

## **Lisbona-Kiev, il treno immaginario di MAURIZIO RICCI**

Nell'armamentario del buon giornalismo è il primo strumento a portata di mano. A prima vista, anche il più semplice e neutro. Eppure, la domanda «Esattamente, di cosa stiamo parlando?» è spesso sufficiente a far luce su problemi intricati e spinosi. Con risultati, a volte, devastanti. Anche quando il tema è la Torino-Lione e l'interminabile, ingestibile scontro sull'alta velocità in Val di Susa. Una tratta ferroviaria, ha ripetuto nei giorni scorsi il ministro dello Sviluppo, Corrado Passera, in una intervista a La Stampa, che «pone l'Italia al centro dell'asse verticale e di quello orizzontale» dei traffici europei. Di cosa sta parlando, esattamente, Passera? Dell'equivalente ferroviario di una leggenda metropolitana, rispondono, in sostanza, Andrea De Benedetti e Luca Rastello, due giornalisti che hanno appena dedicato un libro alla Torino-Lione e alla sua estensione europea.

Questa estensione, dicono, è puramente immaginaria. L'asse orizzontale, il Corridoio 5, dove l'import export europeo dovrebbe viaggiare sui binari, da Ovest a Est, da Lisbona a Kiev non esiste e, probabilmente, non esisterà mai. Nessuno lo pretende e lo esige a Bruxelles, nessuno lo vuole a Lisbona, Madrid, Lubiana e Budapest. Peraltro, questo trampolino da cui le merci europee dovrebbero lanciarsi per il continente a 250 chilometri l'ora, probabilmente, neppure servirebbe. In particolare, alle merci. Per capire di cosa si stia parlando, De Benedetti e Rastello hanno scelto l'opzione "testimoni oculari": in altre parole, hanno provato davvero a percorrerlo, il Corridoio 5, in borsa un sacchetto di caffè sottovuoto, prima merce a battezzare il faticoso asse Lisbona-Kiev. Cosa hanno trovato, lo dice il titolo del loro libro (Binario morto, Chiarelettere) che prende il via da un'inchiesta apparsa sulla Domenica di Repubblica nel maggio dell'anno scorso.

Ma fermarsi al titolo non rende giustizia al racconto, da dove risulta che al Corridoio 5 quello che manca sono, troppo spesso, proprio i binari. A partire dall'inizio, da Lisbona e dalle onde dell'Atlantico. Il governo portoghese, nel pieno della crisi economica, ha sepolto qualsiasi progetto di alta velocità. Niente Lisbona, dunque. Ma anche in Spagna non va molto meglio. Di alta velocità si comincerà a parlare a Granada. Ma, verso Barcellona, è un susseguirsi caotico di tratti a uno o due binari, a scartamento ridotto o meno, finché, nella capitale catalana, non si scopre che l'alta velocità, per arrivare al confine con la Francia e ai suoi Tgv non c'è e il governo di Madrid ha scarsissima voglia di spenderci dei soldi.

Insomma, a Ovest della Torino-Lione c'è, in buona sostanza, soltanto la Francia. E a Est? Anzitutto, molti problemi, raccontano De Benedetti e Rastello. Non si è ancora capito come il treno dovrebbe passare sotto Torino, senza comprometterne le falde acquifere. Idem dall'altra parte, oltre Milano, dove c'è da attraversare Vicenza e passare sotto il Carso. E dopo Trieste, alle porte di quello che, nel 2007, Piero Fassino definiva "l'Eldorado" per l'economia italiana? De Benedetti e Rastello non incontrano più problemi, ma, semplicemente, il nulla. I collegamenti ferroviari fra Italia e Slovenia sono soppressi: l'ultimo treno per Lubiana è partito nel dicembre del 2011, senza lasciare, a quanto pare, troppi rimpianti. Gli sloveni, del resto, sembrano più interessati a coltivare i collegamenti con Vienna e la Germania. Dopo di loro, gli ungheresi ai treni non ci pensano neppure. I soldi del Corridoio 5 vengono impiegati per tangenziali e autostrade.

A Bruxelles, nessuno fa una piega: non sta scritto da nessuna parte che quei finanziamenti europei debbano essere impiegati obbligatoriamente per i treni ad alta velocità. D'altra parte, se il punto sono i traffici di merci, andare a 250 chilometri all'ora è antieconomico. «Oltre gli 80-90 chilometri all'ora, i costi che si scaricano sul trasporto sono troppo alti», dicono gli esperti. Per chi non ha seguito da vicino le vicende della Torino-Lione, orientarsi nel racconto di Binario morto non è agevole. Chi è già a Tav 2.0, invece, può capire meglio il senso della risposta alla domanda iniziale. Sgombrato dal tavolo il Corridoio 5, quello di cui stiamo, esattamente, parlando si riduce alla Torino-Lione e, anzi, dopo gli ultimi aggiustamenti di progetto, a un tunnel e 57 chilometri ad alta velocità, collegati alla rete dalle tratte convenzionali già esistenti. Vale la pena? A Rastello e De Benedetti la Tav in Val di Susa non piace, e si vede. Dalla loro parte, però, ci sono i dati. Il traffico passeggeri è talmente moscio, che le ferrovie italiane hanno sospeso i collegamenti Torino-Lione.

Quello merci è in calo costante dalla metà dello scorso decennio. Lo scenario in cui è nata la Tav di Val di Susa — il Corridoio 5 e il boom dei traffici — oggi non esiste. È una sentenza definitiva? Al fondo della crisi più pesante dal dopoguerra, i dati di oggi hanno un valore relativo. In più, le infrastrutture sono strumenti imprevedibili, capaci di crearsi da sole, spesso, il loro futuro. All'Eurotunnel Parigi-Londra non ha creduto, praticamente, nessuno, fino a che non ha cominciato a funzionare. Fuori dalla retorica dell'"asse orizzontale" si potrebbe discutere pacatamente se è questa la scommessa da fare o se non ci sono, invece, infrastrutture più urgenti.