

L'ALTA VELOCITA' NEL MONDO

La costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità è sempre stata associata al concetto di innovazione e di avanzamento tecnologico.

Il primo paese a sviluppare il sistema ad alta velocità fu il Giappone nel 1964, con la linea di 515 km che collegava Tokyo a Shin Osaka, la cui velocità massima poteva raggiungere i 270 km/h.

In Europa fu la Francia il primo paese ad investire nella costruzione dell'alta velocità ferroviaria con la linea "LGV Paris – Sud Est" negli anni ottanta, a seguire l'Italia con la "Direttissima" Roma – Firenze completata nel 1992 che ha permesso il collegamento tra le due città in 1 ora e 30 minuti.

Prima di iniziare l'analisi è necessario fare una chiarificazione riguardo cosa si intende per alta velocità di prima e di seconda categoria.

Con prima categoria si fa riferimento ad una rete la cui velocità consentita è superiore ai 250 km/h, mentre con seconda categoria per velocità inferiori ai 250 km/h.

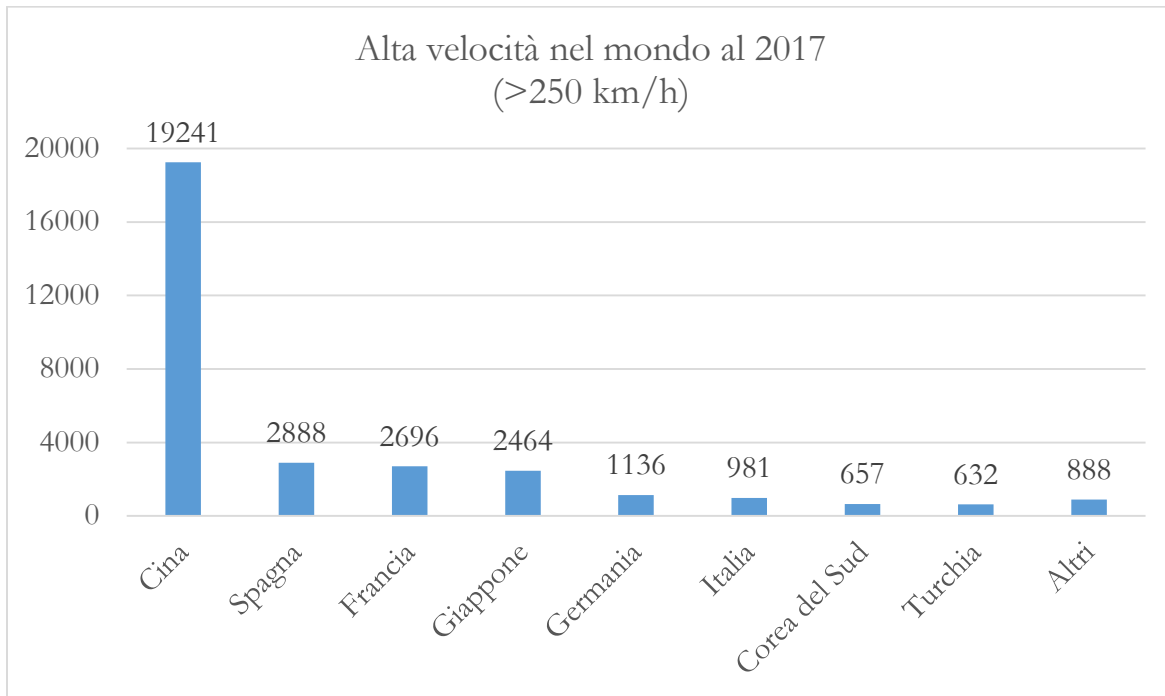
La Cina con i suoi 19241 km risulta essere il paese con il più elevato numero di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità di prima categoria.

La Spagna, se consideriamo solo la rete ferroviaria di prima categoria, risulta essere il primo paese in Europa ed il secondo nel mondo (il dato UIC è stato corretto con i dati del gestore dell'infrastruttura ADIF).

A seguire la Francia con un numero di km di rete AV di prima categoria leggermente inferiore al paese Iberico.

Nel grafico di cui sotto sono stati rappresentati i chilometri di rete alta velocità di prima categoria nel mondo, secondo lo studio dell'UIC (l'Unione Internazionale delle Ferrovie).

Grafico 1: Alta velocità nel mondo nel 2017



Fonte: UIC-High Speed lines in the World (updated 3rd July 2017) e Adif per la Spagna

Il Giappone risulta essere il quarto paese al mondo seguito da Germania ed Italia: quest'ultima ha raggiunto con la costruzione del collegamento Milano (Treviglio)-Brescia i 981 km di rete alta velocità.

L'Italia in particolare dispone di una rete ferroviaria alta velocità solo di prima categoria, la cui velocità è compresa tra i 250 km/h e i 300 km/h.

Box case – La privatizzazione giapponese

Il Giappone è stato il primo paese non solo ad operare i treni ad alta velocità ma anche a porre in essere una privatizzazione del sistema ferroviario negli anni '80.

Il Governo ha separato in diversi operatori ferroviari in funzione delle aree geografiche (JR East per l'est del Giappone ad esempio). Durante questo processo di privatizzazione, gran parte del debito ferroviario è stato ripagato direttamente dal Governo.

Nel paese del Sol levante si è mantenuta una integrazione verticale tra gestore dell'infrastruttura e operatore ferroviario. Inoltre i ricavi derivanti dallo sviluppo del *real estate* sono stati sviluppati in maniera importante.

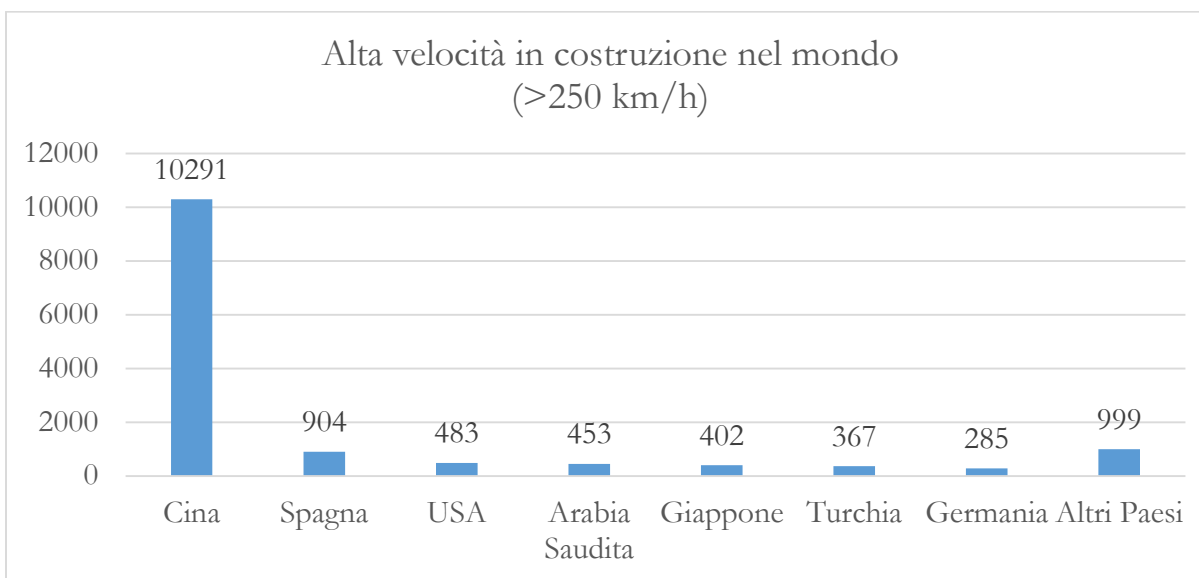
La situazione attuale vede una scarsa competizione con il trasporto aereo con dei monopoli locali per quanto riguarda il trasporto ferroviario. Non a caso, il prezzo medio dei biglietti per i prodotti ad alta velocità è circa doppio rispetto all'Italia a parità di percorso.

Corea del Sud, Turchia, l'isola di Taiwan ed infine Belgio occupano le posizioni finali. Nel grafico non sono state rappresentati Olanda, UK e Svizzera, poiché disponevano di un numero di km alta velocità di prima categoria inferiori ai 150 km. In particolare l'Olanda dispone di una rete AV I categoria di 120 km, UK di 113 km ed infine Svizzera di soli 92 km.

Nel 2016, la Svizzera ha completato il tunnel del Gottardo che permette di migliorare anche i tempi di collegamento per i treni dal nord Italia verso il nord della Svizzera e teoricamente in Germania.

Il grafico sottostante invece rappresenta i km di rete alta velocità di prima categoria in costruzione nel mondo.

Grafico 2: alta velocità in costruzione del mondo



Fonte: UIC-High Speed lines in the World (updated 3rd July 2017)

Anche in questo caso la Cina occupa il primo posto per km di rete alta velocità in costruzione con più di 10 mila km. La Spagna è prima in Europa con 904 km in fase di costruzione. Secondo lo studio elaborato dall'UIC il completamento di tutti i km di rete alta velocità in Spagna avverrà non prima del 2022 con la fine del collegamento tra Vitoria e Bilbao-San Sebastian.

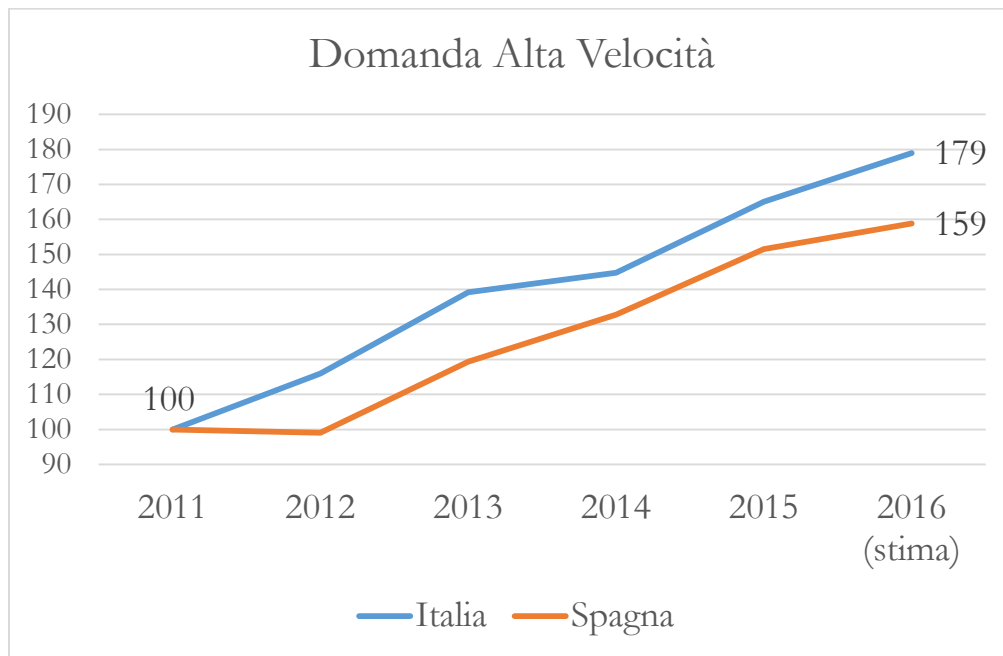
Gli Stati Uniti d'America hanno in costruzione 483 km di rete ferroviaria di prima categoria tra Fresno e Bakersfield che sarà conclusa nel 2022, la prima tratta tra Los Angeles e San Francisco. Attualmente gli USA dispongono solo di una rete AV di seconda categoria, "North East Corridor", la cui velocità massima è di 240 km/h.

Anche l'Arabia Saudita ha dato avvio ad un progetto di costruzione del collegamento AV, la Medina-Jeddah-Mecca la cui conclusione è prevista nel 2018. A seguire Giappone con in costruzione 402 km, Turchia, Germania, Iran, Austria, Marocco e Corea del Sud.

L'Italia ha in costruzione 67 km, ma il fattore di cambiamento che ha permesso un raddoppio della domanda è stato quello che il nostro paese ha aperto alla concorrenza.

Se si compara il caso italiano con quello spagnolo, è evidente la differenza in termini di sviluppo del sistema Alta Velocità.

Grafico 3: La Domanda nell'alta velocità in Passeggeri KM (Anno base 2011=100)



Fonte: Dati Ministero Fomento per la Spagna e stima Prof. Andrea Giuricin per l'Italia

La domanda in Italia è cresciuta di quasi l'80 per cento tra il 2011 e il 2016, mentre nello stesso periodo la Spagna ha visto il traffico aumentare del 59 per cento il numero di passeggeri chilometri.

Il dato evidenzia la forte crescita del sistema ferroviario dell'alta velocità italiano, molto maggiore anche rispetto alla Spagna, pur in presenza in quest'ultimo paese di molti nuovi chilometri AV.

In particolare tra il 2011 e il 2016 la Spagna ha aumentato del 24 per cento il numero di chilometri delle linee AV.

In Italia, invece, l'incremento delle linee AV è stato del 6 per cento grazie al completamento della linea Treviglio – Brescia, ma la nuova infrastruttura è stata inaugurata a fine del 2016 e non ha ancora avuto un effetto importante sul traffico ferroviario.

Quindi l'incremento del numero di passeggeri chilometro italiani è ancora più significativo se tenuto conto che l'infrastruttura italiana AV non ha avuto cambiamenti tra il 2011 e la fine del 2016.

Corea del Sud – Il secondo paese ad avere aperto alla concorrenza

L'Italia è stato il primo paese ad avere liberalizzato il trasporto ferroviario ad alta velocità nel mondo. Il secondo paese è stato la Corea del Sud, dove l'incumbent aveva iniziato l'attività nel 2004 con il servizio KTX e il nuovo entrante SR nel dicembre del 2016.

Nel dicembre del 2013, Suseo High-Speed Railway Corporation (SR), ottenne la licenza, mentre nel marzo del 2014 ordinò i 10 treni. Ogni treno ha 10 carrozze, 410 posti a sedere e la velocità massima è uguale a quella italiana, pari a 300 chilometri orari. La densità dei posti è superiore rispetto all'incumbent in modo da abbassare il costo per posto chilometro offerto.

Il nuovo entrante SR utilizza una nuova stazione a Seoul, così come una parte della linea è differente rispetto a quella utilizzata dall'incumbent. Nel complesso, comunque le linee servite sono quasi completamente condivise con l'operatore dominante.

In Corea del Sud c'è la separazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e l'incumbent ferroviario.

Un'altra differenza con l'Italia è che SR è partecipata dall'operatore dominante Korail per il 41 per cento dell'azionariato, mentre in Italia NTV ha una struttura totalmente privata.

NTV e SR hanno firmato un MOU (memorandum of understanding) nel novembre del 2015 per condividere l'esperienza della liberalizzazione.

Conclusioni

La Cina è di gran lunga il primo paese al mondo per numero di chilometri d'infrastruttura, ma anche per numero di passeggeri. Il dato è impressionante se tenuto conto che la prima linea operativa ha meno di 10 anni di vita.

L'Italia è stato il primo paese al mondo ad avere aperto alla concorrenza nel settore, seguita dopo 4 anni anche dalla Corea del Sud.

La Spagna è il primo paese in Europa per infrastruttura ferroviaria, ma il traffico è molto inferiore all'Italia anche perché non si è ancora aperto il mercato alla concorrenza.

Il Giappone è stato il primo paese ad avere operatori ferroviari privati, ma l'Italia ha l'unico operatore completamente privato in un contesto aperto alla competizione.

In definitiva, l'Italia è il buon esempio nel settore alta velocità, perché grazie alla liberalizzazione si è avuto un grande incremento di traffico senza grandi infrastrutture.