



Sull'Alta velocità corre la strada del futuro, (ma colmando i limiti

Infrastrutture

Oliviero Baccelli

Lo sviluppo del mercato ferroviario ad Alta Velocità (AV) è una priorità a livello europeo e nazionale. In particolare, a livello italiano questo è rimarcato anche dall'importante piano che mira ad estendere di 327 km già entro il 2030 l'attuale rete AV italiana, passando così da 921 km a 1.248km (+35%). A queste estensioni, che includono la Brescia-Vicenza, la Genova-Voghera e le tratte principali della Napoli - Bari, si aggiungeranno entro il 2035 le tratte con velocità compresa fra i 200 e i 250 km/h nel Sud Italia fra Salerno-Reggio Calabria-Messina-Catania-Palermo e le sezioni transfrontaliere, incluse parti delle tratte di accesso, verso la Francia (Nuova Linea Torino-Lione) e l'Austria (asse del Brennero fra Verona e Innsbruck).

La messa a regime delle nuove linee AV in Italia è molto attesa, in quanto l'incremento della rete fra il 2013 e il 2023 è stato di soli 60 km (tratta fra Treviglio e Brescia), mentre nello stesso periodo in Francia l'estensione è stata di 712 km e in Spagna, considerando solo le linee a standard europeo, di ben 1.167 km.

Gran parte dell'ampliamento della rete AV in Italia è, infatti, avvenuto nel primo decennio del XXI secolo, con importanti effetti sullo sviluppo del traffico fra il 2012 e il 2019, grazie anche ad un nuovo modello competitivo poi copiato anche in altri contesti internazionali, che ha portato ad una crescita economica, derivante da nuove opportunità di innalzamento delle funzioni urbane nelle aree metropolitane, dal rafforzamento delle economie di scala e di specializzazione nei settori del terziario avanzato. Inoltre, i servizi AV promuovono il turismo, in particolare nelle medie città servite con alta frequenza, rafforzando una modalità di trasporto che a livello italiano è molto capillare grazie a 20.000 km di rete e a 2.200 stazioni che permettono di raggiungere facilmente i centri urbani.

Per le medie e lunghe distanze, l'AV è anche la modalità più efficiente dal punto di vista energetico e con il minor consumo di suolo rispetto alla capacità, nonché la più sicura. Ciò rende l'AV uno strumento importante per ridurre le esternalità ambientali (gas serra e

inquinamento locale) e sociali (incidentalità e congestione) del settore dei trasporti, che è il settore economico più difficile da decarbonizzare.

Gli obiettivi dei nuovi sviluppi infrastrutturali rischiano in realtà di essere mortificati dalla forte difficoltà di inserire nuovi treni su alcune tratte chiave delle relazioni fra Nord e Sud.

Questo grave problema di saturazione ha già inciso anche sui tassi di crescita dei treni*km AV fra il 2019 e il 2024 (limitato ad un +1%) a cui è corrisposto un incremento della domanda del 4%, valore molto distante dall'incremento dei passeggeri AV registrato nello stesso periodo in Francia (+14%) o in Spagna (+100%) ed un terzo del tasso di crescita dei passeggeri su voli nazionali (+12%).

La somma delle tratte già completamente sature, cioè non in grado di accogliere nuovi treni in tutte le fasce orarie principali, è di poco meno di 100 km. Si tratta di una parte dei nodi di Milano e di Roma, incluse le stazioni di Milano Centrale e Roma Termini, e la Firenze-Roma Direttissima fra Rovezzano e Valdarno e fra Orte Sud e Roma Tiburtina.

Questi limiti di capacità, il cui superamento dovrebbe avere la massima priorità nella pianificazione strategica di RFI, ostacolano l'introduzione di treni aggiuntivi e con servizi diversificati lungo le principali direttrici nord-sud. Ciò non consente di rafforzare la concorrenza attraverso l'ingresso di nuovi operatori su rotte di grande importanza per la coesione economica e sociale del Paese e non permette neanche di valorizzare appieno le interconnessioni AV con gli aeroporti intercontinentali che costituiscono un bacino potenziale di grande rilevanza: si stima che entro il 2035 i passeggeri a Fiumicino saranno oltre 60 milioni e quelli a Malpensa oltre 40 milioni. Per superare questi limiti occorre dare differenti priorità all'assegnazione delle tracce orarie, con una gerarchizzazione basata sugli effetti socio-economici ed ambientali, e accelerare gli investimenti in grado di permettere di accogliere la domanda di mobilità ferroviaria AV inespressa. Nuove regole e investimenti molto mirati sono le priorità per cogliere le nuove opportunità di sviluppo dell'intera la rete e risvegliare un sistema AV che ormai già dal 2019 appare rassegnato allo status quo.

*Responsabile area trasporti, GREEN -
Centro di Ricerca dell'Università Bocconi
Primo di una serie di tre articoli*



327

CHILOMETRI

Il piano italiano mira ad estendere di 327 km entro il 2030 l'attuale rete AV italiana, passando così da 921 km a 1.248km (+35%)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



058336