



www.lavoce.info

Infrastrutture e Trasporti

NEL TUNNEL DELL'ALTA VELOCITÀ

di [Paolo Beria](#), [Raffaele Grimaldi](#) e [Marco Ponti](#) 14.07.2010

A circa sei mesi dall'inaugurazione della linea alta velocità Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno, è possibile fare un primo bilancio del livello di utilizzo. Sembra nel complesso positivo per l'intero percorso Milano-Roma. Gli investimenti in quella tratta sono quindi giustificati nonostante i costi di costruzione eccessivi. Assai meno confortanti invece i risultati per le tratte Torino-Milano e Roma-Napoli. Ciononostante si continuano a progettare linee alta velocità ancora più discutibili, sia per il traffico passeggeri che per le merci.



A circa sei mesi dall'inaugurazione della nuova **linea alta velocità** Torino – Milano – Roma – Napoli – Salerno, è possibile fare alcune prime considerazioni sul suo livello di utilizzo. Mancano dati dettagliati sulla domanda e occorre fare riferimento all'offerta di treni come sua approssimazione. Evidentemente, in questo modo non si tiene conto di quanto i treni siano effettivamente usati, ma difficilmente i dati saranno disponibili, anche in futuro, se non in forma estremamente aggregata per scelte commerciali di Trenitalia. Inoltre, una parte di traffico alta velocità atteso non si è verificato in conseguenza della crisi: il 30 per cento in meno secondo l'amministratore delegato di Ntv Giuseppe Sciarrone.⁽¹⁾In ogni caso, una valutazione *ex post* completa potrà essere fatta solo dopo almeno cinque anni dall'attivazione perché gli effetti della nuova infrastruttura possano considerarsi maturi.

BILANCIO PER TRATTE

Tuttavia qualche riflessione sembra possibile.

In Tabella 1 si propone un confronto tra l'offerta ferroviaria attuale (giugno 2010) e il traffico alta velocità che, in prima approssimazione, giustificherebbe l'investimento delle nuove linee stimato utilizzando una metodologia semplificata di analisi costi benefici, proposta da de Rus e Nash in un recente articolo e basata sul risparmio di tempo.(2)

Tabella1– Costi (Rfi, 2007), tempi di percorrenza e traffico sulle nuove linee AV (Orario Fs, 2010)

	Torino - Milano	Milano - Bologna	Bologna - Firenze	Roma - Napoli
Costo al 2006* [M€]:	7.788	6.916	5.877	5.671
Tempo di percorrenza 1999	1h 35'	1h 42'	50'	1h 45'
Tempo di percorrenza 2010	1h 03'	1h 05'	36'	1h 10'
Treni giornalieri necessari**	90	75	176	68
Treni giornalieri 2010	16	72	98	42

* Costi dichiarati da Rfi. Non essendo attualizzato il flusso di spese negli anni di costruzione è probabile una sottostima del 20 per cento circa in termini attuali.

** Treni al primo anno necessari con ipotesi di crescita annua 3 per cento per 40 anni e 500 pax/treno.

Il traffico attuale sulla Milano – Bologna sembra giustificare l'investimento. Peggiora la situazione per le altre linee, dove sarebbe necessario più traffico per rendere ragione dell'investimento o dove i costi di costruzione sono stati tali da non avere giustificazione. Tuttavia, occorre considerare che i servizi "Av Fast" collegano direttamente Milano e Roma con risparmi di tempo più consistenti. Per questo in Tabella 2 viene studiata nel complesso la relazione Milano – Roma dividendo e pesando l'offerta alta velocità da quella alta velocità Fast.

Tabella2– Costi (Rfi, 2007), tempi di percorrenza e traffico sulla relazione AV Milano - Roma. Fonte: orario Fs (2010)

	Milano – Roma AV	Milano – Roma AV Fast
Costo al 2006 [M€]:	12.793	
Tempo di percorrenza 1999	4h 25'	4h
Tempo di percorrenza 2010	3h 30'	3h
Treni giornalieri necessari* (pesati)	86	
Treni giornalieri 2010	72 (+ 28 da Venezia)	

Abbandonando dunque la visione per tratte e spostandosi in un'ottica di sistema, il bilancio per l'intero percorso **Milano – Roma** sembra nel complesso essere positivo: c'era in qualche modo da aspettarselo, perché è una linea da sempre importante e con molto traffico.

La tratta ad alta velocità sembra quindi giustificarsi nonostante i costi di costruzione eccessivi: 100 per cento in più di quanto preventivato e anche il triplo rispetto alle medie di Francia e Spagna. **(3)** Occorre però sottolineare che i parametri ipotizzati sono piuttosto generosi nei confronti della nuova infrastruttura.

Per le linee **Torino – Milano** e **Roma – Napoli** il discorso è più complesso e i risultati assai meno confortanti. Se da un lato le due linee contribuiscono infatti a “fare sistema” e creano una parte del traffico oggi esistente sull’asse centrale, dall’altro è evidente che il traffico che le utilizza è davvero troppo scarso per giustificare l’investimento. In particolare, la Torino – Milano rappresenta un grave **insuccesso**. Una possibile parziale spiegazione del suo sottoutilizzo è che la domanda sembra muoversi su **distanze medie** assai inferiori a quelle tipiche della Milano – Napoli, come ad esempio Novara – Torino o Vercelli – Milano. Questo tipo di domanda richiede generalmente servizi frequenti e che effettuino più fermate, anche a costo di essere un po’ più lenti.

Rimane l’impressione (amara) che se i costi del sistema non fossero stati gonfiati, i treni necessari a giustificare l’investimento sarebbero stati molto più vicini alla domanda effettiva e il bilancio complessivo quindi più positivo, almeno per la Milano – Napoli.

I risultati in buona parte **deludenti** non sembrano al momento oggetto di dibattito pubblico: si stanno progettando linee alta velocità addirittura più discutibili, sia per traffico passeggeri (risibile) che per le merci (che non hanno bisogno di linee alta velocità), come la Milano – Genova (simile alla Milano – Torino) o le linee AV internazionali. Inoltre viene mantenuto lo schema che prevede la **negoziazione diretta** con un *General Contractor*, tipologia di affidamento che – secondo le stesse ferrovie e la Corte dei Conti – è responsabile di incrementi di costi fino al 20 per cento. **(4)**

(1) Vedi [International Railway Journal](#), giugno 2010, pp. 27-30.

(2) Vedi de Rus G., Nash C. A. (2007), [“In what circumstances is investment in HSR worthwhile”](#), ITS Working Paper 590, Institute for Transport Studies, University of Leeds (UK). Il tema dei benefici ambientali complessivi del nuovo sistema (non stimabili con un modello così semplificato) meriterebbe di essere approfondito in separata sede, tuttavia a nostro avviso difficilmente essi sono di entità tale da ribaltare le considerazioni qui svolte: linee con pochi treni generano anche pochi benefici ambientali.

(3) Rfi (2007). [“Rete AV/AC. Analisi dei costi”](#). Rete Ferroviaria Italiana. Ferrovie dello Stato.

(4) Delibera n. 23/2008/G – [“Realizzazione di grandi infrastrutture strategiche di livello transnazionale Corridoio V – Lione/Kiev”](#).