



Dalla Spagna all'Italia

Non sempre l'alta velocità è un buon affare

di FRANCESCO RAMELLA

Il conto alla rovescia delle Ferrovie dello Stato segna: -38 giorni. Tanti ne mancano all'apertura all'esercizio della linea ferroviaria ad alta velocità/capacità Milano - Bologna che si va ad aggiungere alla Firenze - Roma - Napoli, alla Torino - Novara e alle due tratte terminali della Milano - Venezia. Entro il 2008 verranno completate anche la Verona - Bologna e la Napoli - Salerno. Nel 2009 sarà il turno della Bologna - Firenze e della Novara - Milano. Come sempre accade in questi casi, è facile pronosticare che tra poco più di un mese, quando i primi treni cominceranno a sfrecciare dal capoluogo lombardo a quello emiliano in un'ora con un drastico taglio rispetto all'attuale tempo di percorrenza, il consenso per l'opera sarà pressoché unanime e assisteremo all'abituale corsa da parte dei decisori politici e dei responsabili delle Ferrovie a rivendicare il merito per il raggiungimento di uno storico traguardo, "strategico" per lo sviluppo del nostro Paese. E' giustificato tale atteggiamento? E qualsiasi grande opera venga realizzata merita un incondizionato applauso? Evidentemente, no. L'apertura all'esercizio di una linea equivale all'inaugurazione di un nuovo stabilimento produttivo che ha richiesto l'investimento di ingenti risorse.

Il giudizio sulla opportunità o meno di questa scelta imprenditoriale dipende necessariamente dalla domanda che si manifesterà negli anni a venire. Dunque, in quali condizioni è giustificata la costruzione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità? E' questo l'interrogativo che si sono posti Chris Nash e Gines da Rus, due studiosi dell'Institute for Transport Studies di Leeds. In un paper presentato all'ultima conferenza mondiale sui trasporti, i due autori sottolineano in primo luogo come la valutazione di un intervento richieda il confronto tra più alternative di investimento: in particolare, accanto alla ipotesi di costruire una nuova infrastruttura AV, dovrebbero essere indagate altre opzioni quali il potenziamento

della linea esistente, l'acquisto di nuovo materiale rotabile che consenta di incrementare l'offerta e ridurre i tempi di percorrenza, la revisione della struttura tariffaria oppure la realizzazione di una nuova autostrada.

Di norma, in presenza di una crescita del traffico, gli interventi meno costosi sono economicamente giustificati. Sarebbe quindi opportuno passare in rassegna soluzioni che richiedono via via risorse maggiori, e scegliere l'alternativa che massimizza il rapporto fra i benefici attesi ed i costi di investimento. Elemento non secondario in tale ambito è l'orizzonte temporale della spesa: anche nel caso in cui la soluzione ottima sia la realizzazione di una tratta ferroviaria ad alta velocità, se si prevede una crescita della domanda in tempi lunghi, è preferibile rimandare nel tempo la costruzione dell'opera. I benefici di una nuova linea AV possono essere raggruppati in cinque classi: risparmio di tempo per gli utenti, capacità aggiuntiva nel caso in cui la linea tradizionale sia prossima alla saturazione, domanda "indotta" (gli spostamenti che in precedenza non venivano effettuati perché il loro costo era più elevato del beneficio atteso), riduzione delle esternalità degli altri modi di trasporto e altri benefici indiretti. La parte largamente predominante dei vantaggi è costituita dal risparmio di tempo per gli attuali utenti dei servizi sulle linee tradizionali e dai nuovi spostamenti mentre gli impatti verso "terzi", minor congestione sulla rete stradale e riduzione dell'impatto ambientale della mobilità, elementi che giocano un ruolo di primo piano nella retorica dell'alta velocità, hanno un peso assai modesto. Ma qual è il numero minimo di passeggeri che rende conveniente la realizzazione di una nuova linea? Nella più favorevole delle ipotesi, ossia assumendo costi di costruzione analoghi a quelli spagnoli, intorno ai 12 milioni di euro al chilometro, elevati tassi di crescita della domanda e risparmi di tempo per gli utenti, una linea AV risulterebbe essere economicamente conveniente se il traffico nel primo anno di esercizio fosse superiore ai 6 milioni di



passaggeri. In situazioni meno favorevoli, il break-even si otterrebbe con un traffico pari a 9

milioni di viaggiatori. Valori ancor più elevati sarebbero necessari adottando ipotesi più pessimistiche. Nel caso italiano, ad esempio, i costi di costruzione delle linee ad alta velocità sono tra i più elevati in Europa e variano tra i 32 milioni per le opere già ultimate ed i 45 milioni stimati per quelle in progetto; i risparmi di tempo conseguibili grazie alle nuove tratte non sono in generale eccezionali, essendo negativamente influenzati dalla bassa velocità di percorrenza delle tratte più vicine ai nodi dove si viaggia a meno di 40 km/h contro i 60 km/h del passato. Adottando come riferimento il valore di 9 milioni di passeggeri, quali sono le linee AV che rappresentano un buon investimento per la collettività? Certamente non la Roma – Napoli costata intorno ai 20 milioni per chilometro e che, a quasi due anni dall'apertura, ha un traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri.

Ancora più negativo appare il bilancio della prima tratta completata della Torino – Milano, quella che congiunge il capoluogo piemontese a Novara. In questo caso la spesa è stata pari a circa 40 milioni per chilometro di linea. L'offerta attuale, a venti mesi dall'inizio dell'esercizio, è costituita da quattro coppie di treni al giorno. L'utenza complessiva è inferiore ad un milione di passeggeri all'anno. Considerata l'attuale offerta di collegamenti Eurostar e quella prospettata da NTV a partire dal 2011, sulla tratta Milano – Bologna potrebbero transitare trentasei treni per direzione (equivalenti ad un convoglio ogni venti minuti per dodici ore); ipotizzando che su ciascun treno viaggino in media 400 persone, si avrebbe un traffico complessivo annuo intorno ai dieci milioni di passeggeri ossia appena sufficiente a giustificare la realizzazione dell'infrastruttura. Fatta eccezione per la Bologna – Firenze non vi sono altri collegamenti in Italia ove si possa prevedere un'utenza analoga. Non paiono dunque essere opportuni, almeno nel medio periodo, investimenti volti ad accrescere drasticamente la capacità di altre tratte della rete esistente. In tutti questi casi la soluzione migliore è quella di utilizzare al meglio la capacità delle linee tradizionali.