

# Le Tav del mondo. Perché Europa (e Cina) vanno a un'altra velocità

Roma. In Italia si discute molto di alta velocità ferroviaria e esiste nel governo gialloverde una certa tendenza a bloccare le grandi opere ferroviarie, specialmente nella componente del Movimento 5 stelle.

L'Italia è tuttavia un piccolo player nel settore ferroviario alta velocità, in numero di chilometri di infrastrutture costruiti, se lo confrontiamo ad altri paesi, ma sicuramente è stato il più innovativo, grazie all'introduzione di un regime di concorrenza. Se guardiamo i numeri però il confronto con altri paesi europei e asiatici, viene da pensare circa lo sviluppo del nostro paese. Secondo l'Unione Internazionale delle Ferrovie, l'organizzazione che raggruppa tutti gli operatori ferroviari a livello globale, l'Italia si posiziona in sesta posizione per numero di chilometri alta velocità, dietro Cina, Giappone, Spagna, Francia e Germania.

Questi dati mostrano che a livello globale sono stati costruiti oltre 46 mila chilometri di linee alta velocità e altri 12 mila sono in costruzione. L'Italia vede 896 chilometri di Alta velocità (Av) completata, mentre sono in costruzione altri 53 chilometri. Vi è da dire che anche grazie le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, si dovrebbe completare tutta la linea Brescia - Padova ad alta velocità, un'infrastruttura da 147 km entro il 2025. Tale investimento era già previsto, ma sicuramente il fatto che rientri nelle opere della candidatura italiana al Comitato olimpico dovrebbe aiutare a rispettare i tempi.

Proprio il rispetto dei tempi e dei costi di costruzione sono stati un tipico problema italiano nella costruzione delle grandi opere e delle infrastrutture ferroviarie. Per tale ragione è bene fare attenzione a programmare, costruire e gestire bene queste grandi opere.

Il nostro sistema Av ha anche bisogno di investimenti nei nodi urbani per cercare di risolvere la problematica del traffico ferroviario in prossimità dei grandi centri urbani, dove i treni Av vanno sulla stessa linea dei treni pendolari, degli intercity e dei treni merci. Tuttavia tali investimenti per avere un sistema di controllo dei treni nei nodi più efficien-

te - per avere una maggiore capacità della rete - sono in ritardo ed è bene concludere al più presto la costruzione di questa nuova tecnologia così utile. La costruzione della linea Av in Italia è servita anche a liberare le linee storiche per il traffico ferroviario merci, che ha visto nel corso degli ultimi anni grandi investimenti da parte di operatori privati, quali Captrain, SBB, DB, Inrail e altri per sviluppare il traffico e favorire il cosiddetto shift modale da gomma a ferro.

Il Movimento 5 stelle, così favorevole all'ambiente, spesso sembra scordarsi che i treni sia merci che passeggeri, hanno il grande vantaggio di avere delle emissioni fino a dieci volte inferiori di anidride carbonica (dati dell'Agenzia dell'ambiente europea).

L'alta velocità è dunque importante per avere uno shift modale e come abbiamo visto l'Italia ha circa il 2 per cento delle linee Av nel mondo. La Cina è stata la grande protagonista nell'ultimo decennio con la costruzione di oltre 31 mila chilometri di linee Av dal 2008, anno dell'inaugurazione della prima linea Pechino - Tiajin, ad oggi.

In poco più di dieci anni, il colosso asiatico ha costruito più del doppio delle linee Av esistenti nel resto del mondo. E la prima linea Av è quella giapponese dello Shinkansen del 1964.

L'Europa rimane comunque grande protagonista nella costruzione delle linee: in particolare Spagna e Francia hanno sviluppato due network molto grandi con quasi 3.000 chilometri. E il paese iberico ha in costruzione altri 900 chilometri di linee alta velocità. In questi due paesi la velocità massima, per alcune tratte, raggiunge i 320 chilometri all'ora, contro i 300 chilometri all'ora della linea italiana (non su tutta la linea, per esempio tra Roma e Firenze, la Direttissima, la velocità massima è di 250 chilometri all'ora).

Discorso un po' diverso per la Germania, che ha visto uno sviluppo più lento nel corso del tempo, ma che comunque vede un numero di chilometri quasi doppi rispetto al nostro paese, con 1.571 chilometri. Anche in Germania sono in costruzione altri 147 chilometri di

linea, ma molte volte nel paese tedesco si è preferito avere una rete con velocità massima di 250 chilometri all'ora, avendo un network molto denso di città che non aiuta ad avere per lunghi periodi i treni a velocità massima. In tutto questo costruire di nuove linee è chiaro uno degli obiettivi dell'Unione europea è quello di creare una rete unica ad alta velocità, ma soprattutto un mercato unico che ancora non esiste.

Vi sono altri punti da tenere in considerazione: il primo è quello che indubbiamente la Cina è diventata leader tecnologica e per il 2020 è previsto che si abbiano treni in funzione con velocità di 400 chilometri all'ora. A oggi la velocità massima è di 350 chilometri all'ora tra Pechino e Shanghai, tanto che gli oltre 1300 chilometri (ben oltre un Milano - Londra) di linea sono percorsi in poco più di 4 ore e mezza. Il secondo punto riguarda i treni autonomi: anche in questo caso la Cina prevede di avere uno già l'anno prossimo. La tecnologia evolve e corre veloce e l'Italia si combattono ancora le battaglie Nimby (dall'inglese "Not in my back yard") per non avere opere infrastrutturali. Un paese che sembra essere destinato al declino perché sembra avere una classe politica che ha paura della tecnologia e del cambiamento.

Invece l'Italia è stata un buon esempio proprio nel settore dell'alta velocità, almeno da un punto di vista di gestione operativa. Dal 2012 siamo l'unico paese dove esiste la concorrenza tra due operatori, esempio seguito in maniera simile dalla Corea del sud a fine del 2016 e da fine del 2020, questa apertura del mercato sarà imposta a livello europeo grazie all'implementazione del quarto pacchetto ferroviario. Grazie a questa concorrenza abbiamo due operatori, Fs e Italo, che hanno portato ad un abbassamento dei prezzi del 40 per cento e un mercato che è più che raddoppiato dal 2011 a oggi. Tutto questo senza quasi nessuna opera infrastrutturale nuova e con un prodotto interno lordo che è ancora più basso rispetto a quello del 2011. Un risultato dal quale dovremmo prendere spunto per non fermare il progresso che nell'alta velocità corre veloce.

Andrea Giuricin

*L'Italia è un piccolo player nel settore ferroviario ad alta velocità per numero di chilometri di infrastrutture costruiti. Sono 896 i chilometri completati, altri 53 sono in costruzione. La Germania ne ha già costruiti quasi il doppio mentre la Spagna prevede mille chilometri aggiuntivi. E' il caso di correre*

