i tir dalle autostrade italiane. E qui s'inserisce il discorso dell'alta capacità in Val di Susa e dei colossali tunnel in costruzione, per rendere più veloci (c'è già una

linea ferroviaria) i treni-merci tra Francia e Italia. Sarebbe pure una buona idea, se i costi non fossero esorbitanti e francamente sproporzionati rispetto ai presunti vantaggi.

E questo lo sanno tutti. Ma l'opera si fa perché si deve fare, perché i francesi sono già avanti, perché ci sono fondi europei da spendere, perché non si può mollare lì qualcosa pianificata trent'anni fa.

Trascendendo dagli aspetti ambientali, il ragionamento evidenzia tutte le sue pecche se poi consideriamo il mondo di oggi, e quello dei prossimi decenni. La vera salvezza delle strade e dell'ambiente italiano si stanno dimostrando le "autostrade di mare", cioè il trasporto via nave. E il colossale intensificarsi del traffico di merci dall'Asia (a fine anni Ottanta

dall'Asia arrivavano sì e no i televisori giapponesi, ora buona parte di tutto ciò che acquistiamo) fa sì che i primi porti utili per le supernavi portacontainer che passano da Suez, siano proprio i porti italiani.

Una nave, a scaricare la merce nell'Alto Adriatico o a Genova piuttosto che nel Nord Europa, risparmia giorni di navigazione e molto carburante. Quindi gli hub di interscambio tra Europa e Asia - se non saremo così polli da non tuffarcisi - saranno sempre di più i nostri porti. (...)

FORSE SAREBBE MEGLIO ragionarci sopra prima che sia veramente troppo tardi per farlo. Gli svizzeri stanno costruendo sotto il Gottardo uno dei più incredibili tunnel esistenti al mondo, l'idea è quella di eliminare qualcosa



come 800mila tir dalle loro strade grazie ad un percorso ferroviario che sfida la difficile orografia svizzera. Sono già a buon punto, ma il problema

è che - attraversato poi il Canton Ticino - il treno troverebbe una rete ferroviaria italiana assolutamente inadeguata. Un collo di bottiglia

prima di Milano.

Gli svizzeri ce lo stanno dicendo da anni. Noi opponiamo un solido silenzio.

NICOLA SALVAGNIN (SIR, 8 LUGLIO 2011)