

Il fantasma dell'alta velocità a Nordest

Oggi alle 18, a villa Valmarani Morosina di Altavilla Vicentina, sede del Cuoia, verrà presentato il libro "Ultima fermata Treviglio - Perché la Tav non arriva a Nordest", edito da Marsilio per Nordesteuropa.it, e scritto dal giornalista Paolo Possamai (foto), direttore de "Il Piccolo". Con lui ne discuteranno Giuseppe Zigliotto, presidente di Confindustria Vicenza, Aldo Bonomi, sociologo e direttore del Consorzio Aaster, ed Erasmo Venosi, della Commissione del Piano generale dei trasporti e della logistica. L'incontro sarà condotto da Dario Di Vico, giornalista del "Corriere della Sera". L'evento rientra nel calendario del Festival delle Città Impresa, le Fabbriche delle Idee. di Francesco Jori wVENEZIA C'era una volta... Solo che la favola ha invertito il suo corso rispetto alla versione originale: il cigno è regredito a brutto anatrocchio. Così l'alta velocità ferroviaria lungo la pianura padana strada facendo ha cambiato nome, diventando più sobriamente alta capacità. Ma in realtà la dizione esatta è "alta incapacità", quanto meno sul fronte orientale: perché da quando dovrebbe entrare in Veneto a quando dovrebbe uscire dal Friuli-Venezia Giulia, diciamo da Verona a Trieste, il treno è un assoluto fantasma, né è dato sapere se mai prenderà forma concreta. Se a nordovest i binari sono bloccati dai "no-Tav", a nordest sono rimossi dai "sì, no, non so" tipici di un'inconcludenza genetica. E in tal senso scorre tra irritazione e malinconia la lettura delle pagine di "Ultima fermata Treviglio", il libro di Paolo Possamai che Marsilio pubblica nella collana "Nordest tra crisi e sviluppo" promossa da Nordesteuropa.it. Treviglio è la stazione terminale della teorica Lione-Budapest: che, una volta entrata in Italia, è progettata e finanziata appunto solo fino al confine tra Lombardia e Veneto. E' lì che Possamai, ripercorrendo una catena di puntuali e pungenti servizi giornalistici da lui curati nell'ultima dozzina d'anni, fa scendere il lettore in una terra di nessuno, di soldi e di decisioni, affidandogli una sconsolata riflessione: Trieste oggi è collegata via treno a Milano con tempi superiori a quelli dei vecchi "rapidi" di trent'anni fa. Resterà così a tempo indeterminato, visto che da Verona in poi non esiste uno straccio di progetto messo a punto e condiviso, e che la sola progettazione della tratta confinaria tra Italia e Slovenia sarà pronta, bene che vada, per il 2015; figuriamoci i cantieri... D'altra parte, è stato l'amministratore delegato delle Ferrovie Moretti a spiegare chiaro e tondo che il treno veloce arriverà a Venezia non prima del 2019-2020, ma di proseguire oltre non se ne parla perché non c'è un bacino sufficiente di utenti. Nel frattempo, andare dalla città lagunare a Trieste via binario è un'avventura, come documentano le due testimonianze di Mauro Covacich e Federica Manzon riportate da Possamai nel suo libro; e come ha esemplarmente spiegato in un denso reportage sul "Corriere della Sera" Susanna Tamaro. Ma al di là del merito della questione, il libro viaggia tra ilarità e sconforto nel rivisitare gli autogol di un'area soprattutto come il Veneto, tanto pronta a rivendicare l'autonomia delle scelte quanto tarda nell'esercitarla. Due esempi su tutti: la polemica sul numero di fermate (addirittura tre a Venezia!), nel delirio di pensare che un treno veloce possa arrestarsi ogni 20-30 km; e l'idea, per fortuna poi accantonata, di scegliere un tracciato che ponesse la Tav al servizio del turismo balneare delle spiagge, cioè di un fenomeno che dura al massimo 90 giorni su 365. Le conseguenze di questa serie di alte incapacità sono plurime, e tutte negative: l'Europa ci mette in mora, il traffico si riversa sempre più su strada, Trieste e l'intero Friuli-Venezia Giulia rischiano l'isolamento dal resto d'Italia, le ricadute sui porti dell'Alto Adriatico e più complessivamente sull'impianto della logistica sono destinate a penalizzare pesantemente il Nordest. Il tutto condito dall'immane pizzico di comicità: in realtà un pezzo di Tav in Veneto c'è, e sono i 25 km tra Padova e Mestre. Prima e dopo, il deserto: singolare esempio di "binarius interruptus". La sintesi è inevitabile, e Possamai la puntualizza senza giri di parole: abbiamo perso un paio di decenni a chiacchiere per precise responsabilità di classi dirigenti che vanno in ordine sparso, e in cui spicca l'assordante silenzio della politica. Franco Migliorini, autorevole quanto inascoltato urbanista veneziano, la mette giù in termini ancora più secchi: paghiamo dazio all'abitudine della politica di guardare

solo al recinto domestico dei collegi elettorali. Signori in carrozza, era un tempo la parola d'ordine. Oggi a Nordest riproposta nel più realistico e brutale, signori scendere.

