



Competitività, sostenibilità, resilienza: quello che manca alla rete dei trasporti transalpina

9,9%

IL MERCATO

La Francia è il terzo mercato di destinazione per l'export italiano, con il 9,9%, mentre l'Italia rappresenta il secondo mercato per le esportazioni francesi

Sistema mobilità

Oliviero Baccelli

Il susseguirsi di crisi geopolitiche rende sempre più strategico il rafforzamento del mercato unico europeo, come enfatizzato dai rapporti di Mario Draghi ed Enrico Letta, presentati nel 2024, ma sempre più attuali. Gli slogan all'apparenza propagandistici *Buy European*, *Made in Europe* e le più strutturate recenti iniziative della Commissione Europea, fra cui l'*Industrial Accelerator Act* e *Eu ports and industrial maritime strategies*, perseguono la competitività, sostenibilità, sicurezza e resilienza dell'economia europea, in un contesto globale sempre più incerto. L'Italia soffre queste crisi ben più della media degli Stati europei, a causa della maggior esposizione alla volatilità dei prezzi energetici e agli andamenti dell'export. Infatti, l'Italia è dipendente per il 73,5% dei propri consumi energetici da fonti di importazione, rispetto ad una media Ue del 58% e per di più quasi tutta da combustibili fossili. Inoltre, la maggior propensione all'export di beni verso Paesi extra-Ue (pari al 48%, rispetto al 45% di Germania Francia e al 37% della Spagna) è una diversificazione che in condizioni normali rappresenta un punto di forza, ma che in fasi di crisi espone a dazi, restrizioni e volatilità dei cambi con effetti immediati sulla produzione. Per l'Italia il perseguimento di questa nuova strategia europeista accelerata non può che partire da un rapido ammodernamento delle reti di connessioni attraverso le Alpi, che attualmente sono basate su infrastrutture ferroviarie realizzate fra il 1867 (linea di valico del Brennero) e il 1906 (tunnel elicoidale del Sempione) e su tunnel autostradali completati fra il 1965 (Monte Bianco) e il 1980 (Fréjus). L'unica realizzata ex novo negli ultimi 45 anni è la linea ferroviaria dedicata ai soli traffici passeggeri pendolari fra la provincia di Varese e il Canton Ticino, che dal 2017 ha messo in connessione Arcisate e Stabio. Basare le relazioni con l'Europa su una rete così obsoleta comporta extra-costi e allungamenti dei tempi notevoli. Il caso delle relazioni con la Francia è emblematico. L'interscambio di beni fra i due Paesi ha un valore pari a 112,308 mld di euro nel 2025. La Francia è il terzo mercato di destinazione per l'export italiano, con una quota del 9,9%, mentre l'Italia rappresenta il secondo mercato per le esportazioni francesi, con circa il 9,2% del totale. In assoluto si tratta di 64,950 mld di euro di export di beni dall'Italia (+ 5,3% rispetto al 2024) e di 47,358 mld di import (+7,3 per cento). Con un saldo positivo di poco oltre 17,594 miliardi di euro, la Francia si posiziona al

quarto posto fra i Paesi partner commerciali dell'Italia rispetto a questo parametro, dopo Usa, Svizzera e Regno Unito. È il primo fra i Paesi Ue.

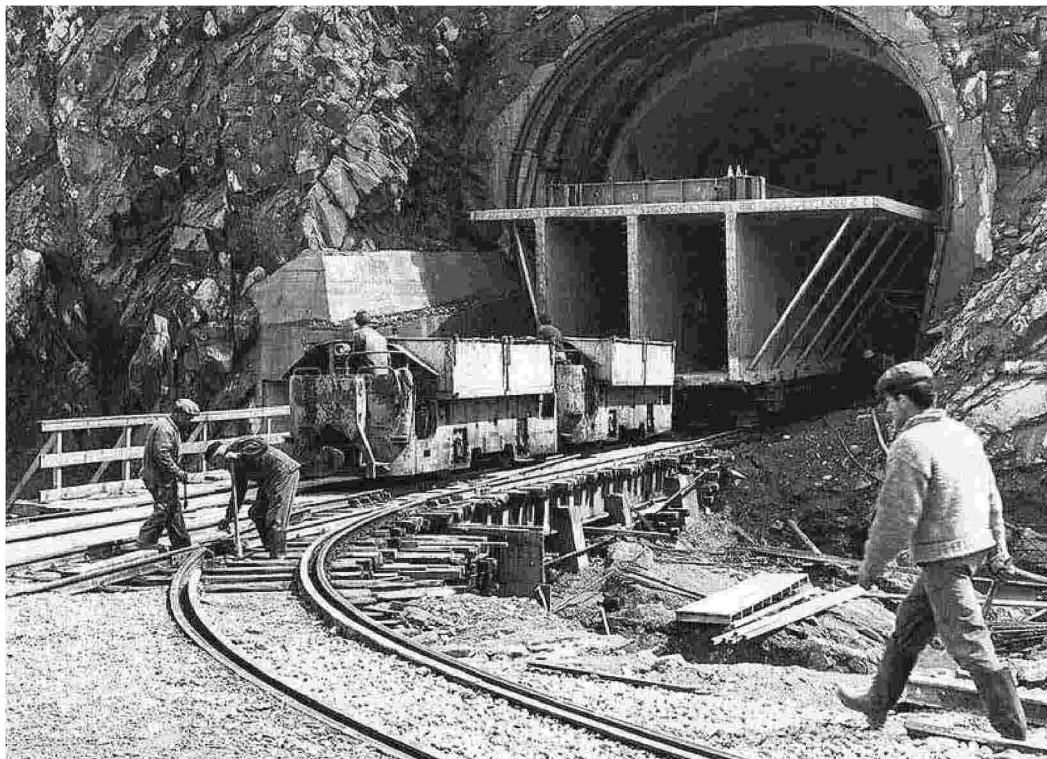
In questo contesto, è difficile immaginare un sistema meno competitivo, meno sostenibile, meno sicuro e resiliente di quello che attualmente supporta gli interscambi passeggeri e merci fra Italia e Francia. Per le tratte stradali, che gestiscono oltre il 97% dei traffici, le criticità sono molto variegate. L'autostrada costiera ha 18 gallerie e molte barriere di sicurezza non a norma, da adeguare rapidamente con cantieri molto invasivi. La strada statale del Tenda è stata riaperta a settembre 2025 dopo molti anni di chiusura, ma con limitazioni temporali molto penalizzanti, essendo aperta solo 5 ore al giorno. Anche la seconda canna del Frejus, inaugurata nel 2025, pur offrendo importanti garanzie di maggior sicurezza, soffre di due limitazioni. La prima è dettata dall'impossibilità a causa di una miopia progettuale di poter gestire i flussi in modo bidirezionale, non consentendo così di garantire la continuità del servizio quando saranno necessari i lavori di adeguamento della prima canna. La prima canna è stata inaugurata nel 1980, cioè nello stesso anno del tunnel svizzero del Gottardo, ma nel caso svizzero la realizzazione della seconda canna, il cui completamento è previsto al 2030, garantirà la continuità dei transiti grazie a una progettazione sistemica. Il secondo limite è dettato dalla tratta autostradale in alta val di Susa, completata all'inizio degli anni 80, con arditi viadotti e lunghe gallerie, che nei prossimi anni richiederanno significative manutenzioni. Il caso più critico è quello del tunnel del Monte Bianco, inaugurato nel 1965, che è già stato sottoposto a chiusure di circa 100 giorni all'anno negli ultimi anni per manutenzioni e che prevedibilmente andranno ripetute per altri 17 anni, oppure si dovrà optare per una chiusura definitiva per tre anni. La soluzione più lungimirante, ma non ancora progettata, sarebbe quella di realizzare una seconda canna parallela e valorizzare così anche gli efficienti e recenti assi autostradali di accesso, perseguendo una strategia di modello svizzero appena citato. Il modello svizzero, in questo caso basato su tunnel di base ferroviari come quelli realizzati sotto il Loetschberg e il Gottardo, è anche quello che ha offerto l'esempio a Italia e Francia per l'ammodernamento della molto limitante e vittima di frequenti frane linea storica del 1871 fra Lione e Torino, prevedendo il tunnel di 57,5 km fra Susa e Saint Jean di Maurienne. Il cantiere, l'unico di tipo ferroviario fra le due nazioni, è in piena attività in Francia e l'inaugurazione è confermata alla fine del 2033, ma il rallentamento delle tempistiche di approvazione del progetto esecutivo di una parte delle attività in Italia da parte del Ministero delle Infrastrutture ed incertezze nei co-finanziamenti

nazionali da parte del Ministero dell'Economia rischiano di non permettere il rispetto dei tempi. In una fase storica in cui l'Europa punta a rafforzare autonomia strategica e integrazione del mercato interno, la qualità delle infrastrutture non è una variabile tecnica, ma un fattore di politica industriale. Per l'Italia, il nodo alpino rappresenta oggi uno dei

principali colli di bottiglia alla competitività. Non pianificare in modo coerente e sistemico significa accettare un progressivo indebolimento della propria posizione nel cuore del mercato unico.

Responsabile area trasporti, GREEN - Centro di Ricerca dell'Università Bocconi. (Primo di una serie di tre articoli)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il traforo.

Siamo nel 1965 alla fine dei lavori. Ma furono necessari ancora altri tre anni per il completamento