

Alta velocità, tutti i dati della ricerca

Pubblicato: Martedì 27 Settembre 2005

Pubblichiamo il rapporto intermedio della ricerca "Analisi dell'impatto socio-economico del completamento delle grandi opere ferroviarie sulla città e sulla provincia di Milano" realizzata dalla Camera di commercio di Milano attraverso l'Università Carlo Cattaneo e il Gruppo CLAS.

Risparmi di tempo: le destinazioni italiane. Tre aree metropolitane (Torino, Venezia, Genova), grazie alla introduzione dell'Alta Velocità/Alta Capacità (AC/AV), scenderanno sotto la soglia psicologica dell'ora di viaggio. In particolare, Torino sarà raggiungibile da Milano in 50 minuti rispetto agli 82 attuali (-39%); Genova in 60 minuti rispetto ai 92 attuali (-35%); Bologna sempre 60 minuti rispetto ai 97 minuti attuali (-38%). Tra le altre aree metropolitane, Firenze sarà raggiungibile con 72 minuti in anticipo rispetto ad ora (da 162 minuti a una ora e mezza: -44%); chi viaggia a Venezia risparmierà oltre 1 ora (da 163 a 100 minuti: -39%). Ancora più elevato il risparmio di tempo per chi è diretto a Roma (da 253 a 170 minuti; -33%; risparmio in minuti: 83) e a Napoli (oltre 2 ore e mezza di risparmio: da 390 a 235 minuti; -40%). Ma non solo i grandi centri: raggiungere Novara diventerà una questione di 20 minuti (dagli attuali 29: -31%); Brescia di mezz'ora (dai 48 minuti attuali: -38%), mentre si potrà andare a Verona o a Reggio Emilia in 50 minuti (dagli attuali 82 e 81 minuti, rispettivamente).

Risparmi di tempo: le destinazioni europee. Ma non solo Italia. Se consideriamo congiuntamente il sistema AV/AC italiano e quelli in corso di realizzazione nei Paesi limitrofi (Francia; Svizzera; Germania), Milano risparmierà in media quasi 100 minuti. In particolare, raggiungere Lione sarà una questione di soli 170 minuti rispetto alle 6 ore e mezza attuali (-57%; 224 minuti risparmiati). Si potrà andare a Zurigo in 160 minuti rispetto ai 221 attuali (-28%; -61 minuti); a Basilea in 215 minuti (-19%; -50 minuti). E anche la Germania sarà più vicina: Stoccarda sarà raggiungibile in meno di 6 ore rispetto alle 7 attuali (da 406 a 345 minuti: -15%; -61 minuti).

L'incremento del traffico. Complessivamente, si stima che il sistema AC/AV sarà interessato da 66,4 milioni di passeggeri l'anno (+47% rispetto alle percorrenze sulla rete storica). In particolare, nel 54-68% dei casi, la domanda per il nuovo sistema di servizi ferroviari ad alta velocità è legata a spostamenti che sarebbero comunque stati effettuati per mezzo della ferrovia; nel 25-28% dei casi sarebbe domanda attratta dal traffico autostradale; nel 3-11% dei casi sarebbe domanda attratta dal traffico aereo; nel 4-7% dei casi sarebbe domanda indotta (passeggeri che altrimenti avrebbero rinunciato al viaggio). Se consideriamo solo Milano, si stimano oltre 2 milioni di passeggeri sulla tratta Milano-Torino; 1,2 milioni sulla tratta Milano-Bologna; 1,1 sulla tratta Milano-Firenze; 1,5 sulla tratta Milano-Roma; 500 mila sulla tratta Milano-Napoli, per un totale di 6,3 milioni di passeggeri l'anno.

Le principali aree di impatto. Le cinque principali aree nella provincia di Milano in cui il sistema AC/AV lungo la dorsale Torino-Milano-Roma-Napoli esplicherà maggiormente i propri

benefici in termini di riduzione dei tempi di spostamento e dell'incremento della frequenza sono: Milano Centrale (quale nodo dove si attesterà la maggior parte dei servizi AV/AC localizzati nel cuore della città), Milano Rogoredo (stazione di porta per le linee verso Roma e verso Genova, interessata dal progetto di Milano Santa Giulia di Foster); Rho Fiera (stazione di porta per la linea verso Torino e la Francia, interessata dall'insediamento del nuovo polo di Fiera Milano di Fuskas); Pioltello Limito (stazione di porta per la linea verso Venezia); Monza (potenziale stazione di porta verso la Germania e la Svizzera).

Le maggiorazioni tariffarie: stime. Confrontando le attuali tariffe ferroviarie su alcune tratte interessate dall'Alta Velocità con quelle del sistema tariffario francese che utilizza già l'Alta Velocità, si possono stimare i possibili incrementi tariffari. In questo senso, l'incremento medio sarà del 67% (da 23 euro a 38 euro). In particolare, recarsi a Roma costerà 31,5 euro in più (da 46,5 a 78 euro stimati: una tratta in seconda classe); andare a Napoli 37,71 euro in più (da 56,29 a 94 euro stimati). Sotto i 50 euro costerà andare a Firenze (da 28,92 a 49 euro); a Bologna (da 22,72 a 38 euro); e a Venezia (da 20,66 a 35 euro). Andare a Torino costerà 10 euro in più (da 15 a 25 euro); recarsi a Genova 9,14 euro in più (da 12,86 a 22 euro).

Stato di avanzamento delle infrastrutture dell'Alta Velocità/ Alta Capacità (AV/AC). Entro il 2009 è prevista l'entrata in esercizio di tutte le infrastrutture. In particolare, l'opera Torino-Novara e Novara-Milano, per cui sono stati stanziati 7 miliardi di euro, sarà pronta nel 2009 (nel 2006 la sola tratta Torino-Novara). Al momento, lo stato di avanzamento delle due opere è rispettivamente dell'88% e del 21%. Per quanto riguarda l'opera Milano-Bologna, per cui sono stati stanziati 6,4 miliardi di euro, l'entrata in esercizio è per il 2007 (stato di avanzamento: 68%). Lo stato di avanzamento della Bologna-Firenze è invece all'80% e l'entrata in esercizio è per il 2008 (stanziamento: 5,2 miliardi di euro). La Roma-Napoli (stanziamento: 5,2 miliardi di euro) è al 90% (entrata in esercizio: 2005). Infine, l'entrata in esercizio del Passante ferroviario di Milano (stanziamento: 0,9 miliardi di euro) è prevista per il 2007.

Gli effetti sulla mobilità del Passante ferroviario e delle linee suburbane. In un giorno feriale medio, gli spostamenti effettuati sulla rete ferroviaria lombarda con destinazione Milano (esclusi i ritorni a casa) coinvolgono quasi 150 mila persone. Di queste, il 50% si dirige a Milano per lavoro; il 33% per studio; il 17% per altri motivi. Il principale flusso di persone che si dirige a Milano (oltre che dalla provincia stessa), arriva da Varese (13%); da Como (8%); da Bergamo e da Pavia (6%). Il risultato di questa elevata pressione, è che il 12,1% dei treni circolanti in un giorno lavorativo (18,8% se riferito all'ora di punta) è caratterizzato da un numero di posti offerti inferiore alla domanda di trasporto. In questo quadro, l'introduzione del passante ferroviario e delle previste dieci linee suburbane, con treni cadenziati ogni 30 minuti, sarà in grado di estendere in modo importante i servizi.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it