

INFRASTRUTTURE

La nuova linea Lione-Torino per restare in Europa

Confindustria Piemonte e Assologistica hanno pubblicato uno studio sottolineando la necessità della realizzazione della tratta per difendere l'export della nostra manifattura e per la competitività del paese.

Confindustria Piemonte e Assologistica hanno pubblicato un documento di analisi e proposta sull'attraversamento dei valichi alpini per il traffico merci, con un focus sull'arco alpino occidentale. Le due organizzazioni da sempre affermano con forza l'importanza, per le imprese e per l'economia regionale e nazionale, del completamento delle infrastrutture che connettono il nostro paese con i più importanti partner europei e extraeuropei. La drammatica questione del ponte Morandi ha fatto ulteriormente comprendere, nella sua tragicità, quanto le infrastrutture siano importanti e affatto scontate nel nostro paese e quanto la visione strategica di un'Italia centrale tra Europa e Mediterraneo, aperta a nord est e nord ovest, sia determinante per un'economia che deve il suo presente e il suo futuro all'alta capacità di esportare da parte delle nostre imprese in cui la manifattura incide per il 90%.

“Un paese moderno - sottolinea il documento - ha bisogno di reti che siano al passo con i tempi, con l'espansione del traffico (nei trasporti, nell'energia, nell'acqua e nelle telecomunicazioni). Un paese che non investe - soprattutto in infrastrutture e logistica - non ha futuro. La dotazione infrastrutturale è un requisito essenziale per la crescita economica ed è un forte elemento di inclusione poiché consente di collegare tra loro i territori, le città e l'Italia al



Oggi, l'interscambio merci tra l'Italia e la Francia è quasi totalmente svolto su strada

mondo. Quattro dei nove Corridoi Ten-T interessano l'Italia:

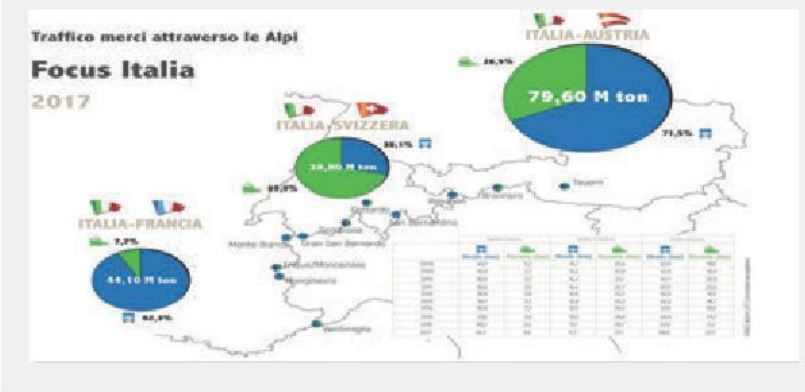
- **il corridoio Mediterraneo** è il principale asse est-ovest della rete Ten-T a sud delle Alpi e mira ad assicurare la connessione tra il quadrante sud occidentale europeo e l'Europa centro-orientale, seguendo le coste della Spagna e il sud della Francia, attraversando le Alpi, la pianura padana, la Slovenia, la Croazia e proseguendo attraverso l'Ungheria verso il confine con l'Ucraina. In Italia attraversa il nord da ovest a est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- **il corridoio Reno Alpi** attraversa i

territori con la più alta densità di popolazione europea compresi nella cosiddetta "Blue banana", che include i principali centri economici e i porti dell'Unione, come Bruxelles, Rotterdam, Amsterdam, Antwerp, Zeebrugge, le regioni del Randstad, della Rhine-Ruhr e della Rhine-Neckar, Basilea e Zurigo, Milano e Genova. In Italia passa per i valichi di Domodossola e Chiasso per raggiungere il porto di Genova;

- **il corridoio Baltico Adriatico** attraversa Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia e Italia, connettendo i porti baltici di Gdynia/Gdańsk e di Szczecin/Świnoujście con

Traffico merci attraverso le Alpi

(focus Italia, dati del 2017)



quelli adriatici di Trieste, Venezia e Ravenna passando - in Italia - per Udine, Padova e Bologna;

- **il corridoio Scandinavo-Mediterraneo** attraverso Finlandia, Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia, Malta, mettendo in contatto i principali centri urbani della Scandinavia (Oslo, København, Stoccolma, Helsinki), della Germania (Brema, Amburgo, Rostock, Hannover, Berlino, Wurzburg, Norimberga, Monaco di Baviera), dell'Austria (Innsbruck), dell'Italia (Verona, Bologna, Firenze, La Spezia, Livorno, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Palermo) e di Malta (La Valletta). In Italia il corridoio ha origine dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

All'interno di questi grandi corridoi europei, di cui l'Italia fa parte e deve continuare a far parte, opere come la Torino-Lione, il Terzo Valico, il Brennero, la tratta Brescia-Verona-Padova, il segmento fino al porto di Trieste sono i pezzi di un puzzle a valenza strate-

gica che non può essere disfatto. L'Italia è l'unico paese europeo il cui confine nord è pressoché totalmente connesso attraverso il transito alpino e il suo export è al 70% rappresentato dall'interscambio con il resto dell'Europa: questo rende evidente come la realizzazione di vie che consentano un attraversamento efficiente dell'arco alpino sia interesse prioritario dell'economia italiana. Un primo esempio di politica strategica di alto livello finalizzata a rendere più efficiente il sistema lo ha fornito la Svizzera, peraltro paese di transito non comunitario, con la realizzazione del progetto AlpTransit finalizzato a realizzare sistemi ferroviari di alta efficienza e capacità sulle relazioni Basilea-Chiasso via Gottardo e Basilea-Berna-Domodossola via Sempione. Sempre la Svizzera ha realizzato nel 2007 il tunnel a doppia canna del Lötschberg sulla linea Berna-Sempione e attivato, in prima fase, la circolazione a semplice binario in una delle due gallerie parallele. È recente la notizia che BLS, gestore dell'infrastruttura, sta avviando l'iter per realizzare il secondo binario nell'altra galleria. Quest'altro miglioramento renderà ulteriormente vantaggioso per il

mercato italiano l'utilizzo della ferrovia per i valichi alpini. Su tutta la linea svizzera circoleranno treni, secondo gli standard europei, da 2.000 ton, lunghezza 750 m, sagoma P80/410, trainati da un solo locomotore, con notevoli riduzioni di costo e incrementi di produttività.

L'esempio della Svizzera dovrebbe essere seguito anche dall'Italia, sottolinea il documento, "per aiutare a difendere l'export delle aziende italiane, sviluppando una strategia analoga ed estesa per il complesso dell'arco alpino, tenendo presente che le regole comunitarie e le politiche dei paesi a nord delle Alpi sono indirizzate per il futuro a un crescente utilizzo del sistema ferroviario con l'obiettivo di una drastica riduzione degli effetti negativi, specie ambientali, connessi con il trasporto stradale".

Se il progetto svizzero consente un migliore flusso in direzione nord-sud, congiuntamente alla realizzazione del tunnel di base del Brennero, il problema di razionalizzare i flussi est-ovest dell'arco alpino occidentale attraverso la Francia rimane aperto. Altrettanto dicasi della rivisitazione a standard europeo della linea ferroviaria di connessione dal porto di Genova alla frontiera svizzera, da un lato, e al nodo di Torino, dall'altro, per offrire al mercato dell'Italia nord occidentale e ad alcuni mercati del nord ovest europeo una valida alternativa ai porti del Northern Range.

L'interscambio merci con la Francia rappresenta, per importanza, il secondo mercato di interesse per l'economia italiana, inferiore solo all'interscambio con la Germania. Nel 2017 l'interscambio merci con la Francia è stato di 44,1 milioni di ton,

(valore in crescita del 4% rispetto al 2016). Inoltre, con transito attraverso la Francia, per interscambio con Spagna e Portogallo, si sono registrati altri 8 milioni di ton.

Si raggiunge così il valore di complessivo di 52,1 milioni di tonnellate. Il trasporto ferroviario è limitato a un 7,7%, ed è quasi esclusivamente garantito dalla linea storica del Fréjus. Questa situazione, pur evidenziando un notevole dinamismo dei flussi italiani come volumi assoluti, è palesemente in grande distonia con il transito in tutto il resto dell'arco alpino per quanto riguarda le scelte modali. Ciò avviene per l'impossibilità attuale di incrementare significativamente il numero di tracce ferroviarie nel tunnel storico e per le limitazioni di sagoma che non consentono di trasportare i semirimorchi con altezza 4 m che rappresentano l'unità di carico dominante nel trasporto combinato europeo. Il tutto aggravato dal disinteresse dei gestori dell'infrastruttura per una linea destinata a essere sostituita.

Una linea ferroviaria Torino-Lione completamente rivista con l'approntamento di un nuovo tunnel del Fréjus allineerà anche questa direttrice di traffico alle caratteristiche tecnico/funzionali già in essere con il nuovo Gottardo e, entro il 2027, con il tunnel del Brennero. Il sistema TENtec dell'Unione evidenzia che a lavori ultimati nel 2030 il potenziale giornaliero della nuova linea sarà di 250 treni/giorno, in linea con i potenziali di attraversamento della Svizzera (Gottardo più Lötschberg) pari a 420 treni/giorno e del nuovo tunnel del Brennero pari a 300 treni/giorno, tutte linee adeguate alla sagoma P/C80 che consente il trasporto su rotaia di semirimorchi 4 metri di altezza. La nuova linea a com-



Lavori alla galleria del Ceneri in Svizzera

pletamento rispetterà totalmente i citati parametri standard europei: traino 2.000 ton, lunghezza treno 750m, sagoma P/C 80-410. "Sono anche da sottolineare - nota il documento **Confindustria Piemonte** e Assologistica - le decisioni a livello politico da parte del governo francese che ha recentemente dato, nella persona del ministro competente, precisi input, a Snfc di continuare a progettare il potenziamento della rete di accesso al tunnel di base, da realizzare per fasi funzionali con il coinvolgimento dei territori".

Prendendo a riferimento i dati degli altri valichi alpini, il documento suppone, prudenzialmente, che il 70% del traffico via Fréjus sarà con la nuova linea intermodale. "Ne conseguirebbe un potenziale di 176 treni/giorno, da 2.000 ton e 750 m di lunghezza, con un volume massimo trasportabile di 38 (trasporti) x 176 (tr/gg) x 240 (gg/aaaa) = 1.605.000 unità di carico all'anno. Considerati i parametri stagionali e gli standard di riempimento

dei treni, si può affermare che il potenziale reale può essere di 1.605.000 x 0,8 = 1.284.000 circa trasporti/anno, considerando i due sensi di marcia. Questo significherebbe che al 2030, il 37% (1.284.000/3.500.000) del traffico merci - da e per la Francia e di transito - potrà essere dirottato dalla gomma al trasporto combinato, in linea con le indicazioni europee contenute nel Libro Bianco del 2011 che pone gli obiettivi di trasformare in intermodale entro il 2030 il 30% del traffico oltre i 300 km incrementato al 50 % entro il 2050". Da sottolineare inoltre che la nuova configurazione a standard europeo consentirà costi di esercizio certamente inferiori agli attuali, tenuto conto che i treni, come detto, potranno essere di 2.000 tonnellate e 750 metri di lunghezza. Ciò consentirà una netta riduzione di tariffa per il trasportato sulla tratta ferroviaria infatti la maggior potenza trainabile e l'incremento del numero dei carri comporterà maggiorazioni di costo marginali in rapporto all'incremento di produttività. ■