

**Lo studio.** La valutazione costi-benefici delle tratte secondo il Politecnico di Milano

# Promossa solo la Milano-Roma

Andrea Malan

A poco più di sei anni dall'inaugurazione della prima tratta ferroviaria ad alta velocità - la Roma-Napoli - arriva un primo tentativo di valutazione economica a posteriori del complesso di investimenti degli ultimi 20 anni sulle linee Av. Lo studio di Paolo Beria e Raffaele Grimaldi, del Politecnico di Milano («An early evaluation of italian high-speed projects») dà una prima valutazione ex post dei progetti realizzati, sottolineandone «i successi e le potenzialità ancora inesprese - dicono gli autori - ma anche le significative criticità». Un tentativo importante visto che «l'investimento nella rete Av, interamente a carico dello Stato, è stato affrontato sulla base di valutazioni estremamente deboli e senza stime pubbliche e dettagliate della domanda attesa».

Lo studio analizza in primo luogo offerta e domanda dei servizi Av: la prima è rappresentata dai servizi di Trenitalia (le varie Freccie); la domanda viene stimata sui dati disponibili forniti dalla stessa Trenitalia (su base aggregata), applicando poi a questi un modello "gravitazionale" (basato principalmente sulle popolazioni dei centri toccati) per ripartirli fra le varie tratte. Per un'analisi costi/benefici vengono poi esaminati i costi di costruzione e gestione, meno il valore finale atteso dell'infrastruttura; i guadagni sono dati dai minori tempi di collegamento e dal risparmio sui costi operativi delle linee tradizionali. Tra i benefici indiretti (non considerati nella valutazione costi/benefici) gli autori citano il possibile spostamento di utenza da altri mezzi di trasporto al treno e la maggiore disponibilità di tracce per altri tipi di servizi sulle vecchie linee, anche se per questo ultimo aspetto «i maggiori problemi di capacità sono nei nodi urbani, e le linee Av non li hanno risolti».

Vediamo i saldi stimati tra costi e benefici: nel caso miglio-

## Costi e benefici dell'Alta velocità in Italia

Tratta	Torino-Milano	Milano-Bologna	Bologna-Firenze	Roma-Napoli
Costo investimento (mld euro)	7,788	6,916	5,877	5,671
Tempo viaggio 1999	1h35	1h42	0h50	1h45
Tempo viaggio 2011	1h03	1h05	0h36	1h10
Risparmio tempo (min.)	32'	37'	14'	35'
Investimento netto*	5,270	4,680	3,977	3,838
Nuovi treni AV	18	68	100	40
Treni convenzionali eliminati	10	66	110	44
<b>Domanda (milioni pass/anno)</b>				
Necessaria a giustificare investimento	14,2	8,9	19,4	7,9
Effettiva 2010 (stima autori)	1,2-1,5	5,9-7,2	9,8-12	2,6-3,2
Stima 2007 Trenitalia	2,1	8,8	11,5	4,6

(\* dedotto un valore residuo del 50% nell'ultimo anno

Fonte: Beria, Grimaldi "An early evaluation of italian high speed projects"

### CONSIDERAZIONI

Giudizio negativo per la Roma-Napoli e «molto negativo» per Torino-Milano. Il debutto di Ntv potrebbe sviluppare la domanda

re - quello della Milano-Bologna - la domanda necessaria a giustificare l'investimento sarebbe di 8,9 milioni di passeggeri l'anno, contro una stima degli autori della domanda 2010 tra 5,9 e 7,2 milioni; nel caso peggiore, quello della Milano-Torino, per pareggiare i conti servirebbero 14,2 milioni di passeggeri a fronte degli 1,2-1,5 stimati per il 2010.

La conclusione degli autori è che «i risparmi di costo e di tempi di trasporto non giustificano l'investimento per nessuna delle tratte considerate (Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli) tranne, nel caso più ottimistico, la Milano-Bologna». Questa tratta e la Bologna-Fi-

renze, secondo gli autori, «potrebbero raggiungere un saldo positivo considerando i benefici economici indiretti». Di conseguenza - e tenendo conto anche della tratta preesistente Firenze-Roma - non è complessivamente negativo il giudizio sull'intera tratta Milano-Roma. Il saldo sembra invece «negativo» per la Roma-Napoli e «molto negativo» per la Milano-Torino.

Per quanto riguarda quest'ultima linea, gli autori ipotizzano che (costi di costruzione a parte) la linea avrebbe potuto essere più sfruttata se costruita con standard non-Av, ovvero quelli simili alla "vecchia" direttissima Roma-Firenze, permettendo anche un utilizzo per servizi intermedi fra le due città. Tra Roma e Napoli invece pesa secondo Beria e Grimaldi l'estensione delle due metropoli, che per le relazioni tra due punti qualsiasi delle due aree urbane vanifica in parte i guadagni di tempo ottenuti con l'Av. Il debutto dell'operatore privato Ntv, previsto per

quest'anno, aumenterà l'offerta e potrebbe avere un effetto positivo anche sulla domanda.

Lo studio si conclude con una valutazione - con la stessa metodologia - delle future estensioni della rete Av. Gli autori ricordano che il programma delle infrastrutture strategiche «non fa alcun riferimento alla domanda attuale o prevista e manca di considerazioni costi/benefici».

Le linee considerate sono Treviglio-Padova (parte della Milano-Venezia), tunnel del Brennero, Torino-Lione, Terzo valico dei Giovi, Napoli-Bari e Venezia-Trieste. «Per tutte le linee - scrivono Beria e Grimaldi - sono previsti pesanti incrementi della domanda, spesso pari al raddoppio del traffico passeggeri e il quintuplicamento del traffico merci. Presi non loro complesso, questi trend appaiono molto ottimistici e in contrasto con la stabilità degli andamenti pre-crisi».

La linea Napoli-Bari appare debole da ogni punto di vista: pochi passeggeri, poche merci, risparmi di tempo limitati; gli autori suggeriscono che un raddoppio e modernizzazione della linea attuale sia più appropriato.

Il tunnel Torino-Lione è quello per cui le previsioni sono più ottimistiche: «Difficile da giustificare, dato il calo continuo dei traffici negli ultimi 10 anni». «Se il nostro vicino fosse stata la Gran Bretagna e non la Francia - dice Beria - il nuovo tunnel non verrebbe mai fatto» poiché gli inglesi sono molto più attenti all'analisi dei costi e benefici dei progetti. La domanda attesa è «realisticamente elevata» per la Milano-Venezia, ma attenzione, ricordano gli autori: «Traendo lezione dagli errori commessi per la Milano-Torino, la Milano-Venezia dovrebbe essere costruita con maggiore attenzione ai collegamenti a medio raggio, con un modello tedesco o svizzero, senza necessariamente puntare alla massima velocità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA