

da *Brevi ferroviarie* del 02 ottobre 2025

Alta Velocità: i benefici socio-economici della concorrenza in Italia

Comunicato stampa SNCF - Università Bocconi

Un mercato dell'Alta Velocità in Italia con potenzialità di sviluppo ancora inespresse; limiti infrastrutturali e regolatori che frenano l'accesso di nuovi competitor; un gap competitivo rispetto a Spagna e Francia nell'apertura del settore. In questo scenario, l'ingresso di nuovi operatori nel mercato italiano porterebbe un'ampia gamma di benefici socio-economici e ambientali.

Sono queste le direttive dello studio GREEN - Centro di Ricerca sulla geografia, le risorse naturali, l'energia, l'ambiente e le reti dell'Università Bocconi, commissionato da SNCF Voyages Italia, presentato oggi (2 ottobre) in conferenza stampa presso EXPO Ferroviaria da Oliviero Baccelli, Responsabile area trasporti del centro di ricerca GREEN - Università Luigi Bocconi, e Caroline Chabrol, Direttrice Generale di SNCF Voyages Italia.

Secondo lo studio, nonostante le potenzialità, il mercato AV italiano è oggi frenato da vincoli infrastrutturali e criticità regolatorie; inoltre, il quadro normativo nazionale non garantisce condizioni eque di accesso alla rete e i criteri attuali di assegnazione delle tracce orarie risultano penalizzanti per i nuovi operatori.

Considerando i benefici socio-economici stimati dell'ingresso di un terzo operatore come SNCF Voyages Italia (SVI), che intende offrire 9 collegamenti giornalieri andata e ritorno AV fra Torino e Napoli e 4 fra Torino e Venezia, GREEN - Università Bocconi valorizza tre tipologie di macro-impatti, per un totale di 482 milioni di euro all'anno a regime:

Riduzione dei costi esterni, derivanti dalla scelta del 75% dei nuovi passeggeri SVI di utilizzare l'AV al posto di altri mezzi più inquinanti e del 25% di passeggeri attratti dalla nuova offerta diversificata, con benefici stimati in 91 milioni di euro all'anno.

Riduzione dei tempi di viaggio e valorizzazione del costo opportunità del tempo per i passeggeri business e leisure che scelgono di utilizzare i servizi di SVI, con benefici stimati in 200 milioni di euro all'anno.

Riduzione dei costi del trasporto per i passeggeri che già utilizzano i servizi AV di altri operatori, con una riduzione media del prezzo del biglietto del 7% e con benefici stimati in 191 milioni di euro all'anno.

Partendo dall'ipotesi di ricavi annui da parte di SNCF Voyages Italia pari a 400 milioni di euro nel quinto anno di attività, lo studio stima inoltre un contributo complessivo al Prodotto Interno Lordo (PIL) nazionale pari a oltre 388 milioni di euro, entrate fiscali per lo Stato Italiano per circa 166,3 milioni di euro, un contributo al mercato del lavoro italiano di 4.161 persone occupate.

Lo studio evidenzia anche importanti benefici ambientali, a iniziare da quelli che derivano dalla sostituzione di auto e aereo. L'utilizzo di auto e aereo genera, infatti, un costo ambientale per la collettività rispettivamente 18 e 26 volte superiore a quello del TGV-M di SNCF. Questi dati indicano l'opportunità di introdurre criteri ambientali nell'assegnazione delle tracce orarie in caso di linee sature, privilegiando servizi ferroviari con maggiore capacità, capaci di favorire il modal shift dai mezzi di trasporto più inquinanti verso soluzioni ferroviarie più sostenibili, in modo da garantire benefici ambientali più significativi.

Il risultato complessivo delle analisi relative ai benefici socio-economici e ambientali per la collettività derivanti dall'ingresso di SVI nel mercato dell'Alta Velocità in Italia, evidenzia che il 19% è costituito da benefici ambientali; il 41% dalla riduzione dei tempi di viaggio per i passeggeri che hanno scelto i servizi di SVI in alternativa a soluzioni di trasporto più lente; e il 40% dalla riduzione del 7% dei costi medi dei biglietti derivante dall'ingresso del nuovo operatore, a beneficio anche dei passeggeri che già oggi utilizzano l'AV su tutte le linee, con un beneficio annuale totale stimato in oltre 480 milioni di euro all'anno.

Caroline Chabrol, Direttrice Generale di SNCF Voyages Italia: "Con una presenza consolidata a livello europeo, SNCF Voyageurs gestisce oltre il 40% dell'Alta Velocità in Europa e il 22% del traffico ferroviario internazionale, con l'obiettivo di raggiungere il 30% entro il 2030. La nostra strategia di espansione in Italia, che prevede un piano di investimenti per ampliare l'offerta su ulteriori tratte interne e creare nuove opportunità di lavoro e formazione, riflette pienamente le traiettorie di sviluppo evidenziate nello studio: più treni, maggiore capacità e un impegno costante per un'Europa sempre più connessa e sostenibile. La nostra ambizione è quella di contribuire con i nostri investimenti allo sviluppo dell'offerta di mobilità in Italia, garantire soluzioni migliori per l'ambiente e offrire ai viaggiatori più scelta, qualità e prezzi più competitivi".



Foto SNCF

Foto SNCF

Alcuni highlight dello studio

Il mercato dell'Alta Velocità in Italia

L'offerta e la domanda di servizi ferroviari AV in Italia fra il 2018 e il 2024 sono aumentate rispettivamente solo dell'1% e del 4%. Questi valori sono molto inferiori rispetto ai tassi di crescita della domanda di voli nazionali (+12%) o rispetto ai mercati AV in Francia (+14%) e Spagna (+100% per le tratte aperte alla concorrenza fra le tre imprese ferroviarie).

Infrastrutture e criticità

A livello nazionale, è in corso un importante piano infrastrutturale che prevede di estendere la rete AV italiana di 327 km entro il 2030, passando dagli attuali 821 km a 1.248 km (+35%).

La rete AV italiana è fortemente satura in 100 km di tratte chiave per i servizi AV in Italia (in particolare i 35 km del nodo di Milano, i 17 km fra Rovazzano e Valdarno e i 60 km fra Orte Sud e Roma Tiburtina, oltre alle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini) che condizionano gli sviluppi del mercato. Il quadro regolatorio attuale, sia europeo che nazionale, è in evoluzione ma ancora insufficiente a gestire queste criticità.

Spagna e Francia

Il mercato dell'AV in Spagna ha evidenziato nell'ultimo quinquennio una dinamica di crescita senza paragoni in Europa, grazie anche alla continua estensione della rete. Sulla base dei dati ADIF-AV relativi alla fine del 2024 è la più estesa del continente, pari a 3.981,4 km di linee in grado di accogliere servizi ferroviari a oltre 250 km/h. Il driver del cambiamento principale è stato la modifica dell'assetto regolatorio e l'introduzione della competizione fra operatori nel 2021.

Il mercato AV in Francia è in continua crescita (circa +15% fra il 2019 e il 2024 per n° di passeggeri) ed è il principale in Europa per numero di passeggeri, con un'estensione della rete pari a 2.748 km. Lo stimolo allo sviluppo della concorrenza deriva sia dagli interventi dell'Autorità dei Trasporti, sia dalle strategie proattive di gestori di infrastrutture, con una politica tariffaria incentivante per i nuovi entranti.

Stima dei benefici derivanti dall'ingresso di un terzo operatore

Anche se il mercato italiano ha già registrato i primi benefici derivanti dall'apertura alla concorrenza oltre dieci anni fa, lo studio sottolinea l'ulteriore impatto positivo attribuibile all'ingresso di un terzo operatore. L'analisi dei benefici dell'incremento dell'offerta nel settore da parte di SVI è stata calcolata in 7,38 milioni di treni*km aggiuntivi, resi possibili dall'utilizzo ottimale delle rotazioni dei treni, con in media 562 persone a bordo e con un coefficiente medio di riempimento dell'85% (in linea con le esperienze in Francia e Spagna), con 12 treni TGV-M con 661 posti, per una distanza media di 415 km, in grado di generare circa 10 milioni di passeggeri aggiuntivi nell'anno di messa a regime del modello di esercizio proposto. Questo valore coincide con un incremento del totale dei passeggeri trasportati dall'AV in Italia su tratte nazionali di circa il 17,8% e del 11,1% dei pax*km.

Comunicato stampa SNCF - Università Bocconi - 02 ottobre 2025

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003