

DA L'ESPRESSO - 2 DICEMBRE 2005

TRENI AD ALTA FOLLIA

Inutile sia per il traffico passeggeri che per le merci. E in più costosissimo. Gli esperti bocciano il piano italiano per le ferrovie.

Colloquio con Marco Ponti di Paolo Forcellini.

Premessa: "Sono un ambientalista molto ma molto tiepido". Mette le mani avanti Marco Ponti, uno dei maggiori esperti europei di trasporti e docente al Politecnico milanese, di fronte alla richiesta de 'L'Espresso' di parlare del piano italiano per l'alta velocità ferroviaria (Av), nell'occhio del ciclone per le contestazioni in particolare, ma non solo, in Val di Susa. Ma anche se non accenna a sospette presenze di amianto nelle montagne da traforare o all'inquinamento delle valli, Ponti demolisce il progetto Av. Con ragionamenti da economista che non lasciano scampo.

Oggi si preferisce parlare di 'alta capacità' anziché di 'alta velocità': perché?

"I verdi hanno voluto che si usasse la nuova definizione per sottolineare che non si trattava di un progetto per correre più in fretta, ma per aumentare la capacità del sistema ferroviario nel suo complesso. Una solenne fesseria perché il sistema italiano è largamente sottoutilizzato. Su una linea normale a doppio binario possono transitare 240 treni al giorno, su una ad Av fino a 350. Non ha senso aggiungere su alcune tratte una tale enorme capacità, poiché non esiste una domanda di trasporto ferroviario di queste dimensioni. Si aggiunga che le linee ad Av sono costosissime".

Però altri paesi le hanno realizzate

"Non è un caso che il progetto di Av sia iniziato in Francia. Là costava relativamente poco: tra Parigi e Lione ci sono pianure e colline molto dolci su cui è possibile sfruttare al meglio l'inerzia del treno. Poi i francesi hanno provato in tutti i modi a esportare il sistema, incontrando uno straordinario insuccesso, dagli Stati Uniti alla Corea. Noi invece insistiamo. Eppure le linee in Italia debbono correre tutte su viadotto o in galleria. E i costi salgono a livelli stratosferici. Inoltre, mentre l'Av francese è un'Av 'leggera', solo per passeggeri, il modello che abbiamo scelto noi è misto, passeggeri e merci, e assai più dispendioso".

Perché questa opzione?

"L'unica spiegazione che mi so dare è: perché costa di più. Non ha infatti alcuna motivazione razionale: la capacità della rete esistente è molto esuberante rispetto alla domanda e le merci che viaggiano in ferrovia non hanno alcun bisogno di andare a 300 all'ora, bastano e avanzano i 180. Oltretutto le gallerie hanno costi proporzionali al quadrato del loro raggio: farle un po' più larghe raddoppia la spesa. Ma se si vuole che i treni corrano veloci occorre che i trafori siano abbondanti, altrimenti si produce un 'effetto ariete' che li rallenta. Conclusione: o si fa come nel tratto Av tra Bologna e Firenze, che non viene ultimato perché i costi sono saliti in modo demenziale per fare gallerie ampie, oppure se ne fanno di normali, come nel progetto Frejus, ma allora i treni dovranno andare a non più di 120-150 all'ora. Alla faccia dell'Av".

