

UN'INNOVAZIONE CHE HA CAMBIATO IL PAESE

La "metropolitana d'Italia"

Dove passa, il Pil cresce

 PAOLO PITTALUGA
 Milano

Solo due mesi fa venivano celebrati i dieci anni di attività commerciale del sistema Alta velocità in Italia, ossia quella cosiddetta T (da completare tra Brescia e Venezia e – ormai destinata ad essere un sogno nel cassetto perché i tecnici ritengono sia più congruo potenziare e velocizzare la rete esistente – verso Trieste) capace di portare rapidamente da Torino a Salerno. Quell'Alta velocità che gli esperti chiamano altissima velocità se supera i 250 km/h e che da noi vide l'avvio a metà anni '70 con la tratta Firenze-Roma.

Oggi l'Av con il FrecciaRossa ed il FrecciaMille è stata soprannominata la *metropolitana d'Italia*, perché ha realmente cambiato le abitudini di una parte degli italiani. Che grazie ai treni veloci hanno abbandonato l'aereo (come sulla Milano-Roma, tra l'altro andando a contribuire sull'impatto climatico visto l'alto livello di inquinamento prodotto dall'aviazione) o sono tornati ad abitare nella città natia (come nel ca-

Dal "Pendolino" al "Frecciarossa" fino a "Italo", ecco i nomi ormai familiari a chi viaggia tra le stazioni: in 12 città la ricchezza è salita del 10%

so dei pendolari della Torino-Milano). E che, magari, hanno trovato stimolo per il fine settimana vacanziero.

Dal tempo del "Pendolino" (era il 1985) ad oggi i treni veloci utilizzati sulla rete ad Alta velocità sono pure stati un'opportunità, in molti casi un volano, economico. Gli studi di settore lo dimostrano e prendendo spunto dall'ultimo lavoro di Ennio Cascetta, docente di pianificazione all'Università Federico II di Napoli, si tratteggia un'Italia dove l'Alta velocità ha fatto e sta facendo la differenza. Purtroppo è un'Italia a due velocità, dove ci sono 12 città – con 20 milioni di abitanti nelle aree metropolitane che vengono collegate quotidianamente da 303 convogli Av – che acquistano potere economico: queste città,

infatti, hanno visto crescere il Pil del 10% nel decennio 2008-2018 contro un incremento del 3% delle province che hanno una distanza superiore alle 2 ore da una stazione dove fermano gli elettrotreni Av. E nelle Regioni meno ricche ma con stazioni attrezzate alla fermata dei treni Av la crescita è stata dell'8% contro lo 0,4% dei capoluoghi distanti più di due ore. Numeri impressionanti a quali aggiungere altrettanti inequivocabili: in dieci anni il numero di treni circolanti per chilometro è raddoppiato, da circa 35 milioni del 2008 ad oltre 70 milioni del 2018. Soprattutto i passeggeri trasportati sui nuovi convogli veloci di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 ai 40 milioni del 2018, con una crescita del 517%. E la flotta dei convogli Av di Trenitalia è raddoppiata da 74 a 144. Senza poi dimenticare che i binari dell'Alta velocità sono pure utilizzati da Italo il vettore nato nel 2006 e che oggi conta su una flotta di 45 convogli e ha trasportato nel 2019 circa 20 milioni di passeggeri (dato non ufficiale ma ipotizzabile visto il trend di crescita degli anni precedenti): la concorrenza, per stessa ammissione dei vertici Fs, ha fatto bene. E ha fatto bene anche ai nuclei cittadini dove i treni Av fermano: perché in presenza di nuove stazioni è stato rimessa mano allo sviluppo urbanistico ma anche in presenza di vecchie stazioni le strutture sono state riviste e rimodernate pure in un'ottica di **sostenibilità**.

Per questo andrebbero completate le tratta avviate e/o andrebbe innalzata la velocità a 200 km/h (progetto già avviato da Rfi) su tratte oggi percorribili a 150. Serve un occhio di riguardo al Sud, ovviamente, non a caso nel Piano industriale 2019-2023 di Fs su 42 miliardi di investimenti totali 16 miliardi sono destinati proprio al Meridione. Dove va completata la Napoli-Bari (data di ultimazione 2026) e la Catania-Palermo (2028).

© RIPRODUZIONE RISERVATA