

PRESENTATO LO STUDIO SULLA FATTIBILITÀ TRASPORTISTICA DI UNA STAZIONE AV "ALTO PADANA"

Alta Velocità, valore aggiunto

Collocazione ottimale sull'asse Piacenza-Cremona: stimati 1,2 milioni di viaggi all'anno

di Paolo Carini

La domanda era: vale la pena approfondire l'idea di una seconda stazione ferroviaria in Pianura Padana per l'alta velocità a Piacenza o nella sua provincia? "Vale la pena" il responso della relazione del professor Ennio Cascetta presentata alle associazioni industriali di Piacenza e Cremona che si è tenuta venerdì scorso. Che il relatore esprima un giudizio positivo sembra una condizione preliminare per studiare meglio l'idea. Ma siamo proprio alla prima fase e non si può neppure parlare di progetto perché non c'è ancora. Non essendo, non si ha un parametro per valutare il costo dell'opera. Sull'aspetto economico il relatore si è lasciato scappare "non molto, alcune centinaia di milioni, più e meno..." Un partecipante ha chiesto: "quanto ha detto?" ma il relatore gli ha risposto in modo brillante: "continui a far conto di non aver sentito bene...". Il nome della stazione ferroviaria è una delle poche certezze: si chiamerà "Alto Padana" per differenziarsi da quella di Reggio Emilia che è Medio Padana. Si ipotizza la dislocazione: alla confluenza delle autostrade A1 e A21 e delle linee ferroviarie Piacenza-Alessandria e Piacenza-Cremona (al momento utilizzata solo da treni merci). Ma non è esclusa, seppur meno probabile, una dislocazione a Fiorenzuola, sempre alla confluenza della A1 con la bretella che porta alla A21. L'altro relatore, il professor Roberto Castelluccio, ha sottolineato la potenzialità di un'infrastruttura di questa portata. "Basta vedere -ha precisato -come si sia sviluppata l'area attorno a Malpensa che prima era depressa". In linea più generale l'Alta velocità è una condizione essenziale che contraddistingue le grandi città o quelle, più piccole, che puntano ad uno sviluppo del territorio. Con l'avvento dell'Alta velocità, per presentare una conseguenza pratica, da una quindicina d'anni a questa parte si può abitare a Torino e lavorare a Milano. Il viaggio da Torino Porta Susa è di 45 minuti, quello da Porta Nuova è di un'ora. Da Cremona, ci mettiamo qualche minuto in più.



Ad alcuni giorni di distanza dalla conferenza, Maurizio Ferraroni, presidente dell'associazione Industriali di Cremona, indica quale sarà il prossimo passo. «In questo momento il pallino

è in mano nostra, intendo le due associazioni Industriali di Cremona e Piacenza e le associazioni datoriali che collaborano. Non ci tireremo indietro, consapevoli che gli studi necessari avranno un costo superiore e che c'è

A sinistra, Roberto Castelluccio ed Ennio Cascetta. In basso, il presidente degli Industriali, Maurizio Ferraroni



la necessità di coinvolgere la Politica in queste scelte strategiche. Decideremo assieme sul come muoverci». Lo studio preliminare ha evidenziato alcuni dati interessanti, quelli che suggerirebbero di approfondire l'idea. Ad

esempio che la stazione AV di Reggio Emilia ha oggi 1,7 milioni di viaggiatori l'anno. Ed era partita con poche centinaia di migliaia, poi la forza dell'Alta velocità è stata trainante. Ma i Cremonesi non la sfruttano: sul totale sono solo l'1%. I Piacentini sono al 2%, poco anche quello. Ora, non c'è dubbio che anche noi utilizziamo l'Alta velocità, ma è un'evidenza che scegliamo una diversa stazione di partenza. Domanda che lo studio si è posto: se ci fosse la stazione Alto Padana che conseguenze avrebbe sulla Centro Padana? Lo studio ipotizza che quella nuova di Piacenza arriverebbe, a regime, a 1,2 milioni di viaggiatori. La Centro Padana ne perderebbe 300 mila, ma il saldo complessivo sarebbe comunque un più 900 mila. Freccia rossa e Italo ringrazierebbero. Ci si è chiesti anche: perché Piacenza? Non è più popolosa l'area attorno a Parma? Vero, ma nell'ipotesi di una stazione AV a Parma, quella di Reggio ci perderebbe fortemente. I dati ipotizzati sono: a Parma 1,1 milioni di viaggiatori e 0,9 milioni a Reggio Emilia. Il saldo finale porterebbe ad un incremento di 300 mila. Alla fine, la considerazione elementare è che le due città sono troppo vicine per avere, ciascuna, una stazione di alta velocità. Piacenza sarebbe invece intermedia tra la Centro padana e Milano Rogoredo. Lo studio preliminare doveva tener conto anche di un paio di rilievi critici. Il primo è che Piacenza ha una popolazione di 100 mila abitanti. Non sono troppo pochi? Il professor Cascetta ha citato un paio di esempi in Germania e Spagna. Ha una stazione av Avignone che ha 95 mila abitanti e un'altra è a Ciudad Real che ne ha 75 mila, ma si trova nell'orbita di Madrid. Seconda osservazione: ma se si fanno troppe stazioni intermedie, l'Alta velocità non perde di significato, visto che per ogni fermata, tra rallentamento e sosta, qualche minuto lo si perde? Il professor Cascetta ha sottolineato come la linea Milano-Venezia, in fase di conclusione, abbia comunque previsto le stazioni di Brescia, Verona, Vicenza e Padova. E un'altra è ipotizzata sul Garda. Ma non è detto - ha spiegato - che tutti i treni debbano fermarsi in tutte le stazioni. L'esempio di Reggio Emilia è lampante: ferma solo un treno su 3.

10 anni dopo: gli effetti della TAV

Gli effetti dell'AV sul PIL

I risultati:

1. L'AV in 10 anni (2008-2018) ha contribuito al PIL nazione di 42 Mld di euro
2. Nelle province dotate di AV, a parità di tutte le altre condizioni iniziali (propensione a esportare beni e propensione ad attirare turismo, ecc.) l'AV ha contribuito ad una crescita del PIL negli ultimi 10 anni (delta PIL 2008 PRE AV - 2018 post AV) di circa il 6%

Fonte: Cascetta, E., Carteni, A., Henke, I., & Pagliara, F. (2020). Economic growth, transport accessibility and regional equity impacts of high-speed railways in Italy: ten years ex post evaluation and future perspectives. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 412-428.



CONTRIBUTO DELL'AV ALLA CRESCITA DEL PIL NEL 2018

