

TeMA
01.08

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
anno 1 - vol. 1 - marzo/2008 - pagg. 113-116

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Publicazioni

Effetti socio-economici ed urbanistici della realizzazione di nodi dell'Alta Velocità ferroviaria

Economic and Spatial Impacts of High Speed Train Stations Development

Fiorella de Ciutiis

Laboratorio TeMALab - Territorio Mobilità Ambiente
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: fiorella.deciutiis@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Sempre più discusso è il tema degli effetti sociali, economici e territoriali generato dalle infrastrutture di trasporto, e negli ultimi anni grande attenzione è stata posta, soprattutto in Europa, alle infrastrutture ferroviarie dell'Alta Velocità.

In seguito alla realizzazione di nodi dell'alta velocità, diversi studi sono stati condotti in Italia ed in Europa, molti dei quali orientati ad approfondire gli effetti che la variazione delle condizioni di accessibilità generate da tali collegamenti hanno indotto sulle condizioni economiche, sociali ed urbanistiche delle città interessate.

Sull'approfondimento degli effetti socio-economici generati dall'Alta Velocità, interessante è la ricerca condotta dalla Camera di Commercio di Milano, in collaborazione con l'Università Carlo Cattaneo e il Gruppo CLAS, presentata nel marzo 2006, che analizza l'impatto socio-economico derivante dalla realizzazione delle nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità, con particolare riferimento agli effetti sul turismo, sul mercato immobiliare, sul mercato del lavoro e sul settore dei servizi di interesse generale nella Provincia di Milano.

Per quanto riguarda, invece, l'approfondimento degli effetti territoriali e urbanistici generati da tali infrastrutture, in ambito scientifico si dibatte frequentemente sull'integrazione delle stazioni dell'alta velocità nel tessuto urbano, sulle modalità con cui il loro inserimento è stato gestito all'interno del processo di governo delle trasformazioni urbane intorno a tali nodi, e sul ruolo che queste rivestono nello sviluppo urbano.

A tal proposito, il lavoro di Cecilia Ribalaygua Batalla, presentato nel 2004 al Politecnico di Madrid (UPT), riguarda proprio l'integrazione delle stazioni dell'Alta Velocità nel tessuto urbano e la gestione del processo di governo delle trasformazioni urbane per l'inserimento tali nodi. In

particolare, lo studio parte dalla lettura di altre esperienze europee, in particolare dai casi dei collegamenti ad Alta Velocità in Francia, Germania ed Italia, traendone alcune importanti conclusioni relative alle strategie di pianificazione e alla gestione dell'azione locale e giunge alla definizione di un ventaglio di possibili strategie per una migliore integrazione di tali stazioni nel tessuto urbano delle città medie spagnole.

Il ruolo delle stazioni nello sviluppo urbano, invece, è il tema centrale della recente pubblicazione a cura di Bruinsma, Pels, Priemus, Rietveld, van Wee, che raccoglie molti dei contributi presentati alla XXXV conferenza ERSR (European Regional Science Association). Il libro focalizza l'attenzione sugli effetti prodotti nelle città europee in seguito alla realizzazione di reti ferroviarie dell'Alta Velocità e di sistemi di trasporto pubblico su ferro, partendo dall'idea ormai ampiamente condivisa in ambito scientifico che le stazioni non siano semplici nodi di scambio intermodale, ma luoghi ad elevata concentrazione di funzioni urbane di alto valore. Per questo motivo, le stazioni sono divenute un'importante occasione di rivitalizzazione e riqualificazione delle aree intorno, generando un effetto positivo sull'intera città.



Analisi dell'impatto socio economico delle grandi opere ferroviarie sulla città e sulla provincia di Milano

La Camera di Commercio di Milano, in collaborazione con l'Università Carlo Cattaneo e il Gruppo CLAS, ha presentato nel marzo 2006 una ricerca che analizza l'impatto socio economico derivante dal completamento delle grandi opere ferroviarie sulla città e sulla Provincia di Milano.

In particolare, lo studio focalizza l'attenzione sull'Alta Velocità ferroviariae sugli effetti che essa produce sul turismo, sul mercato immobiliare, sul mercato del lavoro e sul settore dei servizi di interesse generale, nella città e nella Provincia di Milano .

La ricerca parte dalla costruzione di un quadro di riferimento scientifico sull'impatto socio-economico dell'alta velocità ferroviaria, dal quale emerge che molti studi, effettuati soprattutto all'estero, hanno riscontrato enormi effetti positivi sull'occupazione, e in generale, sulle attività economiche, sull'aumento dei flussi turistici, sulla redistribuzione della popolazione e il pendolarismo, sulla capacità di attrazione delle imprese attorno alle stazioni (effetto catalizzatore), sulla redistribuzione modale del traffico a media distanza (a discapito del mezzo privato).

Per quanto riguarda gli effetti sulle attività connesse al turismo, la ricerca analizza le caratteristiche del mercato turistico milanese (la domanda e l'offerta ricettiva), comunale e provinciale, ricorrendo ad un modello gravitazionale. Attraverso tale modello, si stima, per Milano, un aumento del 19% dell'affluenza turistica ed un aumento del 22% circa della concorrenza.

In relazione al mercato immobiliare, lo studio ha analizzato e confrontato i tassi di crescita dei valori immobiliari, nel periodo compreso tra il 2001 ed il 2005, nell'area del Rhodense (dove sarà realizzata la futura stazione di porta di Milano dell'Alta Velocità) e nei comuni della prima cintura di Milano. Si stima che, con il completamento della nuova linea ferroviaria Torino-Milano, l'acquisto di appartamenti residenziali aumenterà del 2% l'anno nell'area del Rhodense, mentre l'acquisto degli uffici crescerà dell'1,5%-2% annui a Milano.

Gli effetti sul mercato del lavoro per Milano e provincia si possono distinguere in due macrotipologie: effetto riconducibile alla costruzione dell'infrastruttura (effetto cantiere) e allargamento del bacino d'utenza. Per quanto riguarda l'effetto cantiere, lo studio evidenzia come, nel mese di settembre 2005, erano circa 6.700 gli occupati impegnati nella costruzione delle nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità.

L'effetto maggiore per il mercato del lavoro è, però, rappresentato dall'allargamento del bacino d'utenza e dalla ridefinizione dei confini dell'area di attrazione di Milano. Attualmente il bacino d'utenza delle Province lombarde è di circa 4 milioni di lavoratori. Nel 2009, quando le linee ad alta velocità Torino-Milano e Milano-Bologna saranno a regime, tale bacino sarà composto anche dalla Provincia di Novara, Vercelli, Torino e Bologna, ampliandosi a circa 1,5 milioni di lavoratori, ossia il 40% in più rispetto ad oggi.

Il completamento delle nuove linee ferroviarie veloci si ripercuoterà positivamente anche sul settore dei servizi di interesse generale ed in particolare sulle università e sulle strutture sanitarie. Il primo fattore che condurrà all'ampliamento del bacino d'utenza delle Università, con nuove immatricolazioni, è l'abbattimento dei tempi di percorrenza.

Attualmente la mobilità studentesca inter-regionale tra Lombardia, Piemonte ed Emilia Romagna si attesta intorno alle 7.000 unità all'anno, ma tale cifra è destinata a crescere con la messa in esercizio delle nuove linee ferroviarie. Per quanto riguarda le strutture sanitarie, la Provincia di Milano è la provincia lombarda con il più alto numero di tali strutture. Attualmente, il bacino d'utenza delle strutture ospedaliere lombarde è di circa 7,5 milioni di persone, mentre a seguito dell'implementazione del servizio di trasporto ad alta velocità, tale bacino registrerà un aumento del 40% circa, pari a 10,7 milioni di persone.

In conclusione, gli effetti territoriali generati da un'infrastruttura di trasporto come l'alta velocità sono ampi e molteplici, e la loro individuazione è difficilmente stimabile ex-ante, richiedendo in ogni caso un monitoraggio costante e continuo nel tempo.

Titolo: Analisi dell'impatto socio economico delle grandi opere ferroviarie sulla città e sulla provincia di Milano

Autore/curatore: CRMT-Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture

Editore: Camera di Commercio di Milano

Download: http://www.otinordovest.it/Allegati/Impatto_opere_ferrovie_Mi_Rapporto.pdf

Data pubblicazione: 2006

Numero di pagine: 113

Prezzo: gratuito

Codice ISBN: -

Lingua: italiano

Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas

Questo lavoro discende da una tesi di dottorato di Cecilia Ribalaygua Batalla dal titolo *Evolution of high speed train (HST) strategies of incorporation to medium size cities and its urban effects. Application to Spanish cases*, presentata nel 2004 al Politecnico di Madrid (UPT), ed è stato sviluppato con la collaborazione di José Fariña Tojo, direttore del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio dell'UPT.

L'obiettivo principale del lavoro risiede nell'individuazione delle strategie che le città medie spagnole possono sviluppare per una migliore integrazione delle stazioni dell'Alta Velocità nel tessuto urbano.

A partire dall'inaugurazione del primo tratto ad Alta Velocità nel 1992, la rete spagnola ha seguito un ritmo di crescita ed espansione costante, coincidente con il contemporaneo sviluppo della più ampia rete europea. In questo sviluppo, numerose città hanno visto modificarsi le proprie condizioni di accessibilità per l'apertura di nuove stazioni, con effetti sulla struttura economica, sociale ed urbanistica.

Tra queste città, particolare interesse rivestono quelle ubicate in punti intermedi della linea, dove spesso le stazioni sorgono alla periferia del centro urbano. Infatti, nonostante urbanisti e pianificatori propendano per una maggiore integrazione di tali stazioni nel tessuto urbano, l'ubicazione periferica di tali stazioni è divenuta la modalità di inserimento nel tessuto urbano più diffusa per molte città di medie dimensioni. Questa scelta localizzativa, determinata dalla disponibilità di suolo che le aree periferiche offrono, si è basata in molti casi sull'idea che il forte incremento di accessibilità creato dal nuovo sistema e la creazione di poli di attività potessero compensare la lontananza dal centro urbano. Non sempre, però, si è prodotto spontaneamente l'insediamento di nuove attività e il fallimento dei primi parchi tecnologici degli anni Ottanta intorno ha mostrato lo scarso vantaggio di questo tipo di ubicazione.

Il lavoro, dopo una lunga introduzione in cui è proposto un inquadramento scientifico al tema trattato, si articola in tre parti principali.

Nella prima parte, si analizza il fenomeno dell'alta velocità ferroviaria in Europa, proponendo un focus sull'Italia, la Germania, la Francia e la Spagna. In particolare è posta attenzione alle strategie con cui in questi paesi è stata affrontata la localizzazione delle stazioni nel tessuto urbano. La seconda parte è dedicata, invece, alla descrizione della rete dell'Alta Velocità francese, alla sua evoluzione e alle strategie adottate in alcune città in cui le stazioni hanno

Titolo: Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas. Cuadernos de investigación urbanística, n. 44

Autore/curatore: Cecilia Ribalaygua Batalla

Editore: Instituto Juan de Herrera (I.J.H.)

Download: http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/num/ciu_44.html

Data pubblicazione: 2005

Numero di pagine: 134

Prezzo: gratuito

Codice ISBN: 84 - 9728 - 169 -1

Lingua: spagnolo



trovato un'ubicazione periferica. Si constata, anzitutto, che le stazioni di testa delle linee ad alta velocità (Parigi, Lione, Tours e Marsiglia) sono quasi sempre localizzate in aree centrali, mentre le stazioni intermedie mostrano una localizzazione prevalente periferica. Questo modello di localizzazione delle stazioni intermedie subisce però un'evoluzione con lo sviluppo della rete. Si passa, infatti, da ubicazioni periferiche isolate, ad ubicazioni centrali e, più recentemente, ad ubicazioni periferiche connesse con il centro urbano.

Nella terza parte, infine, si giunge alla descrizione dell'evoluzione della rete dell'Alta Velocità in Spagna e alle strategie di integrazione delle stazioni in città intermedie della rete spagnola, attraverso l'analisi dei casi di Ciudad Real, Guadalajara e Segovia.

Le maggiori conclusioni cui giunge lo studio riguardano:

- la pianificazione delle aree intorno alla stazione, che nel caso francese si accompagna quasi sempre alla redazione di strumenti di governo del territorio o è già compresa in essi, diversamente dal caso spagnolo che spesso propone varianti agli strumenti esistenti, modificando il disegno complessivo delle città;
- la realizzazione di infrastrutture di connessione con il centro urbano, che nei casi francesi è quasi sempre risolta con infrastrutture di grande capacità che rompono la continuità della trama territoriale, mentre in Spagna si osserva una maggiore attenzione alla connessione "urbanistica" tra la città e il nuovo polo di sviluppo;
- la protezione delle aree di valore paesistico e testimoniale, poiché frequentemente tali stazioni sorgono in ambienti rurali e naturali che vanno salvaguardati.

Railway Development

Questa pubblicazione accoglie molti degli articoli presentati alla sessione speciale "Railway stations and urban dynamics", della XXXV conferenza ERSA (European Regional Science Association), tenutasi ad Amsterdam nell'agosto 2005.

L'esigenza di introdurre una sessione speciale che trattasse la relazione tra lo sviluppo delle reti su ferro e le dinamiche urbane nasce dal grande interesse che in Olanda si è sviluppato negli ultimi anni verso questo tema. Il Governo olandese, infatti, ha finanziato diversi programmi di ricerca che si occupano del tema relativo allo sviluppo della stazioni ferroviarie e delle dinamiche urbane, a cui collaborano ricercatori provenienti da diverse università assicurando così un approccio multidisciplinare.

La questione centrale trattata in questo libro, quindi, riguarda l'interazione tra le dinamiche urbane e la rinascita della rete ferroviaria (con particolare attenzione allo sviluppo dei collegamenti dell'alta velocità e del sistema di trasporto urbano su ferro), a partire dalla fine del XX secolo, focalizzando l'attenzione sugli effetti provocati dalla realizzazione delle stazioni ferroviarie sulle aree circostanti e sulle città. All'interno di questo tema, molto dibattuta è la questione della rivitalizzazione e riqualificazione delle aree intorno alle stazioni ferroviarie.

Il potenziamento, in molti paesi europei, delle reti dell'alta velocità ferroviaria e dei sistemi di trasporto urbano su ferro ha spinto verso lo sviluppo non solo delle stazioni ferroviarie stesse, ma anche delle aree che le circondano, spesso connotate da condizioni di degrado fisico e funzionale.

I progetti di sviluppo e riorganizzazione delle aree intorno alle stazioni tentano, quindi, di innescare un processo di sviluppo dell'economia locale, per creare un nuovo ambiente urbano di elevata qualità e, allo stesso tempo, multifunzionale.

Attualmente, i primi risultati della trasformazione delle aree di stazione degradate in spazi connotati da mix di funzioni (uffici, residenze, spazi per il commercio) hanno generato grandi aspettative, ma ci si chiede quali possano essere le reali prospettive derivanti dallo sviluppo di queste aree.

Inoltre, la crescita urbana nelle ultime decadi ha indicato un trend verso un modello di insediamento diffuso definito come "urban sprawl". In diversi paesi sono state, infatti, adottate politiche nazionali che hanno tentato esplicitamente di opporre resistenza a questo fenomeno, in molti casi divenuto pervasivo.

Un importante strumento utilizzato per combattere lo sprawl urbano è stato lo sviluppo di città con un'adeguata con-

Titolo: Railway Development. Impacts on Urban Dynamics

Autore/curatore: Bruinsma, Pels, Priemus, Rietveld, van Wee

Editore: Physica-Verlag

Download: <http://www.amazon.com/Railway-Development-Impacts-Urban-Dynamics/dp/3790819719>

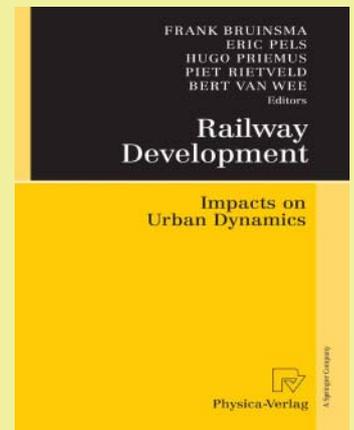
Data pubblicazione: 2007

Numero di pagine: 413

Prezzo: \$ 72,65

Codice ISBN: 978-3-7908-1971-7

Lingua: inglese



nessione su ferro alle città principali. Alla fine del XX secolo si è osservata una nuova fase nello sviluppo dei sistemi di trasporto su ferro.

In molti paesi, sono stati fatti notevoli investimenti per migliorare la qualità del sistema su ferro, in particolare con la costruzione di reti di connessione su ferro ad alta velocità. La congestione sulla rete stradale, ha reso la rete su ferro più competitiva.

In più, la capacità ridotta del sistema aereo ha condotto ad un maggiore interesse verso una modalità alternativa ai voli aerei, che di conseguenza ha rinforzato la posizione della rete ferroviaria per gli spostamenti internazionali.

La realizzazione di terminal dell'alta velocità, la costruzione di spazi per uffici vicino alle stazioni o l'introduzione di sistemi su ferro leggeri sono diventati temi importanti per la rivitalizzazione di queste città.

Le stazioni non sono considerate solo nodi di scambi in cui la gente cambia modalità di trasporto, ma anche posti dove le concentrazioni di attività ad elevato valore hanno un positivo impatto sulla città.

Il libro è diviso in quattro sezioni. Nella prima sezione sono proposti articoli di carattere interdisciplinare che trattano degli effetti prodotti dallo sviluppo della rete su ferro sulle dinamiche urbane.

La seconda sezione è dedicata alle metodologie di valutazione utilizzate per misurare gli effetti prodotti dallo sviluppo della rete di trasporto su ferro sull'economia urbana. La terza sezione contiene, invece, alcune applicazioni relative alla misura degli effetti spaziali ed economici prodotti dalla rete ferroviaria in alcuni casi europei.

Infine, la quarta sezione propone un focus sugli effetti economici e spaziali generati dai sistemi di trasporto urbano su ferro.