

Ferrovie, l'alta velocità per Sud e territori

Il nuovo modello post Covid in linea con il Recovery plan. Con attenzione particolare al traffico merci

ROMA L'alta velocità ferroviaria post Covid sarà diversa. Meno concentrata sulle tratte business, tipo Roma-Milano, anche per via dello smart working, che si stima ridurrà in modo strutturale la mobilità per motivi di lavoro, e più diffusa sul territorio, in linea col Recovery plan, che prevede circa 28 miliardi di investimenti in infrastrutture ferroviarie, con l'obiettivo, in particolare, di portare l'alta velocità nel Mezzogiorno.

Le novità cominceranno ad emergere già con l'orario estivo, sempre che si allentino le misure restrittive (i treni ad alta velocità non possono riempire più del 50% dei posti disponibili; gli spostamenti tra le regioni sono ancora vietati). Ma già nei mesi scorsi il gruppo Fs, guidato da Gianfranco Battisti, ha sperimentato diversi cambiamenti per adattare l'offerta a un mercato pesantemente investito dalle

conseguenze della pandemia. Il nuovo modello allo studio prevede di allargare il perimetro dell'alta velocità su bacini che finora erano considerati secondari. In sostanza, le Freccie di Trenitalia non serviranno solo a collegare i grandi centri urbani con corse frequenti spesso senza fermate, come era l'indirizzo pre Covid, ma si muoveranno secondo uno schema più flessibile e a rete sul territorio, con l'obiettivo di servire anche i centri urbani medio-piccoli. Ne è un esempio la nuova fermata del Frecciarossa a Terontola-Cortona, che serve il territorio fra Umbria e Toscana o il progetto di integrare lo snodo di Orte nel sistema alta velocità. Nei piani di Battisti c'è anche l'idea di fare del triangolo Torino-Milano-Genova, un'unica grande area collegata in meno di un'ora grazie ai treni ad alta velocità. Lo stesso potrà succedere nel Mezzogiorno con la tratta fra

Napoli e Bari, che dovrebbe unire le due città in poco meno di due ore. Il riposizionamento dell'offerta deciso la scorsa estate per far fronte all'emergenza ha portato frutti che il gruppo ritiene incoraggianti. Il riferimento è in particolare ai nuovi collegamenti attivati con le Freccie da e per le località della costa tirrenica e ligure, fra Firenze e Lecce senza cambi intermedi e ai Frecciarossa fra Torino e Reggio Calabria. È vero, i treni a lunga percorrenza sono drasticamente diminuiti per via delle misure restrittive. Oggi siamo a 80-90 corse al giorno contro 210-220 prima del Covid. E l'azienda ha dovuto articolare diversamente i percorsi, prevedendo più fermate. L'alta velocità è diventata un po' meno veloce, ma i collegamenti sono stati assicurati, dice il gruppo, che rivendica sia le condizioni di sicurezza assicurate ai passeggeri (distanziamento e kit di prote-

zione) sia che nessuno degli 80 mila dipendenti è stato messo in cassa integrazione (grazie alle compensazioni ricevute dallo Stato per i minori introiti). Ora però bisogna cominciare a pensare al futuro. Con un occhio anche al traffico merci. Che potrebbe avere una crescita imprevista prima del Covid, sulla scia di quanto si è osservato in questi mesi. Per esempio, il treno merci che corre di notte sulla tratta ad alta velocità che collega gli interporti di Caserta e Bologna ha visto un sensibile aumento dei volumi trasportati, sia perché molte aziende farmaceutiche hanno scelto il treno sia perché in generale è molto aumentato il commercio elettronico. Risultato: il vecchio Frecciarossa 500 che le Fs hanno trasformato in merci per questa tratta è già prenotato per i prossimi tre anni.

Enrico Marro

© RIPRODUZIONE RISERVATA