

Milano

Le nuove stazioni non ci sono ancora, ma per il resto il principale investimento infrastrutturale del primo decennio del XXI secolo Italia è stato completato nel dicembre scorso, con una spesa di oltre trentadue miliardi di euro. I quasi 1000 chilometri di rete AV/AC fra Torino e Salerno hanno permesso importanti risparmi di tempo ed una riorganizzazione del sistema ferroviario nazionale che ci avvicina alle realtà francesi e tedesche, dove il traffico di passeggeri AV espresso in passeggeri/chilometro, nel 2008 è stato rispettivamente di 52,6 e di 23,3 miliardi, rispetto agli 8,9 registrati in Italia. Differenze che evidenziano in modo marcato le potenzialità della nuova rete, già in grado di offrire un buon livello di servizio a vantaggio delle sei grandi aree metropolitane del Paese dove si concentra il 63% dei consumi nazionali.

In realtà, il vero successo dei servizi della rete AV dipenderà, oltre che da una politica tariffaria ancora tutta da adattare alle reali disponibilità a spendere della domanda e da treni veramente moderni ancora in gran parte nella fase di ordine, dalla valorizzazione delle stazioni quali elemento distintivo e differenziale rispetto all'attuale immaginario collettivo, che in molti casi considera le ferrovie e le stazioni ferme alla metà del secolo scorso.

Un'occasione unica per ridisegnare ampie zone delle città interessate

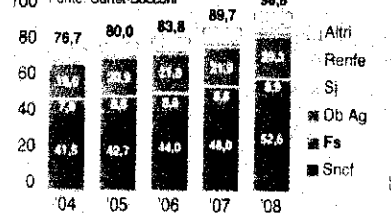
Le stazioni hanno, infatti, un ruolo fondamentale nell'attrarre i passeggeri, perché svolgono una duplice funzione all'interno della rete: punto di interscambio con i servizi capillari offerti dalle linee regionali e dalle metropolitane, e landmark urbano, rappresentando la porta di accesso alla città e alle sue funzioni di terziario avanzato.

Da entrambi questi punti di vista, l'unico ambizioso ammodernamento già completato di una stazione storica monumentale, quello di Milano Centrale, non costituisce un esempio positivo. Infatti, la banalizzazione degli spazi interni, del tutto identici ad un centro commerciale della Brianza, ed esterni, incompleti o vuoti co-

L'alta velocità in Europa

In miliardi di passeggeri per Km

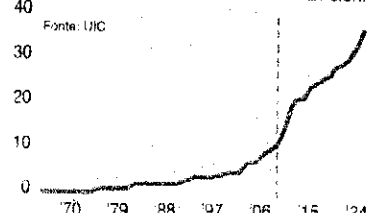
Fonte: Carlet-Bocconi



Il trend dell'alta velocità

In migliaia di km

Fonte: UIC



L'alta velocità è diventata una realtà ma le nuove stazioni sono in ritardo

Hanno un ruolo decisivo nell'attrarre i passeggeri, nessuna sarà però completata prima del 2012. La sola eccezione è Milano Centrale, già ristrutturata con risultati deludenti. L'ambizioso progetto di Roma Tiburtina

Un'immagine della vecchia stazione Tiburtina a Roma: la nuova, in costruzione, servirà i treni Alta velocità tra il Nord e il Sud d'Italia

L'AGGREGAZIONE

Rimorchi, nasce un nuovo polo

Unire le forze per generare economie di scala e contrastare le difficoltà del mercato. Un trend in atto da tempo nel settore dei trasporti, confermato dalla neonata Compagnia Italiana Rimorchi, un nuovo polo che aggrega tre gruppi del settore rimorchi e semirimorchi: Acerbi-Viberti, Margaritelli e Cln. Potrà contare su una capacità produttiva di oltre 15 mila unità annue, un organico di 400 persone e un fatturato intorno ai 120 milioni. Il nuovo gruppo diventa leader in Italia ed entra nella top ten del Vecchio Continente.

vale oltre 4 miliardi di euro, è in ogni contesto molto ricco, sebbene molto eterogeneo.

In ogni città i confronti di opinione sono stati accesi e le pianificazioni così complesse a causa di vincoli di ogni tipo, con il risultato che nessuna delle nuove stazioni sarà completata prima degli inizi del 2012, posticipando così il momento di svolta nella percezione comune del ruolo della ferrovia in Italia.

I progetti più ambiziosi riguardano la stazione romana di Tiburtina, che diventerà una stazione-ponte a servizio di tutti i treni AV fra il Nord e il Sud Italia e che è al centro di un piano di riassetto approvato nel 2000 in grado di ripensare le funzionalità di quasi un milione di metri quadri ed incidere sulla qualità della vita dell'intero quadrante est della città.

A Reggio Emilia ci sarà l'unica stazione AV fra Milano Rogoredo e Bologna Centrale, inserita nel processo di ridisegno di un intero nuovo quartiere, di un nuovo svincolo autostradale e di una nuova tranvia in grado di garantire una buona accessibilità anche dalle province limitrofe oltreché dal centro città. Il tutto è stato pianificato da un architetto di fama mondiale, Santiago Calatrava, e sarà completato all'inizio del 2012, con un ritardo di circa tre anni, ma senza revisioni sostanziali del progetto. Anche a Torino si è deciso di realizzare una avveniristica stazione. L'intervento coinvolge un'ampia riqualificazione del quartiere, dove saranno ospitati nuovi grattacieli per uffici. Le revisioni e i ritardi hanno finito per minare del tutto l'ipotesi che il progetto divenga uno dei simboli del centocinquantenario dell'unificazione d'Italia previsto per l'anno prossimo, ma certamente le ambizioni non mancano.

Nasceranno grattacieli per grandi uffici accanto a Torino Porta Susa

Aguardar bene non sono solo gli elementi di analisi e valutazione del riassetto urbanistico quelli di maggior interesse, ma anche quelli relativi ai concetti di attrattività e competitività di una città. Infatti, i due maggiori gruppi bancari nazionali hanno deciso di realizzare i grattacieli dei propri headquarter proprio a fianco di due stazioni dell'alta velocità: Intesa San Paolo vicino a Torino Porta Susa e Unicredit di fronte a Milano Porta Garibaldi. Due progetti da completare entro il 2103. Almeno questi, speriamo, senza ritardi.

*Direttore Master in Economia dei Trasporti, Università Bocconi

22 FEBBRAIO 2010 | AFFARI & FINANZA

