**FERROVIE L'Italia ha accettato la scommessa dei treni superveloci. Già finanziata la linea Torino-Milano-Venezia. Per la Torino-Lione invece ancora qualche incertezza dei transalpini**

**Stampa Sera 19/10/1991 - numero 235 pagina 9**

**FERROVIE L'Italia ha accettato la scommessa dei treni superveloci. Già finanziata la linea Torino-Milano-Venezia. Per la Torino-Lione invece ancora qualche incertezza dei transalpini Una sfida ad... alta velocità Incontro ieri tra i ministri dei Trasporti francese e italiano**

Alta Velocità: il termine è ormai divenuto abituale anche in Italia, discorrendo di trasporti e di mobilità. Ma di ferrovie veloci nel nostro Paese non se ne può indicare alcuna, a meno di voler considerare tale il tratto Roma-Firenze del collegamento ferroviario Nord Sud, da anni in fase di costruzione, ma che nel suo attuale esercizio denuncia tali e tanti limiti da non consentirgli le prestazioni tipiche del sistema di trasporto dell'alta velocità. Quando, infatti, si parla di AV il riferimento viene rapportato a linee ferroviarie che offrano velocità medie superiori ai 200 chilometri orari, come è per il mitico Tokaido Express in Giappone o per il TGV tra Lione e Parigi in Francia.

Da poco funzionano treni ad alta velocità anche in Germania e, con l'entrata in servizio del tunnel sotto La Manica, collegamenti ferroviari di questo tipo toccheranno Inghilterra e Belgio. Sono ormai parecchi anni che si pensa ad una rete europea di alta velocità, estesa dalla Penisola Iberica al Nord Europa, dall'Atlantico ai Balcani e al Mediterraneo.

L'alta velocità ferroviaria interessa il Piemonte sia per il tratto Torino-Milano-Venezia, ormai inserito e finanziato nel piano dei 30.000 miliardi, sia per il tratto Lione-Torino, che invece è previsto solo nella rete europea dell'AV e nei programmi F.S., ma rispetto al quale la Francia oggi preferisce ancora la Parigi-Strasburgo.

Facilmente comprensibili le ragioni: difendere Strasburgo quale sede di istituzioni comunitarie contro la forza accentratrice di Bruxelles; meno giustificabile la decisione dal punto di vista intrinseca dell'investimento.

Il vertice italo-francese di Viterbo ha segnato ieri un passo in avanti significativo verso la realizzazione della Torino-Lione, attraverso la galleria del Moncenisio. I ministri dei trasporti italiano e francese, Carlo Bernini e Paul Quilès, hanno deciso di avviare una seconda fase di studio che dovrà completarsi entro un anno. Sono stati già fatti alcuni studi di fattibilità.

La seconda fase comprenderà in particolare il perfezionamento delle stime di traffico e di costi, il raffronto fra la soluzione base (relazione destinata al traffico misto, alta velocità e treni normali) ed altre soluzioni che comprendano ugualmente le capacità di trasporto combinato e l’analisi delle formule giuridiche e finanziarie utili nella prospettiva di un accordo bilaterale.

Sia Bernini che Quilès hanno sottolineato l'importanza del progetto, ritenuto un «punto nodale» per un'efficiente integrazione delle reti ad alta velocità italiana e francese.

Sul Governo transalpino premono altresì il Patronat ed esponenti di importantissimi gruppi industriali francesi, anche automobilistici: la dimostrazione che non è più questione di concorrenza fra mezzo e mezzo, ma di sopravvivenza per tutti. Tuttavia il progetto non può ancora dirsi in atto.

Per la Torino-Lione si valuta un costo di 7200 miliardi (le F.S. pensano ad una cifra leggermente inferiore), escluso il materiale rotabile. Si tratta di 224 chilometri di nuova linea, con la costruzione di tre gallerie (la più lunga, oltre 54 km. sotto il massiccio del Moncenisio, collegherà con un tracciato di base Susa a St. Jean de Maurienne; le altre due sono in territorio francese). I tempi di percorrenza fra Lione e Torino scenderebbero dalle attuali 4 ore e 10' a 1.30.

Lo studio che il Comitato Alta Velocità per la direttrice Lione-Torino-Milano-Venezia, presieduto dai presidenti della Regione, Gian Paolo Brizio, e della Confindustria, Sergio Pininfarina, ha presentato nei giorni scorsi a Torino puntualizza fra l'altro che a partire dal 1996 l'attuale linea ferroviaria Torino-Modane sarà saturata, mentre è previsto che all'incirca verso il 2002 si passi dagli attuali 1,5 milioni a 7,7 milioni di viaggiatori/anno in servizio internazionale; per la domanda merci si andrebbe dagli attuali 8,5 milioni di tonnellate/anno a 18,6 milioni.

È evidente che senza una nuova linea ferroviaria ad alta velocità l'incremento non sarebbe possibile a questi livelli e che comunque il maggior traffico dovrebbe venire dirottato o sulla Svizzera o sulla costa ligure (la quale ha oltretutto i propri limiti di capacità).

Il tratto Torino-Venezia invece è operativo e potrebbe avviarsi a realizzazione fin dal 1992. Si stima che comporti un costo tecnico sui 12.000 miliardi.

Si parla anche di un terzo intervento di A.V. in Piemonte. E' la tratta Milano-Genova, che lambirà marginalmente la provincia di Alessandria e che dovrebbe venire realizzata e gestita interamente da privati. Le F.S. solo di recente si sono sei/otto anni.

La necessità di fare e di fare in fretta è ormai un imperativo categorico. Del resto, proprio a Stresa, all'inizio di ottobre, veniva ribadito che l'incremento del traffico, nei prossimi anni sarà scaricato per almeno l'80% sul mezzo stradale, potendo la ferrovia, l'aereo e il cabotaggio assicurare al massimo l'assorbimento di un'aliquota intorno al 20% del totale.

Si è di fronte ad un dilemma di assai ardua soluzione: o si avvia urgentemente una politica che modifichi l'attuale rapporto di assorbimento del traffico tra i diversi modi del trasporto, oppure si assiste alla ineluttabile marginalizzazione del nostro Paese dai principali flussi a livello europeo.

L'alta velocità si presenta quindi con caratteristiche di urgenza e necessità per molti aspetti analoghe a quelle che nel 1955 portarono alla realizzazione del sistema autostradale italiano. Allora si fratto di una scommessa in cui il Paese risultò vincitore; c'è da augurarsi che dalla nuova sfida si esca parimenti vittoriosi.

Pier Domenico Clemente

*A causa delle condizioni e della qualità di conservazione delle pagine originali, il testo di questo articolo processato con OCR automatico può contenere degli errori.*

© La Stampa - Tutti i diritti riservati