

L'analisi

OLIVIERO BACCELLI

L'ALTA VELOCITÀ ORA DEVE FARE UN SALTO IN AVANTI

La domanda di servizi ferroviari AV in Italia continua a crescere in modo rilevante e nel primo semestre del 2024 ha registrato un + 6% rispetto al periodo pre-Covid in termini di passeggeri, a fronte di un'offerta di Trenitalia ed Italo del tutto invariata rispetto al 2019. Nonostante le difficoltà in alcuni nodi urbani derivanti dalla commistione con servizi regionali, intercity e la saturazione delle principali stazioni, con incremento dei rischi di ritardi, e la forte attenuazione della competizione sulle offerte da parte dei due operatori che ha portato ad un incremento medio dei prezzi, il successo di mercato è chiaro e deve essere esteso ad altre aree geografiche del Paese, oltretutto valorizzato appieno in una logica europea. Inoltre, l'AV permette di ridurre drasticamente l'impronta carbonica degli spostamenti rispetto al trasporto aereo e in auto, pertanto lo sviluppo di questo settore è rilevante anche ai fini della decarbonizzazione della mobilità.

Dopo oltre un decennio di cantieri attivi, ma ben pochi completamenti (solo 40 km di nuove tratte AV nel periodo 2013-2023 a fronte dei quasi 1.800 km in Spagna e 700 km in Francia), a partire dalla fine del 2026 si assisterà a tante attese estensioni della rete. Queste coinvolgeranno Genova (verso Milano e Torino), Bari (verso Napoli e Roma), oltre al Veneto con il completamento della Milano-Venezia, e miglioreranno le connessioni verso gli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Bergamo e Venezia. La nuova capacità e capillarità attraverso nuove infrastrutture è una condizione necessaria, ma non sufficiente, per valorizzare appieno le ancora rilevanti opportunità di sviluppo. Infatti, la potenziale nuova domanda richiede anche nuovi modelli di business, pronti ad essere offerti anche da nuovi entranti. Questo richiede un quadro regolatorio di accesso a tracce orarie adeguate e alle facilities (spazi nelle stazioni principali, depositi materiali rotabili, adeguati livelli di standard nelle stazioni di porta delle aree metropolitane) in grado di offrire un "common level playing field". Ad esempio, le nuove tratte permetteranno servizi con fermate più ravvicinate a meno di un'ora dalle grandi metropoli, attivando target parzialmente diversi dagli attuali, fra cui anche nuovi pendolari dello smart working, che richiedono spostamenti non quotidiani. Questo porterà, ad esempio, a nuove offerte con treni a classe unica con capacità di oltre 700 passeggeri su tante direttrici, a rotazioni più frequenti e minori costi operativi. Sncf, la società francese che ha già preannunciato il suo ingresso nel mercato AV e di ambire ad una quota di mercato del 10-15%, offrirà i propri servizi con una logica low cost e integrata con i servizi

internazionali verso la Francia. Inoltre, tutte le principali compagnie aeree attive su rotte intercontinentali si aspettano di poter offrire l'intermodalità con i nuovi servizi AV, sul modello di Parigi o Zurigo, e in grado di permettere circuitazioni turistiche in Italia. Per questo saranno necessarie nuove formule commerciali e organizzative per contribuire allo sviluppo dell'AV. Fra quest'ultime, la valorizzazione delle stazioni di porta nelle aree metropolitane (ad esempio, Rho Fiera, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina), che attualmente offrono standard non adeguati, ma che risultano fondamentali per non rischiare di compromettere una parte importante delle innovazioni e degli sviluppi attesi.

Direttore del Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture, Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

