

LE FS SULLA STAMPA



a cura di Antonio D'Angelo

Dentro il vulcano

Eyjafjallajökul: non è uno scioglilingua o l'invenzione di una password probabilmente inaccessibile, ma il nome del vulcano islandese che ha determinato la più grave crisi dei trasporti in Europa negli ultimi tempi. Praticamente impronunciabile - se non per i simpatici abitanti islandesi - il protagonista di tanto sconquasso è rapidamente - e pudicamente - diventato il "vulcano dal nome impronunciabile" nelle cronache sia radiotelevisive che giornalistiche. Per soddisfare qualche legittima curiosità, aggiungiamo che la traduzione più accreditata - perchè, ovviamente, ne esistono diverse del nome è "ghiacciaio dei monti delle isole", che non manca di una sua poeticità. Rebus linguistici a parte, l'eruzione del vulcano e le sue ceneri disperse nell'atmosfera hanno determinato per auasi una settimana il blocco dei voli sull'intero continente europeo e condizionato fortemente tutti i collegamenti internazionali. Ma soprattutto hanno evidenziato tutta la vulnerabilità di un mondo che si pretende sempre più globalizzato e che delle possibilità indefinite della crescita esponenziale del proprio sistema trasportistico sembra fare uno dei princi-

pali atti di fede. Invece, il problema è proprio questo: i mezzi di trasporto non sono indifferenti, e non si può lasciare alle sole logiche del mercato la crescita delle attività e dei sistemi più redditizi o economicamente sostenibili. Da qualche parte, la bilancia finisce per squilibrarsi: e i costi sono inevitabili, o in termini di inquinamento e di congestione o, semplicemente, di una paralisi che colpisce all'improvviso e pone tutti di fronte alla constatazione di non avere alternative. Perchè è proprio qui il problema: la scoperta che il collegamento da una parte all'altra dell'Europa diventa costosissimo, difficilissimo o avventuroso e impossibile come nei secoli più bui prima della civiltà moderna. L'Europa ha così scoperto di non avere più collegamenti ferroviari internazionali deani di tale nome se non come sommatoria di tante piccole tratte; di non poter neanche ricorrere a soluzioni di emergenza incentivando i collegamenti ferroviari, perchè semplicemente non esistono più e ricostruirli diventa praticamente impossibile perchè il disegno di una traccia oraria (soprattutto quando ad essere coinvolte sono più reti) non è qualcosa che si costruisce dalla sera alla mattina, così come ali accordi commerciali etc. etc.

Aprile 2010 Media e Territorio • AF