



libera 289 del 25 maggio 1987 del Consiglio di Amministrazione dell'Ente Ferrovie.

Prospettano un incremento di 50 treni al giorno per Modane, soluzione che porterebbe a 200 treni la potenzialità fra Modane e Bussoleno, con un incremento di velocità massima dagli attuali 155 a 180 chilometri orari. Anche per Ventimiglia è prevista una potenzialità futura di 200 treni al giorno in luogo degli attuali 90 e un aumento delle velocità dagli attuali 150 a 200.

Tutto ciò non rappresenta ancora la soluzione del problema. In realtà la ferrovia non ha saputo adeguarsi alle nuove richieste: i miglioramenti hanno riguardato e riguarderanno sostanzialmente la qualità e le condizioni del viaggio, ma in misura molto più limitata, se non marginale, la velocità.

L'aumento dei traffici passeggeri e merci attraverso tutto l'arco alpino verificatosi negli ultimi anni e le previsioni di notevoli incrementi anche in vista dell'apertura delle frontiere imporranno nel breve periodo il potenziamento di tutto il sistema dei valichi e dei trafori, dato che a beneficiare di questo aumento considerevole dei movimenti sulla direttrice Est-Ovest è stato non solo il traffico Italia-Francia e Italia-Spagna, ma anche il traffico di transito fra l'Est e l'Ovest che attraversa l'Italia. Esiste infatti una corrente di passaggio che fa da un lato capo ai transiti di Ventimiglia e Modane e dall'altro a quelli con la Jugoslavia e l'Austria, nonché, si presume, anche in parte a quelli con la Svizzera. Alla luce di tutto ciò appare opportuno pensare a un nuovo valico alpino piemontese.

Una nuova connessione ferroviaria di relativamente pochi chilometri, anche se costosa, migliorerebbe i collegamenti fra le reti ferroviarie italiana e francese. L'anello mancante più grave ed evidente a chiunque guardi una carta della futura rete ferroviaria europea verrebbe così risolto. Bisogna però muoversi per tempo. Tutte le previsioni giustificano la necessità di intervenire quanto prima, senza indugi.

Lo scenario futuro

La domanda di trasporto merci per i prossimi decenni (per l'anno 2000 e 2015) dipenderà naturalmente dal livello di attività economica che l'Italia avrà raggiunto: eppure qualsiasi scenario futuro si consideri mostra l'inadeguatezza della nostra infrastruttura ferroviaria.

Nella previsione che da oggi al 2015 cresca con un tasso medio annuo del prodotto interno lordo attorno al 2,5 per cento e che si realizzi il programma di investimenti previsto dal Piano generale dei Trasporti fino al 1996, la domanda complessiva del trasporto merci passerebbe dai 1.040 milioni di tonnellate del 1980 ai 1690 milioni di tonnellate del 2000 (con un incremento del 63%) e ai 2.380 milioni di tonnellate annue del 2015, pari ad una crescita del 130 per cento.

Per quanto riguarda il traffico stradale, in questo scenario, si avrebbe al 2000, contro un incremento medio del 63 per cento, un aumento intorno al 100 per cento sugli archi aventi origine o destinazione ai valichi, al 2015 l'aumento sarebbe sugli stessi archi dal 185 al 200 per cento. La situazione prevedibile per il trasporto ferroviario non si differenzia molto, in ter-

mini di incrementi percentuali, dalla situazione del trasporto stradale.

Anche per la ferrovia le relazioni interessate dai maggiori incrementi sono quelle relative ai valichi situati nelle regioni Piemonte, Liguria, Lombardia e Veneto, Friuli - Venezia Giulia. L'aumento percentuale si aggirerebbe dal 95 al 105 per cento entro il 2000 e dal 179 al 194 per cento entro il 2015, il che significa una maggiore domanda di traffico, pressoché di egual misura per le altre tre regioni, di oltre 10 milioni di tonnellate entro il 2000 e di circa 20 milioni di tonnellate al 2015.

Invece, nel caso particolare in cui trasporti ferroviari e marittimi potessero aumentare la quota di traffico internazionale dal 100 per cento entro il 2000 e del 200 per cento entro il 2015, verrebbe a realizzarsi una sorta di riequilibrio modale, con lo spostamento dalla strada di 8 milioni di tonnellate per il 2000 e di 14 milioni di tonnellate al 2015, che andrebbero ad incrementare il traffico ferroviario con 4,3 milioni di tonnellate per il 2000 e 7,9 milioni di tonnellate per il 2015.

Se poi dovessimo assistere ad una redistribuzione delle attività industriali nel Mezzogiorno è opportuno notare che tale ricollocazione produttiva non verrebbe ad incidere sul movimento merci preso in esame.

In base agli scenari prospettati la direttrice Est-Ovest diviene una scelta imprescindibile non solo per l'importanza vitale della connessione fra le reti italiana e francese, ma anche e soprattutto perché, in caso di abbandono del progetto, la prospettiva per l'Italia sarebbe quella di trovarsi esclusa dalle grandi vie di comunicazione internazionale.

Per quanto riguarda il tratto Torino-Modane, mediante il quale è possibile realizzare in tempi brevi la connessione con la rete transalpina ad alta velocità, in direzione Lione-Parigi-Eurotunnel e Marsiglia-Lione, l'Associazione per Tecnocity auspica almeno il potenziamento e la velocizzazione delle linee. Per la linea Torino-Modane l'alta velocità potrebbe entrare in fase matura per almeno due motivi. Prima di tutto perché esistono già progetti concreti in merito, secondariamente perché questa linea, che rappresenta la tratta a maggiore volume di traffico dell'intera direttrice, collegherebbe due dei centri nevralgici dell'economia del Paese. Basta riflettere un istante dinanzi ad una carta d'Europa per capire che un simile impegno permetterebbe di partecipare in modo concreto e fattivo a quella rete che configurerà di fatto quasi una grande metropolitana continentale, per attraversare la «Città europea», una città dell'«Eccellenza», dove uomini ed idee possano facilmente circolare e siano, con i liberi scambi, la linfa dello sviluppo.