

Trasporti Europei

Il Quaderno dei Sogni

L'Unione Europea ci ha ormai abituato ad ogni tipo di litigio, diatriba o contrasti di qualsivoglia natura; sia si tratti di politica internazionale, sia si tratti di decidere quali postille mettere nell'ormai giubilato trattato costituzionale o, più prosaicamente, su chi debba tirare fuori più soldi o meno per l'anoressico bilancio comunitario. Lunghe discussioni, pagelle impietose e malignamente esibite tramite i mezzi d'informazione su chi, tra gli Stati membri, sia virtuoso e chi no nel rispettare i famigerati "parametri", alleanze sotterranee, ed altre amenità di genere bizantino, non hanno però esaurito quella vena di retorica che pulsa forte ogni qual volta tanto gli euro-burocrati, che i vari politicanti nel pascolo di Strasburgo, debbano fare dei gran bei "viaggi psichedelici" sulle ali della fantasia; prospettando un continente unito e prospero, grazie alle loro lungimiranti decisioni. Dura la vita di questi grandi statisti! Costretti a passare ore ed ore a tentar di far quadrare grigi bilanci continentali, mentre il loro cuore immagina l'Unione simile alla grand'Atene di Pericle.

Il problema è che a volte queste pulsioni creative sfociano in dei veri e propri "quaderni dei sogni" spacciati nei momenti "giusti" agli imbelli cittadini europei come imminenti opere in via di realizzazione, prioritarie, categoriche, ed impegnative per tutti.

Il progetto "TEN" è uno di questi. Vediamo allora brevemente la sua vita e di cosa si tratta.

Il suo concepimento avvenne nella riunione del Consiglio Europeo d'Essen del 1993; e da lì fu così dato inizio a tutta una serie d'azioni volte ad organizzare al meglio questa grande idea, uno di questi famigerati "quaderni dei sogni" appunto, relativo ad una gigantesca riorganizzazione paneuropea delle infrastrutture di comunicazione. L'ultima modifica, che risale al 21 aprile del 2004, porta l'impronta del Parlamento Europeo stesso, che ha pensato bene in tale sede di buttare su carta ufficiale il documento programmatico dei progetti previsti, con relativi finanziamenti, scaturito dal lavoro delle commissioni comunitarie addette. Ad Essen era stato subito battezzato con la lingua madre del commercio mondiale, l'inglese, prendendo il nome di "Transport European Network" (TEN); ma il suo sviluppo, in gran parte teorico, e proseguito negli anni con continue modifiche, è stato più il frutto delle solite barocche operazioni di "assalto alla diligenza" dei fondi

dell'Unione e di ripicche incrociate tra i partner europei, che di un vero e proprio lavoro lungimirante di politica economica.

Infatti è assodato che nella maggior parte dei casi i "corridoi" terrestri, ideati nel quadro generale TEN (vedi cartina n.1), non sono nient'altro che una somma di progetti infrastrutturali, ferroviari ed autostradali, dei singoli Stati del vecchio nocciolo della Comunità Economica Europea, assemblati alla meglio ed ampliati verso l'Est-europeo ed i balcani in previsione del nuovo corso storico/politico post "Guerra Fredda"; e che sicuramente già fin dal 1993 doveva esser ben chiaro alle cancellerie dell'Europa Occidentale, dato il precipitare degli eventi tanto nell'U.R.S.S., quanto nel restante ex blocco comunista.

Cartina n.1



Numerose però sono le voci che a tutt'oggi criticano queste nuove vie di comunicazione a "corridoi"; e con le più solide motivazioni scientifiche ed economiche possibili.

Innanzitutto l'antistoricità del piano che si vuol realizzare. Frutto di una mentalità ereditata più dall'epoca degli Zar di Russia, bisognosi di unire tramite la ferrovia il loro grande Impero con i territori siberiani, che dell'evo

moderno dove, a conti fatti, il mondo appare molto più a “*portata di mano*”, in ragione di tutta una serie di tecnologie di trasporto che sicuramente detengono una loro importanza ed un’intrinseca utilità; nonché di un notevole risparmio di risorse economiche e di velocità nella realizzazione, rispetto ai colossali progetti del TEN, costosi e dalla tempistica lunga.

Vi è poi un grossolano errore di valutazione nella crescita prevista dei volumi di merci trasportate in Europa e dall’Europa. Infatti a realizzazione conclusa, cioè tra vent’anni, i “corridoi” intermodali si troveranno un panorama economico continentale del tutto mutato. Ammesso che il sistema produttivo europeo regga nel prossimo quinquennio l’urto della competitività asiatica (variabile storica non trascurabile), con l’andar del tempo, e con lo sviluppo dell’economia globale, le merci trasportate su lunghe distanze peseranno sempre di meno (de materializzazione) e potranno esser poste su navi o su aerei cargo, sicuramente molto più adatti ed economici di un trasporto su gomma o su rotaia a lunga gittata. Mentre poi il trasporto su gomma si riqualificherà nei percorsi “regionali”, cioè in un raggio di 150/200 km, sia per i manufatti ingombranti o le merci normali (che già oggi in Italia ad esempio appaiono “regionalizzati” al 70%), sia per quelli a più alto valore aggiunto (componenti elettronici, biotecnologie ecc.), ciò non avverrà per il sistema ferroviario di tipo TAV (Treno ad Alta Velocità) che si vuol realizzare, incapace d’adattarsi ad un contesto di così stringente competitività e decisamente differenziato. Perché si troverà ad esser essenzialmente più costoso di un trasporto aereo o marittimo, per ammortizzare le spese d’opera (enormi!), e perché non potrà regionalizzarsi così come sta avvenendo per gli automezzi.

Se poi abbandoniamo gli scenari “futuribili” e ci accostiamo al presente notiamo che forse quasi nessuno in Europa intende metter mano al proprio salvadanaio nazionale per buttarsi anima e debiti in un’impresa a così alti rischi e con prospettive quanto meno incerte. Dopo più di dieci anni dal primo vagito ad Essen, il nostro “*caro*” progetto TEN appare un bambino che stenta a crescere nella realtà. Scartoffie a parte gli unici tratti cantierati di rilievo sono presenti tra Parigi e Berlino (“corridoio del Nord”); nella zona da Lione al confine italiano, tra Torino e Milano e tra Padova e Venezia (“corridoio 5”). Per il resto è tutto un susseguirsi di “NO!” detti in varie lingue. La Spagna non intende né distrarre dal suo bilancio un solo euro, per un sogno in cui non crede a quanto pare, né traforare i Pirenei senza un motivo reale, visto che il suo volume di scambi marittimi sia mediterranei che atlantici gode di ottima salute e di ulteriori collegamenti terrestri non ne ha bisogno. Francia e Germania nicchiano per un simbolico asse tra le rispettive capitali, più che per qualche cosa che neppure loro si possono permettere, visti i tempi che corrono. L’Inghilterra è impegnata nell’archeofuturistico progetto di una linea a levitazione magnetica, che collegherà la Scozia con Londra, tramite vettori che viaggeranno a 500 km/ora; unico modello di treno in grado di competere con l’aereo regionalizzandosi. Gli Stati slavi e balcanici invece hanno respinto

un'eventuale indebitamento con qualche strozzino atlantico (leggi FMI /Banca Mondiale) forse perché hanno astutamente intuito il bidone che gli si prospettava dinnanzi.

L'unico Stato europeo che appare entusiasta e scalpitante per i progetti "TEN" risulta, a conti fatti e per esclusione, l'Italia. Da Essen in poi ogni nostro governo, di qualsiasi orientamento politico, ha premuto con esponentiale insistenza affinché si aggiungessero quanti più tronconi di corridoio solcanti le nostre terre. Ciampi, nelle sue innumerevoli vesti istituzionali (Governatore di Banca d'Italia, Ministro dell'Economia, Presidente del Consiglio nonché quale Presidente della Repubblica) si è sempre prodigato nel far "beneficiare" allo stivale le gioie del passaggio di ben due tronconi "TEN" (vedere cartine n.2 e n.3); trovando negli ultimi anni un illustre discepolo in Silvio Berlusconi. Distintosi per aver mobilitato tutto il peso diplomatico dell'Italia in seno all'U.E., pur di ottenere il "via libera" alla progettazione, ed alla realizzazione futura, sia dell'asse che va dal Frejus a Trieste, sia di quello che va dal Brennero a Palermo, con tanto di titanico ponte sullo Stretto di Messina. Che forse sarà intitolato o al nostro santo di Arcore o a qualche inesistente partigiano calabrese.

Cartina n.2



Scherzi a parte, i dati appaiono subito inquietanti; il costo previsto per il solo prolungamento Napoli/Palermo gravita intorno ai 100 miliardi di Euro!

Il timore di alcuni esperti indipendenti però è che tali previsioni si rivelino quanto meno semplicistiche. Basti pensare che sarà necessario un invasivo traforo della Sila, che potrebbe riservare delle "sorprese" nelle sue viscere di non poco aggravio sulle già poderose spese messe in conto.

L'Unione elargirà scarse risorse finanziarie, forse neanche il 10% del necessario, anche se nei documenti ufficiali si è stabilito fino al 20%. Vista poi l'aria da "smobilitazione generale" che si respira ad ogni vertice ufficiale dei partner europei c'è anche il rischio che il rubinetto smetta d'improvviso di inviare a Roma quei pochi soldi concessi dal documento programmatico dell'anno scorso; e che dovranno essere comunque spalmati nell'arco di vent'anni.



Cartina n.3

Purtroppo anche questa ennesima "vaccata" italiana vede le figure di tutti gli attori della politica e dell'economia nostrane poste interessatamente in prima fila ad applaudire la salma presidenziale quando ammonisce che "...non possiamo isolarci!"; e quindi "Avanti Tutta!" con prospezioni e colate di cemento dalla pianura padana alle falde dell'Etna. Tanto sarà lo Stato (cioè NOI!) che dovrà stornare dal bilancio miliardi e miliardi di Euro da qui ai prossimi decenni, pur di far fronte ai lavori di realizzazione dei tronconi "TEN". Appalti aggiudicati a tutta quella nuova razza di non-imprenditori chiamata "general contractor", che altri non sono se non i presta nome di chi dal pulpito dei mezzi di comunicazione continua a blandire i benefici di progresso insiti nello sventrare il nostro piccolo stivale in modo indiscriminato.

Questi "soloni" mancati sono facilmente identificabili, basta aprire gli occhi sulla loro retorica positivista; comprenderete cosa vogliono e che "...tutto ciò che vi dicono è falso".

Druido