

INTERVENTO

Alta velocità Una ferrovia necessaria per gli europei

Antonio Patuelli — a pag. 2

INTERVENTO

UNA FERROVIA CHE PORTERÀ L'ITALIA NELL'EUROPA DI DOMANI

di **Antonio Patuelli**

Occorre fare uno sforzo di razionalità per superare talune contrapposizioni sull'Alta Velocità.

Innanzitutto, è necessario constatare che geograficamente l'Italia è al centro del Mediterraneo, ma è in larga parte periferica nella geografia europea, quando la competitività delle imprese è non poco basata sull'efficienza delle infrastrutture materiali e immateriali. L'Alta Velocità ferroviaria è in Italia la più grande modernizzazione realizzata decenni dopo la nascita del sistema autostradale. Ora il lacerante dibattito sul completamento dell'Alta Velocità fra Torino e Lione va superato con qualche sforzo logico: infatti, la questione non è innanzitutto realizzare o meno l'Alta Velocità fra Torino e Lione, ma ben altra. Si tratta di avere presente il quadro più ampio nel quale la Torino-Lione si inserirebbe. Essa,

Non è una tratta a sé stante ma una parte di ben più ampi progetti di Alta velocità

infatti, non è una tratta a sé stante, ma una parte dei ben più ampi progetti di Alta Velocità che potranno (o meno) attraversare anche parti d'Italia connettendo il nostro Paese a innovativi corridoi di trasporti europei.

La Lione-Torino è, infatti, solo una importante connessione di alcuni itinerari che dovranno collegare ben più velocemente varie parti d'Europa, in particolare, da Lisbona, Madrid e Valencia per Barcellona, a Lione, Torino, Milano, Trieste, Lubiana, Budapest e Kiev (e viceversa), in orizzontale, fra Est e Ovest, nonché in verticale, da Londra, il Belgio e porti francesi, Parigi, Lione, Torino, Genova e inoltre Milano e l'alta velocità italiana (e viceversa). Quindi non si tratta di una questione soltanto italo-francese e tantomeno di un problema esclusivamente italiano, bensì di una innovativa infrastruttura di cui occorre avere la piena consapevolezza delle potenzialità

che essa potrà realizzare in futuro. Infatti, vi sono diversi corridoi di trasporti innovativi che attraverseranno l'Europa, fra l'Atlantico e l'Est, fra il Mar Baltico e l'Adriatico, fra Oriente e Occidente, fra i mari del Nord e il Mediterraneo ed altri.

Insomma, occorre alzare il livello dell'orizzonte di questa discussione per non essere paralizzati da visioni troppo "italo-centriche". Semmai, è utile consultare gli atti del Parlamento Subalpino di Torino, del 25 giugno 1857, quando Camillo Cavour, Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri e delle Finanze dell'allora Stato Sardo-Piemontese, affrontò la prospettiva della realizzazione di un nuovo tratto di collegamento in galleria fra le due parti delle Alpi e affermò in particolare che: «finché il Moncenisio non è perforato, finché la locomotiva non corre senza interruzione da Torino alla frontiera, i vantaggi che deb-

bono provenire dalla strada ferrata sono monchi e incompleti, sia rispetto alla sicurezza delle comunicazioni, sia rispetto alla economia della spesa e del tempo». Cavour aggiunse significativamente che «il Paese non ricaverà l'utilità, che da questa strada deve aspettare, finché la comunicazione sia completa. Raggiunto questo scopo, voi potete essere certi di vedere aumentarsi in una grandissima proporzione e il commercio di transito e quello di esportazione».

Insomma, ora la questione non è tanto la Torino-Lione dell'oggi e del vicino domani, ma l'inserimento dell'Italia, alle migliori condizioni di economicità ed efficienza di realizzazione, in una delle fondamentali innovative vie di comunicazione ferroviaria dell'Europa del domani.

Presidente dell'Abi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

