

Le cifre dell'Alta Velocità. Crescita economica e sociale, sostenibilità, rivalutazione dei territori

Con l'Alta Velocità l'Italia è cresciuta, e non solo nelle sue infrastrutture. Sono cresciute le relazioni sociali, l'economia, e si sono connessi luoghi a persone. Fino al 2006, raggiungere in tempi rapidi il centro abitativo e di affari di alcune città da più parti d'Italia era impensabile, e posizioni geografiche sfavorevoli comportavano grosse rinunce non solo alle relazioni sociali, ma anche alla crescita lavorativa e, quindi, economica del Paese nel suo complesso.

Alla luce di ciò, è chiaro che il costo per la realizzazione del Sistema AV/AC italiano è nettamente superato dai benefici che essa comporta per la collettività.

Non sarebbe necessario ribadire un concetto così acclarato e tangibile nella vita quotidiana di ogni cittadino, se non fosse per uno studio americano condotto da Baruch Feigenbaum, esperto di trasporti della statunitense Reason Foundation, dal titolo "High-Speed Rail in Europe and Asia: Lessons for the United States", che ha fornito ad autorevoli testate giornalistiche come l'Espresso, Il Fatto quotidiano, Piazzapulita, lo spunto per analisi e ricostruzioni allarmistiche sui costi dell'AV in Italia.

Nella ricerca si afferma che poter offrire ai viaggiatori una scelta in merito alla modalità di trasporto è di per sé certamente un valore, ma "Se è già possibile scegliere tra un autobus a basso costo, un aereo veloce o un viaggio con la propria auto, è veramente necessario poter disporre di una ulteriore scelta?".

La domanda di Feigenbaum, pur considerando spunti e studi di esperienze europee e asiatiche in tema di alta velocità ferroviaria, nasce sostanzialmente da considerazioni fortemente condizionate dal sistema economico, geografico e sociale nord-americano, e le conclusioni di Feigenbaum offrono un quadro sui costi dell'AV in Italia non del tutto esatti e scollegati dalla specificità del nostro territorio.

La stessa questione, infatti, riferita al modello italiano, porterebbe a risposte profondamente diverse. A testimonianza di ciò, copiosa è la lista di dati, informazioni, studi e analisi su cosa ha significato rendere disponibile, nel nostro Paese, una nuova importante modalità di trasporto.

I numeri

Solo in un anno, nel 2014, circa 42 milioni sono state le persone che hanno viaggiato con le Freccie di Trenitalia sulla rete ferroviaria ad Alta Velocità; dal dicembre 2005 – inaugurazione della prima linea AV/AC fra Roma e Napoli – a oggi, oltre 150 milioni di viaggiatori hanno utilizzato le Freccie sulla rete AV; fra Roma e Milano, oggi, 65 viaggiatori su 100 scelgono il treno.

I vantaggi, il progresso

Ma la rivoluzione dell'AV, come già accennato in precedenza, riguarda tutti i benefici, diretti e indiretti, ai singoli e alla collettività nel suo complesso.

Un Paese moderno ed efficiente, infatti, si riconosce anche dal livello delle proprie infrastrutture, le quali incidono sullo sviluppo economico e sul benessere dei cittadini. In questo contesto, ad esempio, la linea Alta Velocità Torino – Milano – Roma – Napoli – Salerno, interamente completata nel dicembre 2009, permette di ridurre le distanze tra i capoluoghi, creando più ampi mercati di riferimento e facilitando

comunicazioni e connessioni.

Il valore del tempo risparmiato dai passeggeri, nell'orizzonte di vita utile dell'infrastruttura, grazie al collegamento veloce fra le principali italiane è stato stimato in 27 miliardi di euro[1]

Oltre a quello del tempo, esistono una serie di elementi altrettanto importanti da valutare. Fra questi, l'incremento dei flussi turistici e di business, gli effetti agglomerativi e l'ampliamento del mercato del lavoro. Soltanto nel terzo trimestre 2014 il 52% dei viaggi per affari tra Milano e la Capitale sono stati fatti con l'Alta Velocità ferroviaria. Una quota che è salita al 54% alla fine dello scorso anno[2], sorpassando nettamente l'utilizzo dell'aereo.

In sostanza, l'avvicinamento dei territori genera ricchezza poiché consente un maggiore utilizzo delle risorse di cui gli stessi territori dispongono.

[1] Elaborazione AGICI Finanza d'Impresa su dati FS, ACI, ENAC, HEATCO, MIT.

[2] Indagine di Business Travel Survey di Uvet Amex, 2014.

La sostenibilità

Altro fattore determinante per comprendere quanto l'AV contribuisca a migliorare il nostro Paese riguarda la sostenibilità. La mission aziendale del Gruppo Ferrovie dello Stato è proprio quella di "contribuire a sviluppare un grande progetto di mobilità e logistica sostenibili, con un'offerta tesa al raggiungimento di una sempre più alta qualità al minor costo per i cittadini".

A parità di percorso, rispetto all'energia necessaria alla gomma e all'aereo, quella richiesta dal treno per trasportare persone è pari a un terzo, mentre per le merci a un undicesimo. Inoltre, ogni passeggero che viaggia sui binari produce in media il 70% di gas serra in meno rispetto a chi usa l'aereo e il 60% in meno di chi usa l'auto. In termini economici, il valore cumulato dei benefici ambientali determinati dallo shift modale connesso all'attivazione dell'AV è stato stimato in oltre 1 miliardo di euro[4].

Da non sottovalutare, inoltre, il motore di sviluppo urbano determinato dalla realizzazione delle nuove (o rinnovate) stazioni per l'alta velocità. La funzione di terminale trasportistico, unita alle caratteristiche architettoniche previste dai progetti di riqualificazione, si espande e la stazione, di conseguenza, non è più soltanto quella di "terminale ferroviario", ma anche di hub per

l'intermodalità urbana che connette tra loro i diversi servizi di trasporto, un centro integrato che offre attività commerciali, culturali e sociali. Inoltre, dal periodo di attivazione del servizio AV ad oggi, nelle zone limitrofe alle stazioni dell'Alta Velocità, si è registrato un visibile incremento dei valori immobiliari che va dal 4% per la città di Napoli, fino ad arrivare al 58% per la città di Milano[3].

[3] Immobiliare.it, 2014.

[4] Elaborazioni AGICI-Finanza d'Impresa su dati FS, Ecopassenger, MIT, Impact. 2011.

Benefici/Costi

In sostanza, quando si parla di un'opera tanto complessa e articolata è certamente giusto e doveroso analizzarne i costi, ma spesso si commette l'errore di porre l'accento soltanto sull'elevato valore assoluto degli investimenti sostenuti e sull'evoluzione dei costi nel corso del tempo. A tal proposito, in primo luogo, vale la pena ricordare che, dal 2006 a oggi, il costo complessivo dell'opera, allora consolidato in 32 miliardi di euro, non ha più subito alcuna variazione. Peraltro, un investimento che, oltre alle nuove linee

ferroviarie, comprende le interconnessioni con la rete convenzionale, i sistemi tecnologici, le nuove stazioni AV e, fra gli altri, gli interventi di potenziamento delle linee convenzionali, la bonifica dei siti inquinati e le opere non ferroviarie compensative prescritte nelle Conferenze dei Servizi (nuove viabilità o adeguamento di quelle esistenti, opere di riqualificazione corsi d'acqua, canali e rete irrigua e riambientalizzazioni).

Non va trascurato, poi, il fatto che un'opera realizzata in un determinato territorio può richiedere impegni diversi nel tempo e nello spazio: quello italiano è un sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Non si tratta di una rete veloce isolata dal resto del sistema, ma di una rete fortemente integrata sia nelle tratte sia nei nodi con la rete convenzionale, anche al fine di sfruttare la capacità liberata per il traffico regionale, metropolitano e merci. Tale scenario ha determinato costi elevati e, in alcuni casi, superiori a quelli di infrastrutture simili negli altri paesi europei.

Altro elemento fondamentale riguarda la complessa orografia del territorio italiano che non ha eguali in Europa. Così come la sismicità di gran parte delle zone interessate. Inoltre, le aree, tanto impegnative da un punto di vista progettuale (un tratto di ferrovia in galleria può costare fino a 5/6 volte di più di uno in rilevato), presentano anche una densità abitativa molto elevata (l'area tra Napoli e Roma e quelle della Valle Padana sono tra le più densamente abitate in Europa, insieme alla Ruhr e ai Paesi Bassi).

Interferenze viarie, nuova viabilità, adeguamenti autostradali, mitigazioni socio-ambientali, protezioni acustiche, siti inquinati, archeologia, interventi sulla rete ferroviaria convenzionale: interventi che hanno inciso per circa il 20% sul costo totale della rete AV/AC.

Parliamo di opere richieste dagli Enti locali o dalle autorità nelle Conferenze dei servizi, non di risorse sperperate. Utili alla collettività e al territorio che ha, in alcuni casi, beneficiato dell'opportunità di vedere risanare un contesto territoriale spesso danneggiato da insediamenti industriali e residenziali, frutto di uno sviluppo disordinato e privo di governo.