
Ave, come Alta Velocidad Española

Autore: Javier Rubio

Fonte: Città Nuova

Lo sviluppo dell'Alta velocità ferroviaria in Spagna ha portato in 30 anni alla realizzazione di una rete di oltre 4 mila chilometri che oggi collega 25 dei 47 capoluoghi del Paese. La nuova frontiera è un progetto di collegamento con la rete portoghese e un contributo alla decarbonizzazione dei trasporti nella Penisola iberica

Il 1992 fu l'anno dell'Esposizione universale a Siviglia e delle Olimpiadi a Barcellona, due grandi eventi che richiesero investimenti anche notevoli, non solo nelle due città ma anche nelle infrastrutture di comunicazione della Spagna, in particolare per autostrade e ferrovie al passo con i tempi. **Fu dunque l'anno della prima linea di alta velocità, inaugurata il 21 aprile tra Madrid e Siviglia: 471 chilometri in 2 ore e 50 minuti.** Anche se allora c'erano dubbi sulla sua redditività, la Spagna diventava il quarto Paese, dopo Giappone (1964), Francia (1981) e Germania (1991) a scommettere sullo sviluppo di quello che allora si pensava come il "trasporto del futuro". Son passati ormai trent'anni e da quei 471 chilometri che collegavano quattro capoluoghi di provincia, **oggi la rete ferroviaria spagnola ad alta velocità collega 25 dei 47 capoluoghi della penisola e si estende per oltre 4 mila chilometri.** Cioè, è la seconda rete più ampia, dopo quella della Cina, nata con l'auspicio di diventare un "modello di mobilità sostenibile, connessa, strutturante e rivitalizzante dei territori". **Certo, non sono mancati in questi trent'anni episodi e incidenti tragici.** È in corso in questi giorni il processo giudiziario per determinare le responsabilità nel disastro ferroviario accaduto nel luglio 2013 ad Angrois, vicino Santiago di Compostela, nella Galizia. Morirono 80 delle 224 persone a bordo del treno. Che sia stata colpa solo del macchinista è una soluzione che non convince tutti, ecco perché ci vuole il parere degli esperti di meccanismi di sicurezza installati sulla linea. **L'Alta velocità, come tante altre cose, ha difensori e detrattori.** I primi apprezzano la maggiore connettività che essa offre tra le grandi città, mentre i detrattori evidenziano l'alto costo delle infrastrutture (secondo dati del ministero dei trasporti, 57.200 milioni di euro, di cui il 25% fornito dall'Ue), e non tutte le analisi sui costi e benefici dei principali corridoi ferroviari sono soddisfacenti. **Uno studio condotto dagli economisti Carlos Cobo e Álvaro Escribano** analizza anche la relazione fra alta velocità e l'impatto sullo spopolamento del territorio. Secondo i due studiosi spagnoli, in un raggio di 10 chilometri da una stazione, i comuni piccoli sperimentano qualche miglioramento, tuttavia un progetto di alta velocità "deve essere confrontato con altri progetti di trasporto per stabilire se il denaro investito in esso è l'opzione migliore". **Nonostante lo sviluppo di questi 30 anni, l'alta velocità in Spagna continua con nuove linee e piani di miglioramento.** Adesso si aggiungono anche le connessioni con il Portogallo, annunciate durante l'ultima riunione tra i primi ministri dei due Paesi. Il traguardo «non sarà raggiunto domani, né tra due giorni, ma ci siamo già impegnati a studiare questi collegamenti e a prendere una decisione al prossimo vertice, in cui **stabiliremo un calendario, con l'obiettivo finale di sviluppare i trasporti del futuro contribuendo alla decarbonizzazione dell'economia**», ha spiegato il premier portoghese Antonio Costa.

ostieni l'informazione libera di Città Nuova! Come? [Scopri le nostre riviste](#), [i corsi di formazione agile](#) e [i nostri progetti](#). Insieme possiamo fare la differenza! Per informazioni: rete@cittanuova.it