

Trasporti Europei *Alternative Possibili*

Sono sempre stato dell'idea che non sia logico contestare qualche cosa senza aver in ogni caso da proporre delle soluzioni costruttive, valide e ponderate. Partendo quindi da questa sorta d'assioma personale ho intrapreso, negli ultimi mesi dell'anno appena conclusosi, lo studio sui progetti paneuropei di trasporto intermodale e sulle alternative ad essi; ricerca che mi ha portato a delle significative scoperte, e a capire degli interessanti casi di disinformazione nazionale. Ricerca che mi ha quindi aiutato a far sviluppare una coscienza personale su di una problematica che, in un futuro prossimo, ho la certezza che potrebbe rivelarsi decisiva per le sorti economiche della nostra nazione, e che coinvolgerà l'Europa nel suo complesso.

Premetto che più approfondivo l'argomento in questi mesi, più s'intensificava il mio più sincero disgusto verso la "nostra" classe politica; sentimento ancor più virulento forse nel constatare a che livelli sia l'ancor più schifosa genia di "grandi" imprenditori italiani.

Gli esponenti politici democratici si sono dimostrati, ancora una volta, incapaci di avere una visione del mondo degna di questo nome, disorganici quindi nelle loro scelte operative che, è bene ricordarlo, riescono a coincidere sempre con i progetti speculativi d'incontrastati "*poteri forti*". Parola di cui si abusa certo, ma che cela la reale forza motrice nelle dinamiche del sistema attuale; che vede il primato dell'economia multinazionale sulla *res pubblica*.

La classe imprenditoriale spicca per esser formata da dei veri e propri uomini dalla doppia identità. Uomini capaci di spacciare in ogni modo la loro fiducia nel "genio italico" e nelle sue prospettive globali, quando essi si trovano sul suolo patrio assisi sui comodi pulpiti mediatici (si legga lo stucchevole articolo di Montezemolo sul "Sole 24 Ore" del 27/12/05, e riportato nello stesso giorno anche dal "Corriere della Sera" e da altri docili quotidiani); ma altrettanto bravi però a firmare metri-cubi d'accordi commerciali, miranti all'esportazione/spoliazione d'interi compartimenti produttivi italiani, ciò non appena questi "*signori*" possono varcare lo stretto dei Dardanelli, o arrivare in vista del faccione di Mao a Pechino. Com'è già avvenuto durante i numerosi viaggi/vacanza della salma presidenziale Ciampi, effettuati in questi anni di suo mandato. Tutto questo in nome del "*fare sistema*", forbita parola d'ordine celante queste attività lucrose antinazionali.

La foga sospetta, con cui queste logge affaristiche hanno sempre difeso i colossali progetti "TEN-T", e di cui hanno sempre richiesto ed ottenuto, con ogni governo, l'immediata messa in opera, rappresenta solo l'ultima rapina che, questi geni della finanza e dell'industria, *tanto affezionati alla loro patria*, stanno mettendo in opera da un decennio con la complicità del politicume democratico d'ogni colore o sfumatura.

L'ultimo (per ora forse) articolo sui trasporti europei era per me doveroso incentrarlo su tutti quei progetti che si stanno sviluppando in alternativa ai "corridoi" multimodali. Progetti estremamente interessanti a livello tecnologico, atti sia all'utilizzo delle infrastrutture esistenti opportunamente rimodernizzate, o di minor impatto ambientale rispetto ai progetti "a corridoi", tutti comunque sostenibili, sia a livello economico comunitario che nazionale, senza eccessivi sforzi di bilancio; e visti i tempi che corrono non è poi cosa da poco.



Il Progetto “Galileo”

Quest’ambizioso progetto, tutto realizzato in Europa e dall’Europa, mira “semplicemente” a mandare in pensione il sistema GPS americano attualmente in commercio, riuscendo in prospettiva a rendere l’Europa **completamente indipendente nel controllo satellitare del territorio e dei trasporti**; con ricadute pratiche nel sistema economico che sembrano fantascienza, ma che nei fatti sono a portata di mano.

Il sistema Galileo è una piccola costellazione di 30 satelliti, 27 operativi e 3 di riserva, che orbiteranno, a lavori ultimati, ad una quota media di 23616 km dalla superficie, con una copertura totale del globo. Il tutto sarà guidato da due centri europei per il controllo da terra.

Tale sistema funzione nel modo sotto indicato:

“La determinazione della posizione avviene attraverso il metodo della triangolazione. Conoscendo infatti la distanza da almeno tre punti, ovvero tre satelliti, il ricevitore a terra calcola la posizione. Le distanze sono calcolate misurando il tempo di percorrenza che un certo segnale, noto al ricevitore e trasmesso dal satellite, impiega per percorrere la distanza fra il satellite e l’utente. La distanza da un satellite definisce una sfera di possibili soluzioni. Combinando tre sfere si definisce una singola area comune contenente la posizione sconosciuta. L’accuratezza nella misura della distanza riduce notevolmente l’area comune e quindi rende più precisa la definizione della posizione. Ogni segnale contiene informazioni sul riferimento temporale dell’orologio atomico a bordo del satellite e informazioni sull’orbita del satellite. In questo modo l’utente è in grado di conoscere con elevata accuratezza la posizione del satellite e la propria distanza da esso”; fonte www.torinoscienza.it dell’Agosto 2005.

La precisione con cui potranno esser calcolate le distanze e le traiettorie dei singoli veicoli permetterà un miglior utilizzo nel complesso dei mezzi di trasporto su gomma d’ogni dimensione; ciò può far ben supporre che, in un futuro prossimo, si potranno mantenere le reti viarie attuali, stradali ed autostradali, che con opportune migliorie risulteranno idonee per il traffico veicolare previsto. Si calcola che entro il 2020 almeno il 50% dei mezzi di trasporto su gomma sarà a guida automatica integrale, controllata dal sistema Galileo; con una conseguente ottimizzazione dell’uso dei motori ed un risparmio energetico non trascurabile. Se si tiene conto anche dei progetti riguardanti i motori elettrici o i così detti “motori ibridi” si potrà comprendere gioco forza a che punto risulterà valorizzato il trasporto su gomma.

Il costo di “Galileo”? 8 miliardi d’euro in vent’anni! Recuperabili in tempi brevi, grazie all’appetibilità del prodotto.

Va rilevato, per amor di patria, che l’Alenia Spazio, ed il Consorzio Torino Time (di cui si possono avere notizie sul sito internet: www.finmeccanica.it), stanno svolgendo da tempo, in ambiti diversi, un ruolo fondamentale per la realizzazione di questo progetto.



Il Treno a Levitazione Magnetica

Questa tecnologia rappresenta il meglio che la già avanzata ricerca germanica nel settore trasporti è riuscita a studiare in questi ultimi anni. Anche in questo caso ci troviamo di fronte ad un futuristico progetto interamente studiato in Europa e che già vanta alcune applicazioni pratiche di successo a Monaco di Baviera e a Shanghai in Cina, che ne confermano l'interessante prospettiva.

Già l'Inghilterra si sta impegnando nella realizzazione di un collegamento di oltre 800 km che, a lavori ultimati, unirà Edimburgo (Scozia) con Londra grazie a dei convogli che viaggeranno ad una velocità di 500 Km/ora.

Il sistema di funzionamento del treno a levitazione magnetica può essere facilmente spiegato:

Lungo la via di corsa vengono posizionati due tipi di magneti con funzioni di mantenimento della stabilità del veicolo tanto verso il basso che lateralmente. Il treno fluttua nell'aria a circa 10 mm dalla rotaia su di un "tappeto" elettro/magnetico invisibile e si muove regolando la velocità in base alla quantità di corrente erogata dai magneti presenti lungo la via di corsa, di cui si alimenta il motore a statori presente nella locomotiva.

Né ruote, niente frizioni, nessun carburante classico da utilizzare quale fonte d'energia. Il treno a levitazione magnetica risulta silenzioso, esente da qualsiasi pericolo d'elettrosmog, ed estremamente efficace per il veloce trasporto di passeggeri su lunghe tratte macro-regionali, oggi prerogativa dell'aereo.

Anche qui, come per Galileo, i costi sono decisamente sostenibili sia per l'estrema appetibilità del servizio offerto, che risulta vincente nei confronti di qualsiasi altro mezzo di trasporto, sia anche per i costi di realizzo.

Le infrastrutture necessarie per il funzionamento di questo progetto sono di dimensioni decisamente modeste ed in oltre meno impattanti dal punto di vista ambientale. Se infatti per un treno classico esiste la necessità di un raggio di curvatura di 5 km, per il t.l.m. basta 1 km. Il treno classico (anche di tipo TAV) non sopporta pendenze superiori al 3%, mentre per il t.l.m. i test hanno confermato che fino al 10% di pendenza non sussistono problemi d'alcun rilievo. Se poi per un tipo TAV servono gallerie con sagome di 120 m/q, per ragioni di sicurezza, ciò non avviene per il t.l.m. che necessita di gallerie di appena 30 m/q.



Non ci sarebbe più la necessità di grandi colate di cemento, o di riassetto in piano del territorio; né di perforare il cuore delle montagne. I costi di realizzo abbattuti e recuperati grazie all'efficienza offerta da un servizio veloce, oltre che sicuro ed ecologico nel suo complesso. Forse però questo strumento risulta troppo utile ed economico per chi ha bisogno di spremere l'ignavo Stato italico ed il suo popolo bue!

(per ulteriori informazioni il sito è: www.magnetbahn-bayern.de)

Le Autostrade del Mare

Nell'ambito del quadro del "TEN-T" una serie di progetti vengono ipotizzati anche nell'ambito del trasporto marittimo; tuttavia chi si andasse a cercare dati sulla realizzazione reale organica di questo programma continentale troverebbe il solito elenco "dei sogni" e poco altro. Visto e considerato che ciò che realmente viene cantierato con i contributi europei ricalca progetti strettamente nazionali l'Italia non fa eccezione.

Nei mesi scorsi mi è però capitato di ascoltare un'intervista fatta da Radio Radicale all'Ingegnere Antonio Tamburrino, docente di strutture ambientali presso la facoltà universitaria di Roma "La Sapienza", ed autore di uno studio recente sulle tematiche riguardanti i trasporti italiani intitolato "L'Italia sull'orlo di una crisi di traffico" (rivista "Il Mulino"). Durante l'intervista radiofonica, incentrata sui piani intermodali di trasporto e prendendo spunto dagli ipotetici percorsi marittimi tracciati nel quadro "TEN-T", l'Ingegnere formulava proposte di un certo interesse che qui riassumo.

Si partiva dal presupposto che il trasporto merci via mare dall'Europa e verso essa è, a tutt'oggi, già pienamente sviluppato ed in buone condizioni, e che risulta per l'Italia poco necessaria la creazione di nuovi grandi porti destinati a tali scopi. Il complesso di Gioia Tauro, in quanto polo logistico e scalo merci, è già di prim'ordine nel suo ruolo, nonostante non si sia creato l'indotto esterno ad esso, che avrebbe portato benefici economici alla popolazione autoctona.

L'ipotesi lanciata da Tamburrino riguarda invece una miglior strutturazione delle rotte di trasporto passeggeri nel Mediterraneo e delle strutture portuali necessarie a tale scopo. L'Italia dovrebbe diventare, in quest'ottica, una tappa obbligatoria, attraverso i porti sia orientali che occidentali della penisola, per collegamenti standardizzati tra i due emisferi del Mediterraneo, incontrando i bisogni di un tipo d'utente, sia di natura turistica classica, sia di tipo commerciale, per cui il fattore "tempo" non sia però determinante (chi avrà "fretta" utilizzerà sempre l'aereo; magari del tipo "Airbus 350"). Due esempi validi emersi durante l'intervista ipotizzavano il collegamento dal nuovo porto di Roma/Fiumicino con Cagliari, Palermo e con le coste del Africa settentrionale. Oppure il collegamento dei porti pugliesi con la Grecia ed il Medio Oriente.

Utilizzando per queste rotte un nuovo tipo di battelli ibridi, che non sarebbero niente più che una via di mezzo tra la nave da crociera ed il traghetto. Velocità adeguata ed una buona vivibilità sarebbero i punti d'attrazione di questi battelli, adeguati ad una tipologia di

passaggero che andrà aumentando di numero nel prossimo futuro, secondo stime più che attendibili.

Vista la scarsità di pragmatismo riscontrata nelle politiche delle “colate di cemento” dell’Italia pro “TEN-T”, mi è sembrato opportuno inserire, quale alternativa, questa ipotesi di collegamenti pan-mediterranei valida, suggestiva, e non priva di una certa praticità.

Amara Conclusione

Uno Stato repubblicano, oltretutto che si avvale dell’appellativo “*democratico*”, dovrebbe garantire il miglior utilizzo delle risorse ricavate da chi egli governa. Uno Stato repubblicano, oltretutto che si avvale dell’appellativo “*democratico*”, dovrebbe esser in grado di contrastare chi, da posizioni di potere economico privilegiate, esercita influenze nefaste sulle scelte politiche. Perché il nostro Stato repubblicano, che fa dell’appellativo “*democratico*” un dogma costituzionale, non è **MAI** riuscito a fare ciò che dovrebbe essere la natura della sua esistenza?

Druido