

L'alta velocità si ferma a Eboli lo sviluppo non corre sulla rotaia

La particolare configurazione del territorio e scelte politiche di un secolo hanno frenato le ferrovie

LUIGI DELL'OLIO

Sui binari l'unità d'Italia è ancora da costruire i progressi sull'alta velocità realizzati negli ultimi anni non bastano. La Penisola continua a essere divisa in due dagli Appennini e i trasporti regionali sono molto indietro rispetto al resto d'Europa

Vista dai binari, l'unità d'Italia aspetta ancora di essere completata. La particolare configurazione del territorio e le scelte politiche fatte durante tutto lo scorso secolo hanno tenuto il settore ferroviario in secondo piano rispetto al trasporto terrestre. Il gap italiano rispetto al resto d'Europa negli ultimi anni è stato ridotto grazie agli investimenti nell'alta velocità, ma sul fronte dei trasporti merci e locali il ritardo resta sensibile. Anche a causa del deficit di liberalizzazione nel settore.

Già la partenza è stata ad handicap per la Penisola, giunta all'appuntamento con l'Unità avendo a disposizione non più di 2 mila chilometri di binari, un quinto rispetto alla Francia e un settimo nei confronti della Germania. Un ritardo in parte recuperato nei decenni a cavallo tra i due secoli grazie a massicci investimenti pubblici che trasformano il treno da strumento per ricchi in mezzo di trasporto popolare grazie anche alla statalizzazione delle ferrovie italiane (Ferrovie dello Stato nasce nel 1905). Fino all'avvento del Fascismo, che opta con decisione per lo sviluppo della rete stradale, limitando gli interventi sui binari alla semplice manutenzione o allo sviluppo di linee secondarie. Né la situazione

cambia nel secondo Dopoguerra, con l'Italia che nel corso degli anni Cinquanta realizza l'intera rete autostradale, rendendola un gioiello ammirato all'estero, mentre limita gli investimenti sui binari alla ricostruzione post-bellica e a poche opere nuove. La situazione cambia solo negli anni Ottanta, quando l'avanzata della convergenza europea mette in luce la diversità di scelte operate nel nostro paese rispetto ai vicini e le conseguenze in termini di competitività economica e rispetto dell'ambiente. Gli ultimi due decenni sono contrassegnati dal debutto - e la successiva estensione - della rete ad alta velocità, costata più che

in qualsiasi altro paese in Europa, che mette in collegamento le principali città italiane (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli), lasciando tutto sommato immutata la situazione nei centri di piccole e medie dimensioni. Così, alle celebrazioni per il 150esimo anniversario dell'Unità, l'Italia si presenta ancora un paese diviso dalle reti ferroviarie, con la tradizionale classificazione Nord-Sud

che diventa anche Est-Ovest, con la quasi assoluta mancanza di collegamenti costa a costa capaci di collegare località situate nei versanti opposti degli Appennini in tempi ragionevoli.

Una situazione dovuta anche alla lentezza con cui si è sviluppato il processo di liberalizzazione nel nostro paese, nonostante una direttiva europea che già nel 1991 aveva stabilito la divisione amministrativa tra il gestore della rete e quello del servizio. La diffusione delle linee a carattere regionale è avvenuta a macchia di leopardo, con grandi differenze

nell'efficienza garantita ai pendolari. La situazione è drammatica: dall'ultimo rapporto Pendolaria di Legambiente emerge che nessuna Regione italiana dedica più dell'1% del proprio bilancio al trasporto su rotaia. Per altro, lo studio definisce quello in corso "l'anno nero per il trasporto in Italia", a causa del taglio "di 154 treni a lunga percorrenza su 600" dovuto ai tagli governativi. Questo nonostante il numero dei pendolari sia salito dell'11,5% nell'ultimo triennio, con 2,7 persone che ogni giorno prendono il treno. Diversa la situazione nell'alta velocità: un recente studio Certet-Bocconi ha definito quello italiano il mercato più aperto d'Europa. A fine anno è atteso il debutto di Ntv, operatore privato che conta nel suo azionariato nomi noti dell'economia come Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe Sciarrone. Nel trasporto merci la liberalizzazione ha prodotto pochi effetti: uno studio realizzato da Paolo Bracalini e Roberto Mellini per l'Istituto Bruno Leoni rivela che, senza contributi pubblici, Trenitalia Cargo non sarebbe potuta sopravvivere alla concorrenza dei nuovi operatori privati che operano in mercato dove l'operatore dominante riceve sussidi pubblici per poter offrire servizi concorrenziali. "Dal 2005 al 2009 la compagnia pubblica ha ricevuto direttamente dallo Stato 587 milioni di euro in contributi", spiega la ricerca. Nonostante le difficoltà, la quota di trasporto merci su rotaia operata da privati è oggi del 21%, con un trend in crescita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il gap italiano rispetto all'Europa resta sensibile anche nei merci e nei treni locali

I RIVALI

Mauro Moretti, ad Ferrovie dello Stato e, a destra, Luca Cordero di Montezemolo, presidente della privata Ntv



