

Il rebus dei trasporti di Alessandro Sarra

È notizia di qualche giorno fa che il Consiglio Regionale ha approvato all'unanimità (!) una risoluzione dedicata ai problemi del trasporto e che impegna, fra le altre cose, il presidente della Giunta a sollecitare il Governo.

Un impegno affinché in Abruzzo “siano programmati ed effettuati investimenti adeguati sul sistema ferroviario”. Il riferimento è soprattutto alla dorsale Adriatica e al collegamento Pescara-Roma, due direttrici ormai così frequentemente richiamate nella dialettica politica di casa nostra da aver assunto in quell'ambito un valore quasi simbolico: la speranza alla quale la nostra regione si aggrappa per restare legata al resto dell'Italia e dell'Europa aprendosi la strada verso un futuro di rapido e solido sviluppo.

Per farsi una prima opinione di quale sia l'effettiva sostanza che si cela dietro i simboli bisogna, però, fare lo sforzo di superare la congenita miopia che condiziona la riflessione sugli investimenti infrastrutturali quando li si guarda, per così dire, dal basso. Come è del tutto comprensibile, le comunità locali tendono infatti a sopravvalutarne l'attrattività prendendo in considerazione solo gli effetti sul territorio di riferimento (quelli sulla crescita innescati dalla fase realizzativa e quelli associati alla maggiore disponibilità di servizi che segue il loro completamento).

Si tratta di una prospettiva perfettamente legittima nel caso di opere che esauriscono la loro funzione all'interno del territorio regionale.

Nel nostro caso, tuttavia, ci troviamo di fronte a progetti e ad aspirazioni che vanno ben al di là dei confini abruzzesi, e che se trovassero realizzazione inciderebbero in maniera significativa sull'assetto complessivo del sistema nazionale del trasporto ferroviario.

Proprio per questa ragione non bisogna farsi illusioni. È da un punto di vista del genere che le richieste della nostra politica saranno valutate dagli interlocutori nazionali. E poiché il Governo, date le circostanze, non ha alcun bisogno di cercare consenso o legittimazione elettorale, c'è da aspettarsi che varranno solo (o prevalentemente) considerazioni di carattere tecnico.

Per quanto riguarda l'alta velocità lungo la dorsale adriatica bisogna ricordare che essa è stata esclusa dalla pianificazione nazionale soprattutto per la volontà - politicamente ben sostenuta - di Puglia e Campania di connettersi al tronco che partendo da Roma arriva a Milano.

Dal punto di vista del Sistema Italia, per quanto dalle nostre parti si possa far fatica ad accettarlo, si tratta di una scelta motivata e razionale. Essa consente di legare i nodi a maggiore generazione di traffico minimizzando l'investimento complessivo e ottimizzando il rapporto costi/benefici delle nuove opere. Un risultato non da poco in una fase storica, iniziata ormai diversi anni fa, nella quale le risorse da destinare a investimenti infrastrutturali si misurano col contagocce.

D'altra parte, per questioni demografiche oltre che economiche, le regioni adriatiche attualmente escluse dai piani nazionali dell'alta velocità non esprimono una domanda sufficiente a pareggiare il bilancio costi/benefici. Né vale la considerazione che la direttrice adriatica potrebbe contare sul traffico che dalla Puglia si dirige verso Bologna e Milano. Passeggeri e merci sarebbero, in questo caso, semplicemente distolti dal versante tirrenico, il che, dal punto di vista aggregato, non genera alcun valore aggiunto.

Per quanto riguarda l'aumento della velocità di percorrenza fra Pescara e Roma siamo in condizioni pressoché analoghe, anche se per ragioni diverse. Un progetto di ammodernamento della linea langue da anni negli archivi del Cipe. Il fatto è che, pur optando per il mantenimento del binario singolo, esso prevedeva già all'origine un investimento dell'ordine del miliardo e duecento milioni di euro: una cifra del tutto sproporzionata rispetto al traffico incrementale che potrebbe essere generato, anche senza considerare

rivalutazioni. I (relativamente pochi) passeggeri sarebbero, infatti, in quota significativa sottratti al trasporto pubblico su gomma. Mentre per rendere la linea idonea al traffico merci occorrerebbero (pare) ulteriori interventi di adeguamento (aumento della luce delle gallerie per permettere l'attraversamento dei container) che da un lato appesantirebbero sensibilmente i costi, dall'altro comporterebbero la necessità di prevedere lunghi periodi di chiusura del collegamento ferroviario con il rischio tutt'altro che trascurabile di perdere definitivamente il traffico passeggeri. Inoltre bisogna tener conto del fatto che allo stato attuale i porti del medio e basso adriatico accolgono soprattutto traffico ro-ro merci (traghetti con a bordo camion) che per definizione proseguono il loro tragitto a terra lungo le direttrici stradali. Per convincere i vettori a preferire la soluzione su ferro occorrerebbero investimenti nel miglioramento delle condizioni portuali, la realizzazione di piattaforme logistiche efficienti, e via di seguito.

Se tutto ciò non bastasse, va poi ricordato che il valore e l'utilità delle opere dipendono strettamente da alcune scelte che si stanno facendo alle porte di Roma, del tutto al di fuori della capacità di controllo o d'influenza della politica abruzzese. Le vie d'accesso alla Città Eterna (appellativo quanto mai adeguato a descrivere i tempi necessari a percorrerla in automobile) soffrono, infatti, di un congestionamento ormai ingestibile.

Le soluzioni allo studio prevedono interventi d'infrastrutturazione leggera basati sulla realizzazione di parcheggi di scambio in prossimità dei tronchi autostradali in ingresso e di metropolitane leggere ad alta frequenza connesse alla rete ferroviaria urbana. Investimenti del genere snellirebbero i tempi del trasporto su gomma e sottrarrebbero utenza al collegamento ferroviario (soprattutto nelle tratte terminali), con la conseguenza che le condizioni di fattibilità della rivendicazione abruzzese potrebbero sensibilmente peggiorare.

È vero, si potrebbero riempire libri con considerazioni di dettaglio. Ma la sostanza del problema è e resta drammaticamente semplice.

Nelle condizioni attuali, per quanto possano essere di estremo interesse per la collettività abruzzese, gli investimenti sulla rete ferroviaria non rappresentano un buon affare per la comunità nazionale. Ciò non significa, naturalmente che non sia giusto o utile proporli. Solo non vale la pena farlo se l'unica freccia che si ha al proprio arco è una più o meno presunta (ma economicamente razionale dal punto di vista della scelta pubblica) penalizzazione dell'Abruzzo rispetto ad altre realtà. All'equità, come i fatti di questi giorni ci stanno tristemente insegnando, ci si appella più facilmente in tempi di vacche grasse.

Ciò che occorrerebbe fare, invece, è ripensare i progetti infrastrutturali disegnandoli in modo da generare un vantaggio netto per l'intero sistema nazionale. Su questa strada c'è molto da ragionare a partire da una destinazione efficace delle risorse disponibili a livello regionale in un'ottica di sistema, e c'è da sperare che chi ha idee le metta in campo al più presto.

Ma soprattutto c'è da avviare un drastico cambio di metodo: smettere di chiedere e iniziare a proporre. In tempi che non lasciano più spazio a battaglie simboliche è di questo che ha bisogno l'Abruzzo.