

Tavolo: Servizi Mobilità dei Passeggeri

Tema: Lunga Percorrenza

Titolo proposta: ULTERIORE SVILUPPO DEL NETWORK DI PRIMO LIVELLO (AV/FRECCIE) - ADEGUAMENTO DELL'OFFERTA SULLA BASE DELLA EVOLUZIONE DELLA DOMANDA ANCHE IN TERMINI DI INCREMENTO DELLE INFRASTRUTTURE, DELL'ACCESSIBILITÀ E DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO (PERCORSI, FERMATE, FREQUENZE)

Breve contestualizzazione

La realizzazione della rete Alta Velocità e la riorganizzazione del servizio effettuata da Trenitalia attraverso il sistema delle Freccie ha portato a rivoluzionare il trasporto ferroviario italiano di media/lunga percorrenza con riferimento a:

- Velocizzazioni – alcuni esempi:

	MI-RM	MI-NA	TO-RM
PRIMA DELL'AV (Eurostar)	4:30'	6:30'	5:50'
ATTUALE	2:55'	4:15'	3:52'
RIDUZIONE %	-35%	-35%	-34%

- Frequenze di collegamento – alcuni esempi:

	MI-RM	MI-NA	TO-RM
PRIMA DELL'AV (Eurostar)	36	18	4
ATTUALE	78	47	29
INCREMENTO %	+116%	+160%	+625%

Tali caratteristiche hanno profondamente modificato il modo di viaggiare attraverso l'Italia, incrementando la base di clientela dei servizi ferroviari e trasformando il treno nel modo preferito per compiere spostamenti sulle relazioni di traffico

interessate dalla nuova infrastruttura: nel 2013, ad esempio, 42 milioni di clienti hanno scelto le Frece per i propri viaggi, con una percentuale di soddisfatti superiore al 97%.

Risposta

La realtà italiana prevede una forte concentrazione della mobilità lungo i corridoi che connettono Torino/Milano e Venezia con Roma/Napoli/Salerno (la cosiddetta “Y”).

Inoltre, i bacini demografici che insistono sulla “Y” sono fortemente polarizzati attorno ai capoluoghi attraversati (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli) e, con essi, anche le località di origine/destinazione degli spostamenti di cui sopra.

Questa peculiarità della mobilità nazionale, unita all’esigenza di minimizzare i tempi di percorrenza per mantenere la competitività del sistema AV ai livelli più elevati e massimizzare le frequenze di collegamento offerte, comporta la **necessità di selezionare accuratamente le località di fermata:**

- **esclusivamente tra i bacini metropolitani lungo la rete AV**
- **tra i soli bacini di traffico in grado di garantire volumi di traffico coerenti per le tratte della rete convenzionale.**

Le località e i bacini di traffico minori possono comunque usufruire del network Trenitalia complementare all’Alta Velocità per il *feeding/defeeding* verso i nodi AV, connettendosi in questo modo al corridoio veloce che attraversa il Paese.

Tale approccio ha portato alla struttura attuale del network AV e agli incrementi di frequenza e velocità di collegamento descritti in premessa.