

DUPLICE SFIDA PER LA METROPOLITANA TRICOLORE

di **Filomena Greco**

«**P**erché Tav». Senza punti interrogativi. Un libro che fa un bilancio dell'Alta velocità ferroviaria in Italia e guarda in prospettiva, per raccontare quella che viene descritta come la principale innovazione del sistema dei trasporti negli ultimi decenni – dopo le autostrade – e uscire dalla pura logica della contrapposizione che ha ingabbiato il dibattito, almeno sul fronte occidentale del paese. *Perché Tav*, in edicola da oggi con Il Sole 24 Ore, è curato da Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto all'Università Federico II di Napoli e docente di Advanced Modelling of Transportation Systems al MIT (Massachusetts Institute of Technology). Ma è un lavoro corale, con una decina di autori, tra docenti ed esperti, che hanno curato gli approfondimenti del testo.

Il punto di partenza di *Perché Tav* è il Far East, perché è in Giappone che ha debuttato nel 1967 il primo treno Av mentre è la Cina ad aver costruito la rete più estesa del mondo. Ma il cuore della questione resta il Vecchio Continente, le sue scelte politiche a sostegno dello sviluppo delle reti transnazionali ferroviarie ad alta velocità e gli effetti sulla dinamica della domanda di mobilità e sulle quote di trasporto modale ferro/gomma. Cosa

succede dunque quando entrano in funzione i treni ad alta velocità? In Italia, ricostruisce Cascetta, dal 2013 al 2016 la domanda di servizi AV è aumentata del 40%, sul corridoio Lione-Parigi in tre anni la domanda di trasporto è aumentata dell'80%, sulla direttrice Madrid-Siviglia di oltre il 200%. Il primo effetto dunque è la maggiore richiesta di mobilità su ferro e, al contempo, lo sviluppo di una "domanda generata", prima inespresa, quantificata per la sola Italia in almeno 17 milioni di passeggeri su un totale di oltre 40.

Il tema della quantificazione degli effetti della Tav resta di certo controverso, sebbene ci siano evidenze maggiori in relazione agli impatti positivi su turismo, impatto ambientale e sicurezza. Ma un punto su cui *Perché Tav* insiste, dal primo capitolo sino al

le conclusioni, è il fatto che la Comunità europea abbia visto «nel trasporto ferroviario la principale modalità per lo sviluppo di uno spazio unico, sociale ed economico». Il punto è politico, tutto politico. E tale rimane fino alle conclusioni del libro quando ci si chiede in prima battuta – e il riferimento è Torino-Lione qui è chiaro – «se sia giusto, nel valutare economicamente investimenti infrastrutturali che interessano l'intera Ue, ignorare alcuni obiettivi che il *policy maker* ha determinato». La seconda questione rimanda all'efficacia dell'Analisi costi benefici nella valutazione di opere

non limitate nello spazio e nel tempo.

Nel 1996 in Italia arriva la decisione di realizzare una rete AV/AC (Alta Capacità per le merci), al 2009 risale il completamento della Torino-Salerno, ad oggi sono 1.467 i chilometri di rete AV. L'analisi di come è cambiata la mobilità è chiara: tempi di viaggio tra le principali città ridotti di un terzo, maggiore velocità commerciale (più 32%) e uno spettro di servizi e tariffe più ampio. Il "mercato" italiano, ricostruisce Cascetta nel secondo capitolo, ha abbracciato la Tav: dal 2009 al 2017 la domanda è esplosa del 169%, passando attraverso la crisi economica più pesante del secolo e l'apertura alla concorrenza privata, dal 2012. Fino a dire, come argomenta il capitolo 4 curato da Armando Carteni e Luigi Pariota, che la TAV diventa un brand grazie al tema della qualità dei servizi e del processo di rilancio dei terminali ferroviari, si pensi a Reggio Emilia, Torino Porta Susa o Napoli.

Si viaggia per lavoro ma anche per turismo e per ragioni familiari, in almeno il 20% dei casi. Questo l'impatto della "metropolitana d'Italia", paese con meno chilometri di AV rispetto a Germania, Francia e Spagna, ma con un maggior numero di abitanti serviti dall'Alta Velocità (20 milioni, appunto) e di abitanti per kmq. Meno chilometri ma utilizzati più del doppio, per la metropolitana d'Italia costata in media tre volte in più rispetto a Francia e Spagna. Colpa della complessità

del territorio e della densità abitativa, certo. Ma sulla storia dell'Alta velocità in Italia hanno pesato anche i costi dovuti ai ritardi dell'esecuzione e la scelta di costruire una linea che fosse adeguata anche al trasporto merci (AC). Questo «ha aumentato i costi di

realizzazione, senza però ottenere dei benefici (ad oggi sono praticamente nulli i treni merci che viaggiano sulla rete) che giustificano i costi sostenuti». Non una storia tutta "rose e fiori", dunque, considerando anche una serie di squilibri indotti dallo sviluppo della rete AV a danno ad esempio di centri non connessi come Genova.

Da qui la doppia sfida che emerge nel libro: per il trasporto passeggeri, puntare all'Alta Velocità di Rete (AVR), sistema più equilibrato, a costi inferiori, che superi la logica della costruzione di singole tratte ma scommetta su servizi a rete, capaci di usare parti della infrastruttura con upgrade mirati. Per il trasporto merci, invece, cogliere come opportunità il TEM (Treno merci europeo) e trasformare la dotazione della rete ferroviaria AC da problema di *overdesign* a nuova occasione di sviluppo. Il Tem, descritto nell'ultimo capitolo da Vittorio Marzano, Dario Aponte e Matteo Arena, è l'insieme di standard per il trasporto merci su ferro stabiliti dall'Ue, una vera e propria tecnologia abilitante che può garantire maggiore produttività e, in generale, più sostenibilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL VOLUME



Ennio Cascetta (a cura),
Perché Tav
Risultati,
prospettive
e rischi di un
Progetto Paese

Il libro, a cura di Ennio Cascetta ed edito dal Sole 24 Ore, «Perché Tav» è in edicola da oggi e per un mese con Il Sole 24 Ore a 9,90 euro oltre al prezzo del quotidiano e online su Shopping24.it e PrimaEdicola.it. Dal 3 luglio 2019 sarà disponibile a 14,90 euro in libreria e su Shopping24.it.

