

Il futuro è su binario

L'alta velocità batte l'aereo per sostenibilità e convenienza

Elena Comelli

Fino a pochi anni fa, la ferrovia sembrava un relitto dell'altro secolo. L'aereo simboleggiava l'idea del futuro e del progresso tecnologico. Oggi no. Il treno è di ritorno. **L'alta velocità** lo ha rimesso sui binari, con i treni-proiettile che sfrecciano in Europa, Cina, India, Corea e presto anche negli Usa di Barack Obama.

La rinascita dei treni coincide, guarda caso, con la rivoluzione della mobilità sostenibile: milioni di persone si pongono ogni giorno il problema di ridurre l'impronta ambientale dei propri spostamenti. Il trasporto aereo è il grande incriminato di fronte al tribunale dell'effetto serra. Il treno, alimentato dalla rete elettrica, è un mezzo marcatamente più pulito, soprattutto se viaggia in paesi dove prevale il kilowattora nucleare. Non è un caso che **l'alta velocità** in Europa sia nata in Francia (e in Asia in Giappone),

dove l'elettricità è prodotta all'80% grazie all'atomo, quindi con risorse interne e a costi vantaggiosi. Il "bollino verde" del treno si appanna un po' nei paesi come l'Italia, dove le centrali elettriche vanno per oltre l'80% a combustibili fossili.

Felici, quindi, gli stati dove i treni hanno già sostituito l'aereo: in tutta Europa cadono come mosche le tratte aeree che gareggiano con tratte ferroviarie entro le tre ore. Tra Parigi e Bruxelles i passeggeri dei cinque voli quotidiani si sono trasferiti da tempo sul Thalys; lo stesso è accaduto da Londra a Parigi, da Basilea a Francoforte o da Madrid a Barcellona. Sono 560 i Tgv francesi in circolazione e 350 gli Ice tedeschi, solo 60 i **Frecciarossa** italiani. Il reticolo dei treni-proiettile si allarga a vista d'occhio dappertutto, tranne che in Italia. Il Corridoio 5, che dovrebbe collegare Torino a Trieste, era ritenuto un'infrastruttura indispensabile per il sistema paese. Ma per il momen-

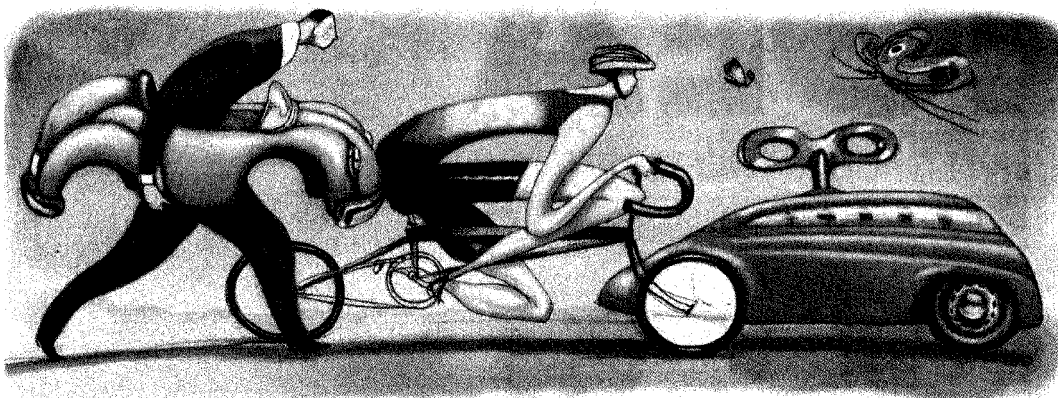
to l'alta velocità italiana disegna solo una linea longitudinale sulla penisola, da Torino a Milano e poi da qui a Bologna, Firenze, Roma e Napoli. Da Milano verso Est non c'è nulla. O meglio, c'è solo la mini-tratta Milano-Treviglio. Poi il buio, che resterà fitto ancora per molti anni.

Verso Nord, poi, i collegamenti ferroviari veloci con l'Europa hanno un grosso limite: le Alpi. Esteso per 1.200 km. a cavallo di sette paesi, l'arco alpino si erge come un grande muro al centro del Vecchio Continente, tagliando fuori lo Stivale. E anche su questo fronte le novità accadono altrove. Di qui al 2017 sono in progetto o in costruzione quattro nuovi mega-tunnel che potrebbero riscattare il Belpaese dall'isolamento. Le quattro opere ciclopiche scavano le montagne alla base in modo da non costringere i treni a superare dislivelli che impedirebbero **l'alta velocità**. Il più occidentale consentirà di viaggiare fra Torino e Parigi in meno di tre ore; il più orien-

tale di raggiungere Monaco da Verona in poco più di due ore; i due centrali di collegare Milano con Zurigo in due ore e quaranta e con Basilea in tre ore.

Per ora solo due di questi progetti sono già in corso di realizzazione: quelli svizzeri. Il nuovo tunnel del San Gottardo sarà lungo 57 chilometri (il vecchio, del 1882, è di 15). Faraonica è un aggettivo modesto per quest'opera, destinata a estrarre dalla montagna materiale sufficiente per costruire sette piramidi di Cheope: sarà la più lunga galleria ferroviaria del mondo. L'inaugurazione è prevista per il 2017. Il nuovo tunnel del Loetschberg, sul tracciato Milano-Berna-Basilea, è lungo 35 chilometri (l'attuale è di 14) e la prima galleria è già entrata in esercizio dal 2007. Ma anche quando in Svizzera tutto sarà pronto, mancheranno le tratte di collegamento con **l'alta velocità italiana**, dal confine a Milano. Così il treno del futuro ci passa accanto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE REGOLE D'ORO

A piedi: ci hanno dato le gambe, usiamole.

Trasporti pubblici: in città niente auto, usiamo solo mezzi pubblici.

Auto elettrica: se auto dev'essere, che sia elettrica.

In bicicletta: la bici è meglio della moto.

Ferrovia: il treno è meglio dell'aereo, consuma meno ed è più conveniente, soprattutto se abbinato al nucleare.