



Le idee

Alta velocità
 la vera analisi
 costi benefici
 e la Napoli-Bari

Ennio Cascetta

Il nostro è un Paese strano. In questi mesi ricorre il decennale dell'avvio dei servizi di Alta Velocità sulla linea Torino-Milano-Napoli-Salerno, quasi unanimemente riconosciuto come un grande successo per l'Italia, e al tempo stesso fervono discussioni e schieramenti pro-Tav e No-Tav in relazione allo sviluppo del progetto. Dieci anni di esperienza ci consentono una analisi oggettiva degli effetti e dei benefici dell'Alta Velocità.

Continua a pag. 39

Gentili a pag. 5

Segue dalla prima

ALTA VELOCITÀ, LA VERA ANALISI COSTI-BENEFICI

Ennio Cascetta

Ma anche dei rischi di non completare il sistema e creare un Paese a due velocità, con il Sud a essere ovviamente più penalizzato, insieme con la Liguria, la dorsale adriatica, il Friuli.

Dieci anni di esperienza ci dicono che l'Alta Velocità ferroviaria è stata la più importante innovazione nel sistema trasporti italiano negli ultimi decenni, così come lo furono le autostrade negli anni 60 e 70. Come le autostrade non sono solo un altro collegamento stradale, i servizi di Alta Velocità sono percepiti ed utilizzati dai viaggiatori in modo diverso dagli altri servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. Sono la metro-

politana d'Italia.

Nel 2009 (primo anno di esercizio) si sono effettuati 20 milioni di viaggi sui treni dell'Alta Velocità, nel 2017 i viaggi sulla direttrice nord-sud sono stati 43 milioni. Un traffico paragonabile a quello di una linea di metropolitana urbana a Napoli o a Milano. Sulle banchine della stazione di Bologna nelle ore di punta ferma un treno di Av ogni cinque minuti. Una domanda di trasporto ad alta velocità più che raddoppiata in soli otto anni con una crescita straordinaria in un periodo di crisi economica senza precedenti. Circa 26 milioni di viaggi sono stati sottratti alle altre modalità di trasporto con impatti molto significativi sul sistema dei trasporti nazionale e sull'ambiente: circa 10 milioni di passeggeri in meno per il trasporto aereo; la



riduzione di automobili sulle autostrade è oltre 3 miliardi di vetture chilometro all'anno, che equivale all'intero traffico della A1 fra Roma e Firenze. Ma il dato forse più sorprendente è quello della domanda generata: oltre 17 milioni di viaggi, quasi il 40 per cento dei viaggiatori totali non si sarebbe spostato se non ci fosse stata l'Alta Velocità. Questo è il risultato di trasformazioni significative nelle interazioni fra le principali città del nostro Paese, città che, per la complicata orografia e le ragioni della storia, sono tante e concentrate lungo pochi assi. Oggi oltre 4 milioni di viaggi sull'Alta velocità sono effettuati ogni anno da pendolari che vivono e lavorano in città diverse. Su alcune tratte come Torino-Milano o Napoli-Roma in un giorno feriale un viaggiatore su tre è un pendolare. Ovviamente si viaggia anche per affari (il motivo prevalente), per studio

(oltre 3 milioni) e tantissimo per visite a parenti e amici (circa 10 milioni). Notevole anche l'effetto sull'industria del turismo con quasi 9 milioni di viaggi all'anno di cui oltre due effettuati da turisti stranieri (con Firenze prima destinazione) e una nuova opportunità di visitare più città dell'arte italiane su Alta Velocità. Questi dieci anni hanno fornito anche indicazioni molto importanti per la Unione Europea. L'Italia è l'unico Paese al mondo in cui si è introdotta la concorrenza fra due operatori ferroviari sulle linee Av. Trenitalia e Italo competono su orari, tariffe, servizi ai passeggeri a tutto beneficio degli utenti e dell'investimento fatto per la infrastruttura.

Abbiamo anche capito che per i viaggiatori utilizzare i servizi di alta velocità è diverso che usare altri servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. L'Alta Velocità, Frecciarossa o Italo che sia, è percepita come un mix unico di tempi di percorrenza più brevi, collegamenti centro-centro, prezzi e tariffe diversi e più vicini alle esigenze di chi viaggia, comfort e possibilità di utilizzo del tempo a bordo, cui si aggiunge la percezione immediata di materiale rotabile nuovo. Un vero e proprio brand ben diverso dagli altri servizi ferroviari come un percorso autostradale è diverso da uno su una strada statale a due corsie.

Completare la rete dei servizi di AV sulle principali direttrici del Paese è quindi una scelta di equità, di uguali opportunità di sviluppo per tutta l'Italia, di integrazione con le altre reti europee che dal 2020 dovranno liberalizzare i servizi ferroviari di Av. Si tratta di un progetto-Paese che va ben al di là dei

benefici e costi, peraltro convenzionali e puramente economici, delle singole tratte.

In questi mesi il dibattito pubblico è invece tornato alla analisi della singola opera, senza tener conto del sistema e del progetto complessivo. Insomma l'analisi benefici-costi dei singoli progetti è l'altra faccia della medaglia della shopping list della legge obiettivo. Entrambe manifestazioni di quella che definisco la sindrome di Asperger (grave disturbo dello sviluppo caratterizzato dalla presenza di difficoltà importanti nell'interazione sociale e da schemi inusuali e limitati di interessi e di comportamento) delle infrastrutture. Ci si concentra su singole attività, fatte anche benissimo, ma non si ha la capacità di creare relazioni.

L'analisi benefici costi è invece uno strumento, per quanto convenzionale e soggettivo, utile per scegliere fra soluzioni alternative che garantiscono lo stesso obiettivo strategico. Usarla per decidere se un obiettivo va perseguito o meno rappresenta un uso im-

proprio dello strumento, come se si volesse dare un coltello da macellaio al chirurgo per operare.

Facciamo l'esempio concreto della nuova linea di Alta Velocità di Rete Napoli Bari, spesso citata dal pool di esperti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come un'opera che avrebbe un rapporto benefici costi insufficiente e che quindi non andrebbe realizzata. Il tema è se si vuole dotare il tripolo metropolitano Roma Napoli Bari e le aree interne della Campania e della Puglia di un livello di accessibilità con servizi di Av paragonabile a quello delle altre aree metropolitane italiane, come la Milano - Bologna - Firenze per capirci. Oggi c'è un servizio ferroviario fra Napoli e Bari effettuato su una linea risalente alla fine dell'Ottocento sulla quale si impiega più tempo da Napoli a Bari che per andare da Napoli a Milano. Se la risposta è positiva (come si ripete in tutte le sedi dal 2008 sulla base del progetto che allora proposero le Regioni Campania e Puglia) allora si pone il tema della scelta del progetto migliore. Il progetto del 2008 utilizzava la analisi benefici costi per decidere se fosse preferibile un percorso diretto (un'Alta Velocità "pura" più veloce e meno costosa ma che taglia fuori l'Alta Irpinia e la sua stazione) oppure il percorso con la stazione di Hirpinia. La scelta cadde su un progetto che oggi si definisce di Alta velocità di Rete, con velocità massima più bassa (200Km/h) e più stazioni che consentono anche servizi regionali.

Discorsi analoghi possono e devono esse-



re fatti per il corridoio Napoli Palermo, la Dorsale Adriatica, il corridoio Salerno Potenza e tutti gli altri che sono contenuti nel programma della rete Avr approvato con l'allegato al Def 2017 "Connettere l'Italia" che supera il concetto di nuove linee a 300 km/h ovunque e a qualunque costo. Alcune di quelle opere sono già finanziate e appaltate (es. Napoli-Bari o Messina-Catania-Palermo) altre non hanno neanche un progetto di fattibilità e attendono che si prendano decisioni importanti come la Salerno-Reggio Calabria e la Salerno-Potenza e la Roma-Adriatico. Insomma piuttosto che fare analisi benefici costi di opere già decise, coerenti con un progetto Paese e attualmente in costruzione sarebbe molto più utile fare progetti e analisi benefici/costi di soluzioni che ancora non ci sono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA