

Una montagna di problemi nei trasporti tra l'Italia e l'Europa

Infrastrutture

Oliviero Baccelli

La vulnerabilità della rete dei trasporti fra l'Italia e l'Europa è emersa in modo drammatico negli scorsi mesi estivi, quando una sequenza di incidenti ferroviari, frane e cedimenti strutturali in contesti appena fuori dai confini nazionali ha messo in crisi le principali direttrici transalpine di interesse economico per l'Italia. Il deragliamento dei 30 vagoni del treno merci sulla linea svizzera del Gottardo del 10 agosto ha obbligato a chiudere una delle due canne del tunnel di base, colpendo l'unica direttrice dove ben il 75% dei volumi merci in transito internazionale utilizzano la ferrovia (dato del 2022 rispetto al 69% del 1999) e solo il 25% la strada. Sulle direttrici verso la Francia e l'Austria la quota modale della ferrovia è rispettivamente solo del 7% e del 27%, per di più in calo rispetto al 26% e 32% del 1999. Il dimezzamento della capacità del più lungo tunnel di base transalpino (56,5 km) ha obbligato a rivedere in modo radicale il programma dei treni passeggeri e merci sull'asse a maggior frequentazione di treni cargo d'Europa, lasciando a disposizione per le merci meno di 100 tracce al giorno rispetto alle 192 standard, oltre a richiedere la deviazione di tutti i treni passeggeri sulla linea storica, con allungamenti dei tempi e cancellazioni. L'assenza di indicazioni sulla data di riapertura, presumibile solo alla fine del primo semestre del 2024, è dovuta sia ad incertezze sui tempi di ripristino dei ben 8 km di binari danneggiati sia alla difficoltà di gestire per la prima volta un cantiere di manutenzione straordinaria in un ambiente particolarmente complesso per temperature e per umidità. Anche le interruzioni sull'asse del Frejus fra Italia e Francia hanno avuto pesanti ripercussioni sugli interscambi a causa di una frana di grandi dimensioni che ha provocato una chiusura temporanea dell'autostrada e della ferrovia di accesso ai tunnel lato Francia dal 27 agosto. L'evento ha obbligato a deviazioni e lunghe code di mezzi pesanti lungo l'alternativa principale, quella del Monte Bianco. Nell'arco di poche settimane è stato possibile riaprire l'autostrada che era stata inaugurata nel 1980. Al contrario la linea ferroviaria, le cui caratteristiche tecniche principali sono ferme all'anno dell'inaugurazione, cioè il 1871, richiede lavori di ripristino più complessi e con ipotesi di riapertura solo nel terzo trimestre del 2024, con conseguente cancellazione di tutti i treni, compresa l'alta velocità fra Milano e Parigi.

Ulteriori elementi di preoccupazione sono emersi ad inizio settembre, quando è stata rilevata una crepa strutturale sul tunnel stradale del Gottardo (16,5 km, aperto nel 1980) che ha richiesto una chiusura totale durata sei giorni per lavori urgenti. A completare il quadro che rende più costose e più incerte le relazioni economiche internazionali fondamentali per il sistema manifatturiero e distributivo nazionale sono le restrizioni unilaterali imposte dalla regione austriaca del Tirolo con giustificazioni ambientali lungo la direttrice stradale del Brennero. In questo caso si tratta di un mix di limitazioni per fasce orarie, per tipologie di motorizzazioni dei mezzi pesanti e di tipo settoriali, con penalizzazioni maggiori per i segmenti di traffico che prevedono il trasporto di merci più pesanti. Queste misure sono fortemente contestate per gli effetti distorsivi e penalizzanti sugli autotrasportatori italiani e tedeschi in quanto le restrizioni non si applicano per gli operatori austriaci. La Corte di Giustizia europea sarà chiamata ad esprimersi sulla base dei ricorsi portati avanti dalle principali associazioni di categoria italiane. In questo contesto di incertezza totale, la Conferenza Intergovernativa fra Italia e Francia ha deciso di posticipare al 2024 una parte delle attività di manutenzione straordinaria del tunnel del Monte Bianco effettuando nell'ultimo trimestre del 2023 solo i lavori più urgenti del tunnel stradale di 11,6 km inaugurato nel 1965. Manutenzioni che saranno ricorrenti per oltre un decennio, con le conseguenti chiusure temporanee per gestire il complesso cantiere. Ripercorrere le strategie sviluppate al Gottardo e al Frejus con la realizzazione della seconda canna stradale appare la soluzione strategica per superare le restrizioni dovute ad ipotesi di chiusure prolungate. Il numero molto limitato di opzioni stradali e ferroviarie per poter accedere all'Europa continentale, l'obsolescenza tecnica di alcuni dei principali manufatti di ingegneria civile, la dipendenza eccessiva rispetto al trasporto stradale, cioè la modalità di trasporto meno sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, oltre alla complessiva fragilità delle reti in ambito alpino rispetto ad evoluzioni del cambiamento climatico, che rendono più frequenti frane e alluvioni, sono elementi molto critici di per sé. Inoltre, il quadro di governance delle politiche dei trasporti transalpine è di tipo multivello (europeo, bilaterale e multilaterale con la Svizzera, nazionale e regionale) e questo rende ancor più complesso trovare la condivisione verso rapide soluzioni infrastrutturali, tecnologiche e organizzative, che evitino incertezze ed extra costi per gli interscambi commerciali e turistici.

Infatti, le penalizzazioni per l'Italia sono evidenti, in quanto impattano le principali direttrici verso i due Paesi con maggior interscambio commerciale e turistico dell'Italia, quali la Germania e la Francia. Includendo anche la Svizzera, si tratta delle nazioni a cui è destinato il 27,4% dell'export, proviene il 24,1% dell'import e generano complessivamente un saldo della bilancia commerciale per l'economia nazionale che nel solo primo semestre del 2023 ha avuto un valore di 8,2 miliardi di euro.

Le soluzioni infrastrutturali più importanti e condivise fra gli Stati, cioè il completamento dei due progetti ferroviari considerati prioritari a livello europeo tanto da ottenere un co-finanziamento comunitario del 50% dei costi, quello della nuova linea fra Torino e Lione e fra Verona e Monaco, richiederanno ancora poco meno di un decennio di cantieri.

Sino al 2032 gli strumenti per mitigare i rischi e i danni derivanti dagli extra costi per gli interscambi non potranno che essere di tipo tecnologico e organizzativo per favorire, ad esempio,

l'ottimizzazione delle tracce orarie ferroviarie con specializzazioni funzionali o rivedere i pedaggi con premialità per i mezzi più efficienti anche dal punto di vista energetico in grado di accelerare i rinnovi delle flotte e favorire l'utilizzo dei carburanti più sostenibili. L'obiettivo minimale prevede anche di coordinare fra gli Stati i cantieri stradali e ferroviari, necessari per le ormai continue manutenzioni straordinarie, e favorire lo sviluppo del trasporto intermodale, con attenzione specifica ai terminal, anche al fine di evitare le eccessive concentrazioni dei flussi e favorire la resilienza di un sistema evidentemente troppo fragile.

Per risolvere questa montagna di problemi, le politiche dei trasporti non possono partorire soluzioni "topolino".

Direttore del master Memit - Master in Economia e management dei trasporti, delle infrastrutture e delle supply chains

© RIPRODUZIONE RISERVATA

8,2 miliardi €

L'INTERSCAMBIO TRANSALPINO

A Germania, Francia, Svizzera è destinato il 27,4% dell'export italiano, e da questi Paesi proviene il 24,1% dell'import. Nel complesso

questi Stati generano un saldo della bilancia commerciale per l'economia nazionale che nel solo primo semestre del 2023 ha avuto un valore di 8,2 miliardi di euro.



In viaggio. La vulnerabilità della rete dei trasporti tra l'Italia e l'Europa è emersa in modo drammatico l'estate scorsa

