

## Commenti

# Corridoi ferroviari che dovranno mettere l'Italia al centro dell'Europa

Recovery Fund / 1

Mario Baldassarri

**I**l presidente Mario Draghi si è giustamente chiesto il perché noi tutti ci siamo abituati ad usare diffusamente termini inglesi. Bene. Capiamo allora che cosa significa Ngeu in lingua italiana: Prossime Generazioni dell'Unione europea. Questo significa che il poderoso piano di investimenti è fatto per realizzare reti materiali e immateriali che saranno a disposizione dei nostri figli e nipoti, anche perché sulle loro spalle graverà l'onere di ripagare i debiti che facciamo oggi. Certamente la transizione energetica e ambientale, la transizione digitale e le grandi infrastrutture materiali (ferro-gomma-acqua-aria) sono il mondo che dobbiamo preparare subito proprio per le future generazioni per "integrare e unificare" davvero tutti i cittadini del Vecchio continente e adeguarlo ai decenni che verranno. Ecco perché ogni progetto del Recovery Fund deve avere un carattere strategico e soprattutto deve guardare "alto e lontano". Una scelta strategica e politica è la costruzione di reti ferroviarie ad alta velocità "europee", per accorciare le distanze delle merci e delle persone, ma anche perché il ferro è più ecologico, più

efficiente e più sicuro del trasporto su gomma. Circa venti anni fa l'Unione europea ha definito i grandi corridoi ferroviari, da Ovest a Est e da Nord a Sud. Basta guardare quella piantina europea per capire che geograficamente e naturalmente l'Italia è il crocevia di questa nuova rete strutturale del XXI secolo. Due in particolari sono i Corridoi europei che hanno il crocevia in Italia: il Corridoio 5, che da Lisbona va verso Est fino a Kiev (dall'Atlantico verso il Mar Nero), e il Corridoio 1 (e non a caso è il numero 1) che da Tallin-Berlino dovrà congiungere il Nord con il Sud fino a Palermo (dal Mar Baltico al Mar Mediterraneo). Questo è quanto l'Europa ha deciso da tempo. Su questi Corridoi però ci sono due "strozzature" che spetta solo all'Italia sciogliere inserendo le opere di propria competenza nel Recovery Fund italiano da mandare a Bruxelles in aprile. Sulla direttrice Lisbona-Kiev c'è il tratto Torino-Lione. Se non lo facciamo noi, l'Europa non rinuncerà

a completare il Corridoio 5, semplicemente quel collegamento verrà fatto "sopra le Alpi" e l'intera Italia verrà esclusa.

Sul Corridoio 1 da Tallin-Berlino a Palermo la strozzatura è lo stretto di Messina. Ebbene, i treni ad alta velocità non potranno essere spezzati per portarli oltre lo stretto con i traghetti. Pertanto il Corridoio 1 potrà essere completo come programmato dall'Europa soltanto costruendo il Ponte di Messina, come collegamento tra l'Alta velocità che dovrà arrivare a Reggio Calabria e l'Alta velocità che dovrà partire da Messina verso Palermo e verso Catania. Se facciamo "solo" il Ponte è ovvio che servirebbe soltanto a far fare delle splendide foto ai turisti di passaggio.

Se non facciamo il ponte il Corridoio 1 si fermerà a Salerno, escludendo Calabria e Sicilia e gran parte del resto del nostro Sud. Infatti, senza ponte l'alta velocità fino a Reggio Calabria risulterebbe poco utile, vista la insufficiente potenziale utenza della sola regione Calabria, e l'Alta Velocità in Sicilia sarebbe una cervellotica chimera.

Si tratta quindi di decidere in queste settimane se vogliamo sul serio che l'Italia sia il crocevia naturale della nuova Europa oppure se ci chiamiamo fuori in questo XXI secolo restando in stand-by (mi perdoni Draghi) in attesa del XXII secolo.

Se si guarda "alto e lontano" si può allora capire che non si tratta di scontrarsi tra il partito del No e il partito del Sì, sia sulla Torino-Lione che sul Ponte di Messina.

Si tratta di capire se siamo capaci tutti insieme di fare il nostro interesse nazionale come asse portante dell'interesse collettivo europeo e, soprattutto, se siamo capaci di decidere oggi, tutti insieme, "in nome e per conto" dei nostri figli e dei nostri nipoti, nati o nascituri.

Solo per memoria. Nel profondo nord d'Europa, da oltre venti anni fa è stato costruito un ponte lungo 15,9 chilometri e un tunnel sottomarino di 4 chilometri per collegare la Danimarca alla Svezia, da Copenhagen a Malmö. È costato circa 3 miliardi di euro. Prima del ponte, per andare dalla Danimarca alla Svezia occorrevano 4-5 ore di viaggio, adesso 50 minuti in auto e 25 minuti con il treno ad alta velocità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

