il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



10 anni ad Alta velocità. (E il resto?)

Breve bilancio ferroviario italiano tra supertreni e appalti, trasporti regionali e rami secchi, annunci e rinascite (con un occhio ai vicini di casa)

Sono trascorsi dieci anni: **il 22 dicembre 2005 partì da Roma verso Napoli il primo Eurostar inaugurando i viaggi a 300 km/h in Italia con appena un treno in andata e ritorno al giorno**. Allora il percorso non era nemmeno completo: mancavano le tratte urbane d'ingresso nella capitale e nella città partenopea [nella foto di copertina, la tratta nei pressi di Anagni]. La linea era in costruzione da oltre dieci anni, i cantieri gravati da numerosissimi problemi, fra cui sospetti di infiltrazioni di criminalità organizzata e aberranti lievitazioni di costo; una peculiarità, quest'ultima, che ha interessato e interessa i cantieri Av italiani a causa dei sistemi d'appalto.

Eppure, nonostante ciò, questa linea ha goduto di un **primato misconosciuto: è stata la prima al mondo a essere dotata del sistema Ertms – Etcs (Level 2), un progetto europeo che prevede la gestione del traffico ferroviario senza avvalersi di semafori o segnali tradizionali**. Oggi, l'Ertms – Etcs, grazie all'affidabilità e sicurezza del sistema, oltre a essere diventato uno standard in Europa è adottato in Asia, Africa e centro-sud America. È stata la prima volta in Italia in cui i treni sono stati alimentati a 25 kV ca 50 Hz con catenaria monofase, operando cambi di tensione e segnalamento dinamico.

Del racconto fatto finora molto è trasparente alla quasi totalità dei viaggiatori, compresi guasti ambientali e scarsissima qualità architettonica dei manufatti di servizio nei circa **900 km** di percorso: al più, viaggiando s'accorgono solo di qualche secondo d'interruzione nel condizionamento e nella ricarica dei loro dispositivi. Per loro, però, molto è cambiato: **dal dicembre 2009, epoca di entrata in servizio dell'intero percorso Torino-Napoli, il treno, soprattutto fra Milano e Roma, ha preso prevedibilmente il posto dell'aereo** nelle preferenze in virtù di tempi di percorrenza competitivi. **Ne sono scaturite nuove geografie**: insomma, l'alta velocità ferroviaria non è più una notizia straordinaria ma appartiene al quotidiano. E finalmente si è smesso di raccontare che queste linee sarebbero dovute servire a far circolare anche i treni merci sugli stessi binari.
Rimangono però ancora **molti problemi aperti: se sull'asse Nord-Sud ci si muove abbastanza velocemente, altrettanto non si può dire da Est a Ovest**, nonostante la densità di popolazione e la cospicua mole di transiti. Oltre alla piccolissima tratta Mestre-Padova percorribile a 220 km/h, si sta lavorando fra Milano e Brescia e le opere debbono ancora iniziare, nonostante numerosissimi annunci, da lì a Padova. Oltre Venezia, verso Trieste, dopo aver fortunatamente archiviato progetti assurdi a spese di Pantalone, si stanno programmando pragmatici rammendi che consentiranno significativi risparmi di tempo elevando la velocità massima su alcune sezioni fino a 220 km/h a fronte di cifre ragionevoli. Lo stesso non si può dire a Ovest, dove è in costruzione la controversa nuova linea da Torino a Lione: molti soldi e problemi ambientali certi contro flussi di traffico incerti.
Fra Tortona e Genova è in costruzione il costosissimo e dibattuto terzo valico dei Giovi, progetto nato circa 25 anni fa e appaltato, come gli altri, evitando la gara europea, fonte anch'esso di vertiginosi aumenti: pare sarà pronto entro il 2020.
Nel Meridione sembra s'interverrà con la velocizzazione della Napoli-Bari, ma oltre i soliti annunci non c'è nulla di certo. Per il resto delle linee a Sud di Salerno non ci sono prospettive concrete. In **Sardegna**, dopo un iter tormentatissimo di omologazione, sono entrati in funzione nei giorni scorsi dei **treni ad assetto variabile** che consentiranno velocità di 180 km/h nelle tratte più favorevoli, riducendo i tempi di percorrenza fra Nord e Sud dell'isola.
Anche se è situato **oltre confine**, ci riguarda da vicino; è pronto ed **entrerà in funzione a fine 2016 il tunnel più lungo al mondo: il Gottardo, che sarà percorso a 250 km/h realizzando un forte asse di collegamento fra Nord e Sud Europa**, costellato da molti

puntuali interventi in via di completamento sulla linea fra Zurigo e l'Italia in territorio elvetico ma ancora da concretizzare nei pochi chilometri da Chiasso a Milano. Quello elvetico è un esempio pratico di come un'amministrazione ferroviaria possa architettare **eccellenti fabbricati di servizio**, tradizione da noi ormai persa nonostante gli ottimi esempi del passato.

Fra noi e l'Austria si sta scavando sotto il Brennero e lavorando sul fronte austriaco per il rimodellamento delle linee adduttrici. Tuttavia dal confine italico a Verona c'è molto di più da fare e i tempi di realizzazione sono incerti.
Cui prodest (e non a torto) **tutto questo intervenire, dirà l'utente comune**: **è quasi scomparsa la rete dei treni intermedi (Intercity) e il trasporto locale in molte regioni soffre moltissimo l'incuria e le decisioni non proprio accorte degli amministratori.** Di certo non aiutano i continui rinvii delle gare europee per l'affidamento degli appalti di trasporto regionale. **In molte regioni si continuano a chiudere linee invocando la bassa frequentazione.** E non è un problema solo del Sud: il Piemonte è una delle regioni più colpite e la Valle d'Aosta ha pensato bene di seguire questa strada avendo tagliato da pochi giorni i 30 km panoramici che vanno dal capoluogo a Pré-Saint-Didier, ai piedi del Monte Bianco.

Fortunatamente qualcuno va in direzione opposta: giusto dieci anni fa la Provincia autonoma di Bolzano, dopo averla riqualificata, riapriva la ferrovia della remota Val Venosta, chiusa da Fs come ramo secco. Dopo un anno aveva già totalizzato un milione di passeggeri. Vittima del proprio successo causa il traffico, ne è stato programmato un ulteriore miglioramento per aumentarne la capacità riducendo i tempi di percorrenza. Si elettrificherà a 25 kV ca 50 Hz, prima linea regionale italiana, e si installerà, prima linea non statale in Europa, l'Ertms – Etcs (Level 2), rendendo possibili servizi regionali diretti fra i circa 200 km che separano Malles da San Candido. Bastante non fosse, i confortevolissimi elettrotreni Flirt, potendo funzionare con tre tensioni diverse, si spingeranno, come già avviene oggi, oltre confine verso Innsbruck e Lienz, Nord e Ost Tirol, contribuendo a incrementare ancor di più le significative e crescenti quote di passeggeri che lì si servono degli attrattivi mezzi pubblici. Sono stati programmati ambiziosi interventi infrastrutturali destinati alla mobilità frontaliera regionale su ferro raccordando le linee altoatesine con quelle di Svizzera e Veneto. Ne parleremo fra dieci anni: è assai probabile che non si tratti di meri annunci.

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Autore

Gabriele Toneguzzi

Architetto, PhD in design, è attivo in vari settori progettuali, in particolare negli allestimenti museali. Dal 2005 scrive per «Il Giornale dell'Architettura». Come contrattista ha svolto didattica a Roma (La Sapienza), Firenze, Ferrara, Padova, San Marino, Venezia (Iuav), ove insegna attualmente. È stato designato visiting professor and researcher semestrale in Portogallo. Ha collaborato con la Chalmers University of Technology di Göteborg