

Un impegno di importanza strategica

La direttrice ferroviaria Est-Ovest da Venezia a Torino fino a Lione

I ritardi da colmare per dar vita alla grande trasversale ferroviaria dall'Atlantico ai Balcani

L'Italia è in ritardo. Rischia di arrivare all'integrazione dei mercati europei senza essersi dotata per tempo di quei trasporti ad alta velocità che saranno una delle carte vincenti per una corretta politica dei trasporti, sia merci che passeggeri. Altri paesi lo hanno capito. I disegni comunitari prevedono la costruzione di 30 mila chilometri di linee speciali nell'arco dei prossimi 25 anni. Anche paesi extracomunitari come Austria e Svizzera hanno impostato un programma di potenziamento dei collegamenti attraverso l'arco alpino orientale, per motivi di salvaguardia ambientale, verso la ferrovia.

Ovunque si prendono provvedimenti, ma l'Italia rivela di aver già accumulato preoccupanti handicap. Basti pensare che poco più del 17% dei proventi delle Ferrovie dello Stato è ricavato dal traffico, ma che in Germania la quota è del 48%, in Francia di oltre il 50%, in Gran Bretagna supera il 70%. Di conseguenza, i contributi dello Stato che in Germania ed in Francia sono poco più del 28% e in Gran Bretagna sfiorano il 24, in Italia superano il 60%.

In Italia inoltre esistono più o meno 16 mila chilometri di linee ferroviarie a fronte di 316 mila chilometri di strade ed autostrade. Nel 1970 le Ferrovie trasportavano oltre il 18% dei viaggiatori e il 19% delle merci. Nel 1985 le statistiche rivelano che il trasporto dei viaggiatori è sceso a poco più del 12% e quello delle merci si è stabilizzato al 12%.

L'Italia rischia pertanto di seivolare verso una situazione paradossale, con le aziende avviate a produrre più di quanto il sistema delle attuali infrastrutture di trasporto non riesca effettivamente ad assorbire e quindi a distribuire, con conseguenze negative generali sul paese.

È quindi di vitale importanza che la modernizzazione del sistema ferroviario sia accelerata ed in essa vi sia adeguato riconoscimento dell'alta velocità. Diversamen-

te c'è il rischio che dal prossimo decennio l'Italia si riduca a provincia periferica dell'Europa comunitaria.

La direttrice Est-Ovest

Assodato che l'integrazione europea sarà costruita anche sulla rete comune ad alta velocità, sarebbe gravissimo per il distretto tecnologico di Tecnocity trovarsi escluso dalle grandi vie di transito e, di conseguenza, dai grandi circuiti della circolazione di uomini, idee e merci.

È certo da valutarsi positivamente il fatto che il progetto alta velocità sia già maturo per quanto concerne la dorsale Nord-Sud, ma è di importanza strategica che entri in fase operativa il progetto relativo alla direttrice Est-Ovest. La grande arteria che tocca Trieste, Venezia, Milano e Torino, attraverso i valichi alpini è l'unica frontiera comunitaria italiana. Collega il paese ad Ovest con il crocevia per l'Europa del Nord, in direzione Lione - Parigi - Tunnel della Manica e con l'asse Marsiglia - Barcellona. Ad Est si collega con il nodo che

porta verso la dorsale balcanica e i Paesi dell'Est.

Su questa direttrice Est-Ovest dal 1981 al 1987 il traffico è aumentato di oltre il 40%. Ai valichi alpini ed ai transiti di Modane e Ventimiglia, che negli ultimi anni hanno subito un incremento del traffico rispettivamente di oltre il 120 e 170%, è previsto per l'anno 2000 un ulteriore incremento, pari al 100%, che per l'anno 2015 sarà già al 200%.

La potenzialità del transito di Modane e dei tratti di linee afferenti sia dal lato Italia che da quello francese, è valutabile in circa 130 treni al giorno. Tuttavia tale potenzialità non è sfruttata a fondo, dato che l'impegno medio di circolazione è attualmente di circa 85 treni al giorno, di cui 25 per il servizio viaggiatori e 60 per quello merci. Il transito di Ventimiglia ha una potenzialità di 90 treni al giorno e un impegno medio di 80 convogli quotidiani, di cui 60 viaggiatori e 20 merci.

Esistono dei progetti di potenziamento dei due transiti, come quelli descritti dalla de-

L'inaugurazione dell'Etr 500 disegnato da Pintarina (Foto La Stampa)

