Alta velocità: l'Economist si schiera con i No TAV.

Roma, 07/03/2012

Non ci credevano per primi i **No TAV** veri e propri, che pure lo hanno tradotto e pubblicato in bella posta: l'**Economist** ha prodotto un articolo estremamente **critico nei confronti dell'Alta Velocità ferroviaria**. Un vero e proprio incubo per tutti coloro che da mesi (o meglio anni) ripetono la stanca solfa della necessità della grande opera per rilanciare l'economia del Paese e sviluppare anche le periferie.

Tutti gli argomenti pro-TAV vengono smontati in nome di un idolo difficilmente considerabile filo-ambientalista: la convenienza economica. Dunque l'**Alta Velocità** è troppo cara e lo stesso Regno Unito, secondo quei "fondamentalisti verdi" dell'Economist dovrebbe rivedere i suoi piani:

I treni ad alta velocità raramente conseguono i vasti benefici economici che i suoi promotori prevedono. Il governo inglese – l'ultimo ad essere ingannato da questa visione della modernità – dovrebbe ripensarci. In questo momento ovunque si parla di alta velocità. Sei paesi hanno investito grosse somme nei treni "pallottola": Giappone, Francia, Germania, Spagna, e, più recentemente, l'Italia e la Cina. Australia, Portogallo e Indonesia stanno considerando nuove linee. Inoltre il governo britannico sta valutando piani per 32 miliardi di sterline (52 miliardi di dollari) per collegare Londra al nord dell'Inghilterra.

Primo assunto da cui partire è: **non è vero che l'alta velocità porti sviluppo in periferia**, anzi, ad arricchirsi sono i nodi ferroviari, come dimostrano gli esempi lontani, ma simili, di Parigi e Tokyo:

"In effetti, nelle economie più sviluppate i treni ad alta velocità non riescono a colmare i divari fra le regioni e, talvolta, li aggravano. Migliori collegamenti rafforzano i vantaggi di una città ricca situata nel punto centrale della rete: le ditte in regioni prosperose possono raggiungere un'area più grande, finendo per danneggiare le prospettive dei luoghi più poveri.

Anche in Giappone, dove corre la linea ad alta velocità di maggior successo commerciale, Tokyo continua a crescere più rapidamente di Osaka. Le nuove linee ferroviarie spagnole hanno ingrossato le imprese di Madrid a discapito di quelle di Siviglia. La tendenza in Francia è quella di trasferire le sedi centrali a Parigi a svantaggio di altre località.

Per non parlare del danno incalcolabile che viene portato alle **zone che vengono saltate dalla TAV** in nome di una maggiore rapidità di collegamenti:

"Anche se qualche città ne trae benefici, i restanti luoghi al di là della rete ferroviaria ne soffrono: la velocità è raggiunta parzialmente, al costo di ridurre le fermate, cosicché aree già ben servite dai servizi esistenti si trovano nuove linee che le escludono. In alcune zone della Gran Bretagna, per esempio, si teme che una nuova cerniera di ferrovia creerà città di secondo livello fornite da un minor numero di treni più lenti.

Inoltre, se il circolo delle merci lungo l'Alta Velocità ferroviaria potrebbe non portare grandi vantaggi economici globali, il servizio dato ai viaggiatori risulta in media troppo gravoso e **poco concorrenziale**. In pratica, conclude l'Economist, si finisce per far viaggiare dei treni passeggeri vuoti, pagati dalle tasche dei contribuenti e dove solo pochi ricchi possono accedervi (per risparmiare i soldi dell'aereo). Una prospettiva non proprio edificante.

Infine, il giornale britannico getta la maschera ed assume il viso del No Tav più militante: la soluzione più razionale sarebbe **lo sviluppo delle reti già esistenti**. E fa davvero impressione leggere argomenti – solitamente bollati come retorica Nimby dalla stampa nostrana – in bocca da uno dei più osannati giornali liberal mondiali:

"Allo stato attuale, per la maggior parte dei posti, i benefici marginali di queste fantastiche conquiste dell'ingegneria, tradotti in termini di tempi di percorrenza ridotti, vengono soppressi dai costi elevati. E i costi di finanziamento riducono i fondi che potrebbero essere disponibili per schemi più semplici, ma più efficienti.

L'aggiornamento delle linee esistenti, delle reti più lente, soprattutto nei paesi più piccoli, spesso ha maggior senso. La capacità può essere aumentata con treni più lunghi e piattaforme estese. Alcune spaziose carrozze di prima classe possono essere convertite in quelle più compresse di seconda; una politica dei prezzi può razionare la domanda più efficacemente nelle ore di punta. Un sistema segnaletico migliore può aumentare la velocità media dei viaggi. I treni non ad alta velocità in Gran Bretagna, ad esempio, sono già più veloci degli equivalenti di molti altri paesi. Alcuni treni che attualmente viaggiano a 125 miglia all'ora potrebbero andare più veloci se la segnaletica venisse aggiornata – probabilmente per i politici è più allettante inaugurare un nuovo futuristico servizio che togliere la copertura ad un nuovo pannello di segnaletica!

Davvero una serie di argomenti su cui molti pro-Tav dovrebbero riflettere bene.