

Cari Soci CAFI e cari lettori, le Ferrovie dello Stato Italiane, festeggiano i 10 anni dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria (2009-2019). Insieme all'autostrada A1 Milano-Napoli è ad oggi (ma speriamo di ripartire con le opere che sviluppano il Paese ed implementano la nostra rete logistica) la più grande opera infrastrutturale fatta in Italia nel dopoguerra e, come avvenuto per questa storica ed epica opera (passatemi il termine), anche la AV/AC ferroviaria ha avuto importanti ritorni a fronte degli ingenti investimenti fatti. Gli effetti sono evidenti nell'economia nazionale (PIL e occupazione), nell'evoluzione del sistema dei trasporti, nel turismo, nel mercato immobiliare dei centri urbani (tante persone vivono e lavorano in modo decentrato rispetto a prima in quanto un viaggio in treno per un pendolare città-città, spesso è più breve di un viaggio periferia-centro). L'alta velocità (e pochi ci credevano) ha cambiato in parte anche il trasporto merci che, con l'avvio nel novembre 2018 del servizio Mercitalia Fast, è diventato sempre più rapido e orientato verso le esigenze dei clienti.

L'alta velocità ferroviaria in Italia è stata una rivoluzione nello stile di vita delle persone e nella mobilità del Paese. "La mobilità, come altri servizi, costituisce un importante elemento di libertà, di pari dignità sociale, strumento che sottrae all'emarginazione territori e popolazioni, con particolare riguardo alle aree interne. È una missione di cui non va mai sottovalutata la finalità di interesse generale", ha scritto il Presidente della Repubblica italiana, Sergio Mattarella, nel testo pubblicato sul numero di giugno de "La Freccia", per celebrare la Festa della Repubblica.

In altre parole, l'AV/AC è stata un'occasione storica imperdibile, che per lungimiranza (e fortuna!) e impegno, per una volta ancora, non è andata persa. Realizzata! ...nonostante le polemiche, di tutti i tipi, ormai diventate obsolete di fronte all'evidenza dei fatti.

Fatemi però, per una volta, rendervi partecipi di considerazioni di mia personale esperienza. Ho avuto infatti l'onore di far parte del personale della TAV, come dirigente, dal 1995 al 2010, dapprima come Responsabile Reti TLC e quindi come Responsabile Technologie Area Nord. E' stata una esperienza bellissima trascorsa al fianco di persone estremamente preparate e motivate. In giro per l'Italia nei nostri cantieri per partecipare alle riunioni di avanzamento che mi competevano, ho avuto modo di apprezzare

non solo i miei colleghi (TAV ed anche di Italferr, la nostra società di ingegneria ferroviaria), ma anche quelli delle società realizzatrici delle opere civili e degli apparati industriali tecnologici. Non è un caso, ma una logica conseguenza che oggi le Ferrovie dello Stato Italiane, grazie all'opera della TAV (permettetemi di usare per una ultima volta la denominazione originaria), si siano stabilmente inserite nel business internazionale dei realizzatori di opere ferroviarie AV (vedi i contratti in essere ed in sviluppo di Italferr) e che i nostri apparati tecnologici, di controllo marcia treno (non vi tedio con le sigle, ma sono quegli apparati sviluppati esattamente nel corso e per l'uso della AV italiana), si siano dimostrati così efficienti, economici ed affidabili, da essere diventati appetibili sia come Asset industriale da acquisire, sia come vincenti nelle gare internazionali. Ed abbiamo strappato il predominio in questo mercato a Nazioni partite ben prima di noi.

Una storia a parte meritano le migliaia di persone che hanno costituito il pacifico esercito degli operai, tecnici e responsabili della realizzazione di questa opera ferroviaria. In villaggi di migliaia persone, collocate in punti strategici dell'Italia, hanno costituito quella linfa vitale che per più di 15 anni ha dato vita ad un sogno. Molti di loro, finita la AV/AC hanno continuato con grandi opere in Italia (es. Variante di Valico), in molti altri posti ed addirittura in Cina per le olimpiadi a Beijing (Pechino). E' mia modesta opinione che sia stato un vero peccato non far di tutto per mantenere, sia pure con una struttura giuridicamente autonoma da fare operare sul mercato, questo nucleo specialistico, che lavorava così bene (nei tempi e nei costi, al netto delle ambientalizzazioni decise politicamente come necessarie ed utili per il Paese) e che aveva sviluppato, fra l'altro delle competenze antesignane di controllo dei lavori, tali che le procedure dell'ANAC mi sembrano dovere molto a quelle elaborate dall'AV/AC. Per fortuna è rimasta Italferr.

Un ultimo pensiero, reverente e triste, va alle vittime degli incidenti sul lavoro. Tutti, tutti si sono adoperati per la sicurezza al massimo grado, ma è comunque successo.

A loro, il nostro ricordo e quello di chi dopo di noi continuerà ancora ad utilizzare questa opera.

Vostro, Alessandro Bonforti - Direttore AF