

A quanto pare, l'estensione dell'alta velocità ferroviaria sarà tra le opere principali del nuovo Recovery Plan, che l'Italia dovrà presentare subito dopo l'estate per accedere agli aiuti europei. Ascoltando il dibattito politico, sembra che poter salire su un treno a 300 km/h sia questione di vita o di morte per lo sviluppo di quasi tutte le città e le regioni italiane. **Ma quanto sono davvero veloci i treni ad alta velocità italiani?**



*La mappa rappresenta le velocità massime raggiungibili dai treni passeggeri sulle singole tratte della rete ferroviaria nazionale, così come risultanti dai dati rilasciati da RFI.*

Osservando la mappa, si vede che velocità di 300 km/h sono possibili solo su poche tratte: tra Torino e Milano, tra Milano e Bologna (in realtà Modena), tra Bologna e Firenze e tra Roma e Napoli. Ad esempio, sulla linea direttissima tra Firenze e Roma attualmente non si superano i 250 km/h; e se si tiene conto che anche tra Bologna e Firenze, distanti un'ottantina di km, la velocità massima viene toccata soltanto per un breve tratto (anche i treni no stop attraversano i nodi di Bologna e Firenze a velocità di circa 100 km/h e le fasi di accelerazione e decelerazione durano a lungo), possiamo concludere che meno di metà della distanza tra Milano e Roma (560 km) viene percorsa effettivamente a velocità così elevate. Ma questo non toglie che il servizio sia comunque efficace ed apprezzato dal pubblico: nessuno avrebbe il coraggio di imputare a questa situazione un eventuale declino della città di Milano.

D'altro canto, negli ultimi anni, su molte parti della rete principale sono stati realizzati o si stanno realizzando interventi più leggeri e meno appariscenti, che hanno consentito di innalzare le velocità massime della rete convenzionale sino a 200 km/h – un valore che gli standard europei classificano già come "alta velocità". Così, già oggi la linea adriatica e le direttrici tirreniche consentono di offrire servizi veloci e competitivi: al termine dei lavori, tra Bologna e Foggia sarà possibile risparmiare circa un'ora di viaggio, riducendo il tempo di percorrenza tra Milano e Bari a circa 6 ore e mezza: un valore paragonabile a quello che sarà raggiungibile utilizzando i servizi AV Milano-Roma e Roma-Bari.

Questa situazione rende possibile immaginare lo sviluppo dei servizi ferroviari secondo lo schema dell'Alta Velocità di Rete (AVR), più simile a quello da anni in uso in Germania, dove i treni veloci utilizzano alternativamente tratte dedicate ad alta velocità e linee convenzionali velocizzate, garantendo l'estensione del servizio a moltissime città., e anche su alcune direttrici della rete italiana (si pensi, ad esempio, alle relazioni Roma – Venezia o Roma – Bolzano). Lo sviluppo di questo schema non richiede tanto la realizzazione di lunghe e costose linee dedicate, che in alcune situazioni rischierebbero di essere estremamente sottoutilizzate a causa della ridotta domanda di mobilità, quanto la realizzazione di specifici interventi finalizzati a ridurre i tempi di percorrenza su singole tratte critiche: il che si può ottenere, a seconda dei casi, sia realizzando linee nuove, sia adeguando linee esistenti, senza ridurre la qualità del servizio offerto.