

Con la «cura del ferro» l'Italia colmi il gap europeo

La cura del ferro, efficace sintesi utilizzata dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio per chiarire l'orientamento che l'Italia vuole darsi nelle scelte di mobilità, annuncia una nuova stagione per l'industria ferroviaria. Soprattutto se il Paese tornerà a investire in misura massiccia nel trasporto regionale e locale in favore degli spostamenti pendolari. Sia a livello di materiale rotabile, acquistando nuovi treni, sia a livello di rete ferroviaria, cioè di infrastrutture, per superare i colli di bottiglia delle linee d'ingresso nelle città, in particolare Roma, Milano, Torino, Firenze, Bologna e Napoli. Negli ultimi 10-15 anni, il settore ferroviario in Italia ha mostrato un andamento a due velocità, divario dovuto in larga parte alle politiche pubbliche: se il comparto del trasporto locale si trova in forte difficoltà, l'Alta velocità ha avuto uno sviluppo importante. Oggi abbiamo in Italia circa mille chilometri di linee ad Alta Velocità/Alta Capacità attrezzate con i più avanzati sistemi tecnologici che consentono di viaggiare a 300 km/h in completa sicurezza: la nostra AV/AC ha cambiato le abitudini delle persone nelle loro scelte di vita e mobilità, almeno nelle relazioni tra le grandi metropoli italiane. Non si può dire altrettanto del trasporto locale, che non soddisfa per nulla le esigenze dell'utenza: studenti e lavoratori, cioè i pendolari. A pesare sul settore ferroviario anche l'indirizzo strategico dell'investimento pubblico, che si è concentrato sul trasporto su gomma. Negli ultimi dieci anni il 71% dei finanziamenti della legge obiettivo sono stati destinati a strade e autostrade, il 15% alle ferrovie e il 14% alle reti metropolitane. Negli altri Paesi europei gli investimenti nel trasporto su rotaia sono stati molti spinti, come mostra la densità delle reti ferroviarie: per 100 chilometri di superficie, in Lussemburgo 117 chilometri di ferrovia sono in media 254 in Belgio 117, in Germania 10,5, in Italia solo 5,5. Con la cura del ferro annunciata dal governo, l'Italia punta a voltare pagina e a mettersi al passo degli altri grandi Paesi europei. L'obiettivo strategico è chiaro: spostare dalla strada ai binari il traffico passeggeri e merci. Per chi sceglie di viaggiare in treno bisognerà garantire linee ferroviarie sicure (va sottolineato come in questo settore l'Italia già adesso sia all'avanguardia), carrozze più moderne, comode e veloci, soprattutto per i treni regionali. Per il trasporto merci bisognerà garantire prestazioni più elevate dell'infrastruttura per effettuare treni più lunghi, più pesanti e con più capacità di trasporto. Infine c'è il grande tema dei collegamenti, in molti casi ancora tutti da realizzare, tra i porti marittimi e la rete ferroviaria nazionale. Un capitolo altrettanto decisivo della cura del ferro quanto quello del trasporto pendolare. Livorno e Trieste rappresentano due modelli da prendere a esempio. Speriamo ne seguano altri. Oggi più che mai possiamo affermare che il treno della ripresa non è solo una metafora, più volte evocata da politici ed economisti, ma un'opportunità reale per uscire dalla crisi.