

Infrastrutture, la sfida tecnologica per modernizzare il Paese

ROMA - «Magari siamo meno capaci di creare sistemi di trasporto come gli altri europei, ma quando ci mettiamo a fare le cose possiamo essere anche più bravi». Nelle parole del professor Lanfranco Senn, che insegna economia dei trasporti alla Bocconi di Milano, c'è il senso ultimo dell'avvio dell'Alta Velocità italiana.

Certo, arriviamo vent'anni dopo i francesi. Certo, gli spagnoli ci hanno impiegato il tempo di un battito di ciglio per realizzare le loro linee superveloci. E tuttavia l'Alta Velocità made in Italy è senza dubbio un gioiello tecnologico riconosciuto come tale anche dai concorrenti europei. Soprattutto grazie al sistema elettronico di controllo dall'impronunciabile nome ERMTS/ETCS. In pratica i supertreni veloci italiani solo controllati come se fossero degli aerei, solo che il "radar" si trova in mezzo ai binari disposto su centraline che radiotrasmettono alla "torre di controllo" posizione e velocità del treno e che consentono al "controllore di volo" seduto sulla sua poltroncina a Bologna o Milano persino di stabilire la velocità dei convogli se il macchinista dovesse condurre il treno fuori da canoni standard.

E il sistema ERMTS è solo una delle tecnologie per la sicurezza che negli ultimi anni hanno assorbito ben 4 miliardi di euro stanziati dalle Fs.

«Investire nelle infrastrutture e nelle tecnologie loro collegate è sempre più indispensabile per modernizzare l'Italia e l'Alta Velocità dimostra che è possibile farlo», spiega Cesare Trevisani, vicepresidente di Confindustria con la delega per le infrastrutture.

Il lavoro, a partire proprio dalle ferrovie, davvero non ci manca. Gli italiani, infatti, dispongono di 28 chilometri di strada ferrata ogni 100 mila abitanti contro i 43,4 dei tedeschi, i 51 dei francesi. Eccoci alle autostrade: 11,4 chilometri ogni 100 mila abitanti in Italia; 14,6 chilometri in Germania; 16,7 chilometri in Francia e 24 chilometri in Spagna. In cifre assolute la fotografia è la seguente: 6.542 chilometri di rete autostradale in Italia; 8.232 chilometri in Francia; 9.804 chilometri in Spagna.

E se ce le caviamo con le strade statali (278 chilometri in Italia contro i 266 della Germania) non si può dire altrettanto, ad esempio, dei porti turistici. Sugli oltre 7.500 chilometri di coste italiane se ne contano 214 con 117 mila posti barca. La Francia ha invece 3.247 chilometri di coste servite da ben 370 porticcioli turistici per 165 posti barca.

Capitolo doventissimo, infine, quello degli aeroporti: ne abbiamo troppi - a proposito dell'incapacità di fare sistema - e hanno costi alti perché servono pochi voli. Ecco le cifre: in Italia 1,2 milioni di voli l'anno per 106 milioni di passeggeri; in Spagna 1,7 milioni di voli per 163 milioni di passeggeri.