

IN DIECI ANNI

L'alta velocità ferroviaria cambia la geografia cinese

Scorrendo a pag. 12

La rete cinese dei treni veloci è oggi la più estesa del mondo con i suoi 22 mila chilometri

Boom dell'alta velocità in Cina

In 10 anni ha cambiato il paese con la nascita di nuove città

DI SIMONETTA SCARANE

In dieci anni, il treno ad alta velocità ha cambiato la Cina. Dal 2007, Pechino ha inaugurato numerose tratte di treni veloci tanto che oggi la sua rete si estende per 22 mila chilometri ed è la più lunga del mondo: più di due terzi della rete mondiale.

Nel 2017 il governo di Xi Jinping ha previsto di investire 800 miliardi di yuan (110 miliardi di euro) nella costruzione di nuove linee ad alta velocità che hanno permesso di abbattere i tempi di percorrenza anche dell'80%, trasformando così, dall'oggi al domani, alcune città medie in comuni della cintura metropolitana. E in queste zone ipercollegate anche l'economia ne ha beneficiato.

Oggi 75 milioni di cinesi vivono, grazie ai treni veloci, a meno di un'ora dalle megalopoli. E in queste città si è registrata l'impennata dei prezzi immobiliari nei pressi delle stazioni, come ad esempio a Kunshan (1,6 milioni di abitanti) nella provincia cinese del Jiangsu collegata con Shanghai, e a Wuxi, famoso centro di villeggiatura che conta un milione di abitanti.

L'alta velocità ha cambiato la vita di milioni di cinesi che lavorano nelle grandi



Il treno ad alta velocità collega Pechino a Shanghai in 4 ore e mezza e viene preferito all'aereo

città. Per andare da Pechino a Shanghai oggi ci vogliono 4 ore e mezza in treno e la maggioranza delle persone non prende più l'aereo perché il treno è puntuale e più confortevole.

La Cina è entrata nell'alta velocità dieci anni fa, il 18 aprile 2007 con i treni che andavano fino a 250 chilometri l'ora. L'anno seguente, nel 2008, la linea Pechino-Tianjin è entrata in servizio ed è stata la prima con la tecnologia dell'alta velocità vera e propria. Da allora, la capitale è collegata alla città portuale in 35 minuti a 300 chilometri l'ora. Dal 2008 la Cina non ha più smesso di costruire nuove linee: da quella più utilizzata, di 1.318 chilometri che sepa-

rano Pechino da Shanghai in 4 ore e mezza, a quelle che attraversano zone non abitate come i 1.776 chilometri che collegano le capitali di Gansu e di Xinjiang, Lanzhou e Urumuqi, all'estremo Ovest della Cina. Nel 2015, sono stati effettuati 961 milioni di viaggi.

Il piano quinquennale di investimenti 2016-2020 prevede 480 milioni di euro per raddoppiare l'estensione dell'attuale alta velocità cinese. Obiettivo: 30 mila chilometri di linee per connettere la maggior parte delle città di 200 mila abitanti. La soglia attuale era stata di 500 mila abitanti. Un investimento pubblico che va a sostenere l'economia che sta vivendo un momento di rallen-

tamento della crescita.

Inoltre, nel territorio fra Pechino e Shanghai sono nate nuove città. In conseguenza dell'inaugurazione della linea ad alta velocità fra le due città i promotori immobiliari si sono precipitati a investire nei pressi delle nuove stazioni, che di norma si trovano a una ventina di chilometri, se non addirittura 50, dalla città, secondo quanto ha riportato il quotidiano francese *Le Monde*. E questo perché le linee ferroviarie, per essere veloci, devono avere un tracciato diritto ed evitare quanto più è possibile curve e deviazioni. Il problema però è che in queste nuove città che sorgono dal nulla intorno alle stazioni dell'alta velocità,

e che poco hanno da offrire se non la vicinanza alla stazione dei treni veloci, gli edifici nuovi di zecca spesso non hanno trovato acquirenti, anche perché queste nuove città hanno problemi a svilupparsi.

A decidere il tracciato delle linee in Cina è il ministero dei trasporti e le autorità locali non hanno voce in capitolo. Tuttavia, una soluzione arriva dagli enti locali in termini di promozione del territorio: ad esempio le fabbriche che devono modernizzarsi per ridurre le proprie emissioni, soprattutto le pmi che insistono nell'area di Shanghai che per loro è diventata troppo cara, possono trovare incentivi a trasferirsi in queste nuove città. Così è successo per il nuovo distretto di Wuxi-Est, molto verde per essere una città cinese, dove i prezzi delle case sono raddoppiati nel 2016, ma sono cinque volte più bassi di quelli del centro della capitale economica della Cina.

Tra qualche anno il nuovo distretto di Wuxi-Est, che sta pensando ad una mobilità solo elettrica, con l'auto a guida autonoma di Baidu (il Google cinese) attirerà i turisti richiamati dal lago sul quale si affaccia. E gli abitanti di Shanghai potranno arrivarci in 27 minuti di treno ad alta velocità per passarci weekend e vacanze.

© Riproduzione riservata

