

Dieci anni di Alta Velocità: nuove tecnologie e vecchi problemi

di Nicolò² Carboni

12-02-2020

Questo articolo è stato scritto prima della tragedia costata la vita a due macchinisti di Trenitalia. Naturalmente la vicenda non cambia le considerazioni espresse ma, per ovvi motivi, getta un'ombra sull'Alta Velocità Italiana e sui sistemi di controllo messi in campo dal gestore della rete.

Le grandi opere, quelle vere, che cambiano i destini di un paese e vengono vissute come tratto integrante dell'identità nazionale sono poche. La bonifica dell'Agro Pontino durante il Ventennio, l'Autosole nell'immediato Dopoguerra, il Piano Casa di Fanfani. Ognuno di questi progetti ha, a modo suo, cambiato il volto dell'Italia e, non a caso, tutti sono stati possibili prima della metà degli anni Ottanta quando il mainstream culturale neoliberista ha iniziato a imporre una sostanziale dismissione degli investimenti pubblici che troverà il suo acme con lo smantellamento dell'IRI e le grandi privatizzazioni degli anni Novanta e Duemila.

In questo senso l'Alta Velocità Ferroviaria (di cui ricorrono in queste settimane i dieci anni del primo Frecciarossa Roma/Milano) rappresenta una storia tanto di successo quanto in controtendenza rispetto alla narrazione e alla prassi. Per impegno finanziario (41,9 miliardi di euro, tra il 2000 e il 2018), risorse umane, capitale politico investito e concerto tra pubblico, para pubblico, privato ed europeo, le due linee ferroviarie (la Milano/Bologna/Firenze/Roma/Salerno e la Torino/Venezia/Bolzano) che oggi tagliano l'Italia come una croce rappresentano non solo una sfida ingegneristica e progettuale i cui precedenti si ritrovano solo nelle grandi opere descritte poco sopra ma pure, e soprattutto, l'ultimo e forse più straordinario esempio di pianificazione pubblica che l'Italia ha conosciuto.

Viene, purtroppo, ricordato poco spesso ma il nostro paese è da sempre una potenza ferroviaria mondiale: senza imbarcarsi in rievocazioni storiche eccessive (anche se la Napoli/Salerno finanziata dai Borbone era "fantascienza" all'epoca) basta ricordare che l'Italia è tra i primi sette paesi al mondo per estensione della rete ad alta velocità, mentre le nostre tecnologie - dai primissimi elettrotreni, passando dal Pendolino, fino ai moderni ETR 1000 - hanno risvegliato gli appetiti dei più grandi player internazionali come Alstom e Siemens che, infatti, si sono affrettati a comprare (purtroppo spesso a prezzi di saldo) gioielli industriali come Ansaldo e FIAT Ferroviaria. Oggi i Frecciarossa sono i treni AV più sicuri, moderni e veloci d'Europa tanto da permettere a Trenitalia ed RFI (che gestisce l'infrastruttura della nostra rete ferroviaria) di vincere appalti in Cina e Inghilterra. L'unico paese più avanzato di noi nel settore ferroviario è il Giappone che, però, è investito solidamente fin dagli anni Sessanta e ha raggiunto la leadership solo dopo una faticosa - e non sempre conveniente per l'utenza - privatizzazione delle ferrovie di Stato, conclusasi con un sostanziale spacchettamento della vecchia Japan Rail in nove compagnie separate.

Se rimaniamo in Europa scopriamo poi che nessun paese ha dovuto affrontare la sfida di collegare a quattrocento chilometri orari un paese ad elevatissimo rischio sismico e percorso in massima parte da una catena montuosa come l'Appennino. Sì, rispetto alla Francia l'Alta Velocità italiana è costata al chilometro molto di più (28 milioni di euro contro i 13 tedeschi, o i 15 francesi) ma nessuna tratta TGV d'oltralpe ha mai sfidato viadotti e gallerie come le Frece e gli Italo nostrani.

Uno slogan pubblicitario di qualche anno fa definiva l'AV "la metropolitana d'Italia" e si tratta di una definizione abbastanza precisa: abbattendo le distanze il treno ha permesso, per esempio, di vivere a Torino e lavorare a Milano rientrando a casa ogni sera creando una classe del tutto nuova di pendolari "ad alta velocità", spesso professionisti o studenti che - anziché pagare un affitto - preferiscono tornare nella loro città il più possibile. La tratta più trafficata, ovvero la Milano/Roma, è diventata talmente competitiva da costringere pure il trasporto aereo a rivedere le sue priorità; ne ha fatto le spese Alitalia che, dopo varie vicissitudini, aveva puntato molto sul collegamento tra le due capitali d'Italia per poi scoprire, suo malgrado, che il treno era diventata un'alternativa semplice, veloce e - spesso - più economica.

Accanto alla modernità e alle sfide vinte, però, si affaccia pure il "lato oscuro" dell'innovazione che, in un pezzo di paese, prende la forma - terribile - dell'esclusione geografica e sociale. Molte città medie che non hanno la fortuna di essere lungo le direttrici ferroviarie principali si trovano, di colpo, ancor più isolate, mentre i continui investimenti nell'Alta Velocità non sono stati accompagnati da un parallelo e altrettanto necessario potenziamento della rete suburbana e regionale, spesso abbandonata al suo destino e alle bizze di amministrazioni locali sottofinanziate. L'Alta Velocità è diventata quasi una sorta di status symbol, con sindaci e governatori che fanno a gara per portarla nel loro capoluogo o nelle zone di maggior flusso turistico dimenticando, però, che il sistema può funzionare solo se accanto alla lunga percorrenza si riesce a costruire un modello sostenibile di trasporto locale. In più la riduzione delle distanze rischia pure di creare un duplice effetto negativo che, al tempo stesso, prosciuga le comunità periferiche (grazie ai nuovi collegamenti col centro produttivo, geografico e sociale) e finisce addirittura per creare bolle immobiliari quasi speculative (i prezzi degli immobili e degli affitti aumentano più ci si avvicina alle stazioni e nei centri medi serviti dall'Alta Velocità).

Infine, a fronte dei grandissimi investimenti effettuati nel Centro Nord, anche l'alta velocità ferroviaria purtroppo si inserisce appieno in quella pessima tradizione italiana che dimentica lo sviluppo urbano e industriale del Mezzogiorno. Nonostante i sogni, forse troppo ambiziosi, di alcune burocrazie europee che immaginano una grande dorsale AV da Amburgo a Palermo/Catania, la realtà si ferma molto prima, nemmeno ad Eboli ma a Salerno dove finiscono i binari capaci di reggere i 300 chilometri orari e ricominciano i vecchi tralicci delle cosiddette linee storiche. Qui, tra monobinari dai livelli di sicurezza spesso insoddisfacenti e intere aree prive anche dei servizi di mobilità minima, può inserirsi un nuovo protagonismo del pubblico, con uno Stato che smette gli abiti - ormai consunti - dell'investitore "passivo" e torna a guidare lo sviluppo dei territori, garantendo innovazione tecnologica e una risposta sensata alle necessità locali. Non occorre ovunque l'Alta Velocità, a volte una semplice corsa di un regionale, una fermata in più o un cambio di orario possono fare la differenza anche senza lungaggini o impegni milionari.

A dieci anni dal primo Frecciarossa l'Italia, dunque, si scopre più unita e un poco più moderna, ora la sfida è - come in tanti altri settori - quella di ridurre le disuguaglianze di un paese che, ancora oggi, rischia di essere troppo lungo.

Crediti immagine: Due treni Frecciarossa connessi alla stazione di Milano Centrale [Creative Commons 4.0], da Sabas88, attraverso Wikimedia Commons