



Vittorio Gandini

Alta velocità slow

Era il novembre 2002 quando Varesefocus diede notizia della decisione di riattivare la linea ferroviaria Saronno-Seregno per il traffico passeggeri, ripristinando così la situazione antecedente il 1958. Giorni fa, la stampa locale ha riferito che i lavori dovrebbero iniziare il prossimo mese di gennaio. Sono trascorsi sette anni dall'annuncio dell'opera. Il prossimo dicembre, precisamente il giorno 13, entrerà in esercizio l'alta velocità tra Bologna e Firenze e sarà quindi possibile percorrere in treno i 632 chilometri che separano le due più importanti città italiane, Milano e Roma, impiegando solo 2 ore e 59 minuti. Un bel risultato, ma che appare consolatorio se si pensa che in Giappone il collegamento ad alta velocità tra Tokyo e Osaka è stato attivato il 1 ottobre 1964. I 515 chilometri della tratta venivano coperti allora in 4 ore, oggi occorrono 2 ore e 25 minuti.

L'alta velocità italiana si è realizzata in diverse tappe che hanno coperto un arco temporale di oltre trent'anni. La prima, quella della cosiddetta Firenze-Roma, ha visto compiersi oltre metà del percorso nel 1977 ed è stata completata nel 1992. Nel 2005 è entrata in esercizio la linea Roma-Napoli e nel 2006 la Torino-Novara. Nel 2008 la Milano-Bologna e la Salerno-Napoli. Dal prossimo dicembre si completerà dunque la rete Torino-Milano-Napoli-Salerno per circa 1.000 chilometri complessivi.

I paesi che hanno sviluppato linee ad alta velocità, oltre al nostro, sono: Belgio, Canada, Cina, Corea, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Messico, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Stati Uniti, Turchia. L'Italia è stata tra i primi a progettare ed anche a costruire il primo tronco (Firenze-Roma), ma nel frattempo tutti gli altri hanno completato i lavori ben prima di noi.

Ci sono stati diversi ostacoli, come le caratteristiche orografiche del nostro territorio e la scarsità delle risorse economiche provocata dalla situazione precaria delle finanze pubbliche. E' pur vero, tuttavia, che i costi dell'alta velocità, in Francia, sono un quarto dei nostri e ciò non sembra del tutto corrispondente soltanto all'andamento più pianeggiante del suolo. C'è stata anche, a frenare i lavori, la contestazione di chi non voleva l'alta velocità.

Il ritardo con il quale l'Italia arriva a questi appuntamenti importanti con la storia dei trasporti hanno ripercussioni sensibili sulla mobilità delle persone e sull'intero sistema economico, sia perché viene accresciuto il costo dei trasporti medesimi all'interno della penisola, sia perché finiamo per isolarci dalle rotte internazionali. La preferenza viene infatti accordata a quei paesi dove le merci possono correre su binari (ma anche su strade e autostrade) più veloci. Cosa poter fare? Circa le risorse, occorre spostare parte della spesa pubblica dalle partite correnti a quelle degli investimenti. Circa i tempi, si devono snellire gli iter amministrativi, ma si deve anche recuperare un valore che sembra appannato, quello della supremazia dell'interesse generale su quelli particolari. Per fare ciò, occorre probabilmente un più intenso e franco dialogo tra istituzioni e cittadini.

I secondi devono riguadagnare fiducia nelle istituzioni. Le prime, credibilità tra i cittadini.