

TAV, I VANTAGGI DI UNA ITALIA CONNESSA CON PIÙ SERVIZI E TARIFFE INFERIORI

di **Ennio Cascetta**

L'articolo in pagina è uno stralcio della prefazione al volume «Perché Tav. Risultati, prospettive e rischi di un Progetto Paese», edito dal Sole 24 Ore.

Il 14 dicembre del 2008 iniziavano i servizi di Alta Velocità ferroviaria sulla linea Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Salerno. Oggi, a dieci anni di distanza, è possibile fare una analisi approfondita degli effetti e dei benefici di questa straordinaria innovazione, ma è anche doveroso valutare lo stato di sviluppo del progetto e i rischi di non completare il sistema, creando così un Paese a due velocità. Un rischio ancor più grave se comportasse l'uscita dal progetto strategico che si è data l'Unione europea.

Dieci anni di esperienza ci dicono che l'Alta Velocità ferroviaria è stata la più importante innovazione nel sistema trasporti italiano negli ultimi decenni, così come lo furono le autostrade negli anni '60 e '70.

Come le autostrade non sono solo un altro collegamento stradale, così i servizi ferroviari di Alta Velocità, li chiameremo TAV, sono percepiti e utilizzati dai viaggiatori in modo diverso dagli altri servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. Dopo questi primi 10 anni è ormai chiaro che il servizio TAV non è solo un'alta velocità commerciale (che a sua volta è diversa dalla velocità massima), ma è un mix unico di tempi di percorrenza più brevi, collegamenti centro-

centro, prezzi e tariffe differenziate più vicini alle esigenze di chi viaggia, comfort a bordo e in stazione, possibilità di utilizzo del tempo a bordo, cui si aggiunge la percezione immediata di materiale rotabile nuovo. Un vero e proprio brand ben diverso dagli altri servizi ferroviari come un percorso autostradale è diverso da uno su una strada statale a due corsie.

Nel 2009 (primo anno di esercizio) si sono effettuati 20 milioni di viaggi sui treni dell'Alta Velocità, nel 2017 i viaggi sulla direttrice nord-sud sono stati 43 milioni. Un traffico paragonabile a quello di una linea di metropolitana urbana a Milano o a Napoli. Sulle banchine della stazione di Bologna nelle ore di punta arriva e parte un treno TAV ogni cinque minuti. Una domanda di trasporto ad alta velocità più che raddoppiata in soli otto anni, una crescita straordinaria in un periodo di crisi economica senza precedenti. Circa 26 milioni di viaggi sono stati sottratti alle altre modalità di trasporto con impatti molto significativi sul sistema dei trasporti nazionale e sull'ambiente.

Circa 10 milioni di passeggeri in meno per il trasporto aereo; la riduzione di automobili sulle autostrade è oltre 3 miliardi di vetture chilometro all'anno, che equivale all'intero traffico della A1 fra Roma e Firenze. Ma il dato forse più sorprendente è quello della domanda generata: oltre 17 milioni di viaggi, quasi il 40 per cento dei viaggiatori totali non si sarebbe spostato se non ci fosse

stata l'Alta Velocità.

Questo è il risultato di trasformazioni significative nelle interazioni fra le principali città del nostro Paese. Città che, per la nostra complicata orografia e le ragioni della storia, sono tante e concentrate lungo pochi assi. Questa caratteristica territoriale è unica dell'Italia e offre una opportunità di benefici maggiori a fronte di costi di realizzazione maggiori rispetto alla Francia, alla Spagna o alla Germania.

Oggi oltre 4 milioni di viaggi TAV sono effettuati ogni anno da pendolari che vivono e lavorano in città diverse. Su alcune tratte come Torino-Milano o Napoli-Roma in un giorno feriale un viaggiatore su tre è un pendolare. Ovviamente si viaggia anche per affari (il motivo prevalente), per studio (oltre 3 milioni) e tantissimo per visite a parenti e amici (circa 10 milioni). Notevole anche l'effetto sull'industria del turismo con quasi 9 milioni di viaggi all'anno di cui oltre due effettuati da turisti stranieri (con Firenze prima destinazione) e una nuova opportunità di visitare più città dell'arte italiane nella stessa vacanza. Questi dieci anni hanno fornito anche indicazioni molto importanti per la Unione europea. L'Italia è l'unico Paese al mondo in cui si è introdotta la concorrenza fra due operatori ferroviari di servizi TAV. Frecciarossa e Italo competono su orari, tariffe, servizi ai passeggeri a tutto beneficio degli utenti e dell'investimento fatto per la infrastruttura. Si dimostra che do-

ve c'è la concorrenza fra vettori ferroviari le tariffe sono mediamente più basse rispetto ai collegamenti dove la concorrenza non c'è. Ancora, dove c'è il TAV le tariffe dei collegamenti aerei sono mediamente più basse rispetto alle relazioni senza Alta Velocità. Insomma, oggi c'è una Italia TAV, più connessa, con più servizi, più qualità e tariffe più basse, e un'Italia no TAV (che il TAV non ce l'ha e lo vorrebbe) che è servita peggio, è meno accessibile e, paradossalmente, paga di più.

Completare la rete dei servizi TAV sulle principali direttrici del Paese è quindi una scelta di equità, di uguali opportunità di sviluppo per tutto il Paese, di integrazione con le altre reti europee che dal 2020 dovranno liberalizzare i servizi ferroviari di Alta Velocità dopo quelli merci. Si tratta di un progetto-Paese che va ben al di là dei benefici e costi, peraltro convenzionali e puramente economici, delle singole tratte, così come le autostrade Salerno Reggio Calabria, Napoli Bari o Venezia Udine Tarvisio rispondevano al disegno di avere una Italia ugualmente accessibile anche a fronte di costi che, all'epoca, sembravano superiori ai benefici calcolati in modo puramente ragionieristico e forse in alcuni casi lo sono tuttora. (...)

Questo volume vuole contribuire al dibattito tecnico, economico e politico che si sta sviluppando in Italia sulla base di analisi approfondite dei diversi aspetti del progetto TAV nel contesto nazionale ed europeo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NUOVE OPPORTUNITÀ

43

Milioni di viaggi

Nel 2009 (1° anno di esercizio) si sono effettuati 20 milioni di viaggi sui treni dell'Alta Velocità, nel 2017 i viaggi sulla direttrice Nord-Sud sono stati 43 milioni.

40%

Viaggiatori in più in movimento

La presenza dell'Alta Velocità ha cambiato il modo di viaggiare nel nostro Paese. Oltre 17 milioni di viaggi, quasi il 40 per cento dei viaggiatori totali non si sarebbe spostato se non ci fosse stata l'Alta Velocità.



Ennio Cascetta.
Nato a Napoli, nel 1953, è professore ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto all'Università Federico II di Napoli e insegna al Mit di Cambridge (Usa). Dopo avere ricoperto molti incarichi, è stato presidente di Anas Gruppo Fs Italiane.

