

Trasporti nelle Alpi: a che punto siamo



A cura di Vanda Bonardo e Francesco Pastorelli

Contributi di: Dario Ballotta, Alberto Collidà, Andrea Debernardi, Damiano Di Simine, Anna Donati, Lorenzo Frattini, Angelo Tartaglia, Andrea Wehrenfennig, Mario Zambrini.

Maggio 2016

SOMMARIO

Introduzione.....	Pag. 4
Il peso del settore trasporti sulle emissioni e prospettive di contenimento.....	Pag. 7
<i>Mario Zambrini (Ambiente Italia)</i>	
Trasporto merci attraverso le Alpi. Scenari e prospettive	Pag. 15
<i>Angelo Tartaglia (Politecnico di Torino e gruppo di supporto alla Unione Montana Valle Susa per la ipotizzata nuova linea Torino-Lione)</i>	
Lo stato delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture	Pag. 19
<i>Anna Donati (Gruppo Mobilità Kyoto Club)</i>	
Stato delle infrastrutture del segmento alpino Ventimiglia –Tarvisio e loro utilizzo	Pag. 23
<i>Dario Balotta, Vanda Bonardo, Alberto Collidà, Lorenzo Frattini, Francesco Pastorelli, Andrea Wehrenfennig</i>	
L’apertura del tunnel ferroviario del Gottardo e il mancato potenziamento della rete sul versante italiano.....	Pag. 34
<i>Dario Balotta (Responsabile Trasporti Legambiente Lombardia)</i>	
Trent’anni di attraversamenti alpini: un’occhiata retrospettiva e qualche riflessione per il futuro	Pag. 35
<i>Andrea Debernardi (Studio META)</i>	
Considerazioni sullo stato di attuazione de protocollo Trasporti	Pag. 47
<i>Francesco Pastorelli e Vanda Bonardo (CIPRA Italia)</i>	
Le nostre proposte	Pag. 50
Bibliografia	Pag. 53
La CIPRA	Pag. 54

Immagini di copertina: © Iniziativa delle Alpi

Introduzione

La catena alpina rappresenta una cerniera tra l'Italia ed il resto dell'Europa. Attraverso le Alpi, lungo valichi stradali, autostradali e ferroviari, transitano ogni anno milioni di persone e vengono trasportate milioni di tonnellate di merci. Purtroppo la modalità prevalente del trasporto attraverso le Alpi, sia per le merci che per i passeggeri, continua ad essere quella su gomma con conseguenti problemi legati al traffico per chi vive nelle vallate alpine. Da sempre la questione dei trasporti caratterizza le politiche della CIPRA e in vista dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo CIPRA Italia torna a puntare i riflettori sui trasporti nelle Alpi. Lo fa con il contributo di esperti del settore, ai quali va un sentito ringraziamento per la disponibilità concessa, e delle associazioni aderenti con le quali si auspica una proficua collaborazione su tematiche così importanti per le Alpi. Con questo dossier si vuole ricordare che la protezione del clima non si attua se si trascura il settore dei trasporti e la sola realizzazione di infrastrutture, non accompagnata da opportune politiche trasportistiche, non sarà sufficiente a perseguire l'obiettivo del trasferimento modale da tempo dichiarato dai Paesi alpini e dall'Unione Europea.

Federica Corrado, Presidente di CIPRA Italia

CIPRA Italia fa il punto in vista dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo

In vista dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo ed ad oltre vent'anni dall'entrata in vigore della Convenzione delle Alpi CIPRA Italia fa il punto sulla situazione dei trasporti sul versante italiano dell'arco alpino, fra progetti di nuove grandi opere e ritardi cronici nell'attuazioni di politiche trasportistiche. Tra un quinto e un terzo delle emissioni nelle regioni alpine dipendono direttamente dalla mobilità. Ciononostante in Italia come in gran parte dell'Europa, in questi anni la maggioranza degli sforzi volti alla riduzione delle emissioni di CO₂ si è concentrata sui consumi elettrici, ma per quanto riguarda i trasporti non si è fatto quasi nulla.

Il trasporto delle merci in treno, rispetto al trasporto su gomma produce una quantità notevolmente minore di esternalità, in termini di emissioni inquinanti locali e di gas climalteranti, in termini di riduzione della congestione stradale ed dell'incidentalità e, in modo indiretto, anche in termini di impermeabilizzazione dei suoli da parte di nuove infrastrutture autostradali. Tuttavia il trasporto stradale continua a giocare un ruolo predominante mentre il trasporto ferroviario, tranne situazioni particolari permane minoritario. Fino ad oggi è stata favorita unicamente la realizzazione di nuovi assi di trasporto per servire la mobilità nelle lunghe distanze, ma non si è fatto nulla per superare il pesante squilibrio in favore della gomma. Quasi ovunque in questi ultimi anni il servizio di trasporto merci su rotaia non è migliorato. Non sono state risolte inefficienze funzionali, in corridoi chiave come quelli tra Germania, Austria e Italia. La Svizzera sta ottimizzando il sistema infrastrutturale ferroviario con la creazione dei nuovi tunnel transalpini Sempione Lötschberg e Gottardo con l'asse del Gottardo nella sua integralità nel 2020 (Ceneri). L'Italia invece non ha saputo approfittare dell'occasione creata dalla Svizzera e accompagnare lo sviluppo del progetto Alptransit. Per troppi anni ci siamo concentrati su una linea tutto sommato secondaria per l'interscambio merci italiano, qual è la Torino-Lione o su infrastrutture «inutili», come la nuova autostrada Milano-Brescia (Brebemi), costata ai contribuenti 2,4 miliardi di euro, tralasciando il resto della rete ferroviaria e non ci siamo invece occupati di aspetti strategici e non di dettaglio come la realizzazione dei raccordi ferroviari e dei servizi logistici di interscambio nell'area tra Novara e Milano, dove sbarcherà la più grande infrastruttura per l'interscambio commerciale tra Italia e resto d'Europa.

Così mentre gli svizzeri lavorano per l'**apertura al traffico del tunnel di base del Gottardo** noi siamo piuttosto impreparati a ricevere l'impatto sulla nostra rete ferroviaria della valanga di merci che lo attraverseranno, e che invece che proseguire il loro viaggio su ferro finiranno per riversarsi su centinaia di migliaia di TIR, aggravando il quadro di inquinamento della Pianura Padana. Infatti la scarsa competitività del vettore ferroviario italiano (alti costi e tempi di resa delle merci) hanno fatto sì che nell'ultimo decennio la quota modale ferroviaria, rispetto alle altre modalità di trasporto, passasse dal modesto 13% al 7%, quota tra le più basse d'Europa (media UE 18% con la Svizzera al top con il 68%).

La **Convenzione delle Alpi attraverso il Protocollo Trasporti** impone ai Paesi aderenti un obiettivo di riduzione del traffico di transito, la rinuncia a realizzare potenziamenti della viabilità di attraversamento alpino e una decisa politica di sostegno al trasporto su ferro, anche basata su strumenti regolativi di natura economica e fiscale. Tuttavia dagli anni 70, mai come oggi, le Alpi sono state minacciate da progetti stradali. In tutti i paesi alpini sono in programma o già in costruzione potenziamenti degli assi di transito attraverso le Alpi. Una politica questa che ci vede in netta opposizione, CIPRA mantenendo fede alla sua *mission* per la protezione delle Alpi, vuole riaffermare il suo ruolo di controllore dell'applicazione della Convenzione e chiedere con forza che non venga disatteso il Protocollo Trasporti e con esso l'importante articolo 11. Realizzare i raddoppi dei tunnel stradali come quelli del Frejus e del Gottardo significa violare il Protocollo, che impone alle Parti di astenersi dal realizzare nuova capacità stradale transalpina. Ed è anche il modo migliore per vanificare i potenziamenti ferroviari su cui i Paesi stanno investendo risorse. Laddove possibile occorre abbandonare progetti di potenziamento della strada e introdurre misure di disincentivo e regolazione del traffico stradale. Va fissato un contingente massimo di transiti commerciali e un meccanismo come la Borsa dei Transiti per regolarlo con equità e secondo criteri di sostenibilità ed efficienza logistica. Questa è la vera sfida sia per le merci sia per i passeggeri!

Il nuovo amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncin ha dichiarato che uno dei suoi obiettivi prioritari sono le merci e ora noi stiamo attendendo nuovi segnali di questo cambiamento di rotta rispetto ai predecessori. Una sana politica dei trasporti deve comunque puntare sul disaccoppiamento tra crescita dei commerci e crescita delle percorrenze stradali delle merci, da perseguire con l'ottimizzazione logistica (riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto, ottimizzazione dei carichi) e con il trasferimento modale. L'esperienza svizzera della tassa sul trasporto pesante ci ha insegnato che l'imposizione di un maggior costo sul trasporto stradale funziona bene nel favorire l'ottimizzazione logistica (è diminuito in modo molto significativo il transito di mezzi pesanti, pur a parità di merci trasportate), meno bene sulla diversione modale. Fermi restando i numeri assolutamente apprezzabili del trasporto merci su ferro operato in Svizzera, nei fatti non si è verificato, se non in minima parte, l'atteso aumento del trasporto su ferro.

Nella regione alpina, i trasporti di merci su rotaia sono ostacolati da prezzi non competitivi, carenza di puntualità e affidabilità dei servizi ferroviari e scarse possibilità di rintracciare la merce nella catena del trasporto. La frammentazione delle infrastrutture per il sistema ferroviario comporta un ulteriormente svantaggio rispetto al sistema stradale. Questa frammentazione di diversi sistemi ferroviari e la mancanza di integrazione e interoperabilità riduce le opportunità delle compagnie ferroviarie di offrire servizi internazionali rapidi, affidabili ed efficienti. Il trasporto intermodale, che potrebbe contribuire ad alleggerire il carico del traffico stradale, sebbene in aumento, è ancora limitato: i servizi ferroviari infatti sono spesso caratterizzati da inefficienze. La mancanza di pianificazione, le divergenze a livello nazionale e sub-nazionale, le differenze tecnologiche per quanto riguarda il materiale rotabile e i sistemi di segnalazione, il diverso livello di addestramento

del personale, nonché i differenti sistemi di gestione sono tutti problemi che occorre considerare per dare vita ad una vera rete ferroviaria europea integrata.

I nuovi trafori alpini di per sé non consentono una maggiore competitività delle ferrovie, ma solo una potenziale maggiore quantità di treni. In legge di stabilità 2016 sono stati approvati dal Governo **incentivi come il “ferro-bonus” e il “mare-bonus”**. Tuttavia il Governo prosegue con gli aiuti all'autrasporto annullando in parte gli effetti degli incentivi per il trasporto ferroviario e marittimo. Per non essere fine a se stessi questi provvedimenti hanno bisogno di essere accompagnati da azioni concrete di investimenti e normative. Non va solo assicurato che le merci ferroviarie arrivino fino ai terminali del nord Italia, ma che le unità di carico casse mobili, container e semirimorchi non proseguano via Tir per il centro e il sud Italia. L'alta velocità, nonostante i suoi 1.300 km di sviluppo, non è ancora diventata alta capacità e non è utilizzata per il trasporto delle merci per cui la rete tradizionale principale non è in grado di accogliere i consistenti volumi di traffico merci che si riversano sulle strade. In condizioni di rete tradizionale insufficiente e congestionata (treni pendolari, intercity, regionale e merci) diventa prioritaria una nuova programmazione, che parta dall'analisi critica della situazione attuale, definisca gli obiettivi da perseguire e individui le strategie e le relative linee d'azione per il raggiungimento di tali obiettivi. Una scelta coerente da mettere in atto subito per il recupero di capacità sull'asse est ovest nella pianura padana (alla luce anche della realizzazione del traforo del Brennero) sarebbe di realizzare, non una linea ad Alta Velocità come quella in programma tra Treviglio, Brescia, Verona e Padova, ma un quadruplicamento ferroviario tradizionale per poter essere utilizzato sia dai treni merci che da quelli viaggiatori.

A seguito della cancellazione **della legge obiettivo** dal Codice Appalti, pur permanendo il rischio che le grandi opere restino in corsa con una transizione lunga e dall'esito incerto, gli ambientalisti auspicano che in tempi brevi il Paese si doti di un Piano nazionale della Mobilità che aggiorni le valutazioni e gli obiettivi del Piano Generale della Logistica e dei Trasporti (del marzo 2001) che era stato spazzato via dalla legge Obiettivo. Per questo seguiremo con attenzione l'evoluzione dell'Allegato al DEF (aprile 2016) con la **“Strategia per le infrastrutture di Trasporto e della Logistica”** dove il Ministro Delrio propone per il futuro di tornare alla pianificazione dei trasporti, integrando politiche, regole, incentivi, selezione e realizzazione delle infrastrutture, come un unico disegno da reimpostare.

Un richiamo alla pianificazione che non può essere slegata da un'attenta analisi delle **tendenze strutturali** in atto. Infatti in Europa i mercati di beni trasportabili in ferrovia o su strada tendono appunto ad essere vicini alla saturazione (le città e le case sono letteralmente piene di merci). Ciò dà conto delle tendenze chiaramente in atto prima della crisi del 2008 riguardo al traffico terrestre europeo attraverso le Alpi (dati DATEC): in crescita piuttosto regolare lungo le direttrici nord-sud collegate ai porti del Mediterraneo, in calo ininterrotto attraverso l'arco alpino occidentale interposto tra mercati simili e materialmente vicini alla saturazione. Il rimbalzo dopo la fase acuta della crisi ha portato a recuperare in gran parte la situazione antecedente, con l'andamento est-ovest in calo ulteriore e quello nord-sud in risalita, senza però mostrare un chiaro trend verso un aumento condizionato com'è da una crisi economica che coinvolge anche i paesi emergenti, in quanto non legata a fattori umani ma a ormai visibili e concretamente individuabili limiti materiali.

Il peso del settore trasporti sulle emissioni e prospettive di contenimento

di Mario Zambrini (Ambiente Italia)

Il contributo del settore dei trasporti

Secondo l'ultimo report dell'Agenzia Internazionale per l'Energia e della Unione Internazionale delle Ferrovie¹, che restituisce elaborazioni su dati 2012, a livello mondiale il 23,1% delle emissioni di CO₂ da combustione di carburanti è attribuibile al settore dei trasporti (73,2% al trasporto stradale, 10,4% alla navigazione, 10,5% al trasporto aereo e 3,6% al trasporto ferroviario)². La medesima fonte quantifica a livello europeo (EU 27) il dato relativo al settore dei trasporti intorno al 30,4% (71,1% trasporto su strada, 13,9% navigazione, 12,7% trasporto aereo e 1,5% trasporto ferroviario)³. Negli Stati Uniti il settore dei trasporti pesa per il 34,4% sulle emissioni da combustione di carburanti, in Giappone per il 20,6%, in Russia per il 17,5%, in India 12,7% e in Cina per il 9,6%. Il compendio statistico sui Trasporti pubblicato annualmente dalla Commissione Europea⁴ quantifica in complessive 4544 Mt di CO₂ eq. le emissioni di gas climalteranti (*Greenhouse Gas*, GHG) rilasciate dai 28 stati membri nel 2012, di cui 1173 Mt attribuibili al settore dei trasporti (26% circa). Nelle figure che seguono si rappresentano rispettivamente l'andamento delle emissioni di GHG stimate in Italia e UE (indici in base 1990=100) totali e relative al settore dei trasporti, e l'andamento dal 1990 al 2012 della percentuale di emissioni attribuibili al settore dei trasporti sul totale delle emissioni sempre a livello UE e in Italia. Per quanto riguarda in particolare la tendenza delle emissioni (Fig. 1), si osserva innanzitutto che, mentre il dato nazionale relativo alle emissioni complessive presenta un andamento decisamente divergente da quello medio europeo fino al 2004-2005, il dato relativo alle emissioni dei trasporti presenta una tendenza sostanzialmente omogenea a quella della media europea, per poi caratterizzarsi per una contrazione più marcata a partire dal 2008.

La percentuale di emissioni da trasporti sul totale (fig. 1) vede un dato medio europeo inizialmente più contenuto rispetto a quello nazionale e un progressivo allineamento dei due dati, che trova conferma nella successiva figura 2, che oltre a restituire la notevole variabilità del dato fra i paesi UE evidenzia la corrispondenza fra dato italiano e media europea.

¹ International Energy Agency, International Union of Railways, *Railway Handbook 2015 Energy Consumption and CO₂ Emissions*, 2015

² Le percentuali sono in leggera crescita rispetto ai dati riportati nella edizione precedente del rapporto, relativi al 2011, che attribuivano al settore una percentuale pari al 22,7% (72,6% trasporto stradale, 11% navigazione, 10,6% trasporto aereo, 3,3% al trasporto ferroviario)

³ Le percentuali della precedente edizione erano rispettivamente pari a 31% (dato totale), 70,9% (strada), 14,4% (navigazione), 12,6% (aereo) e 1,5% (ferrovia).

⁴ European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

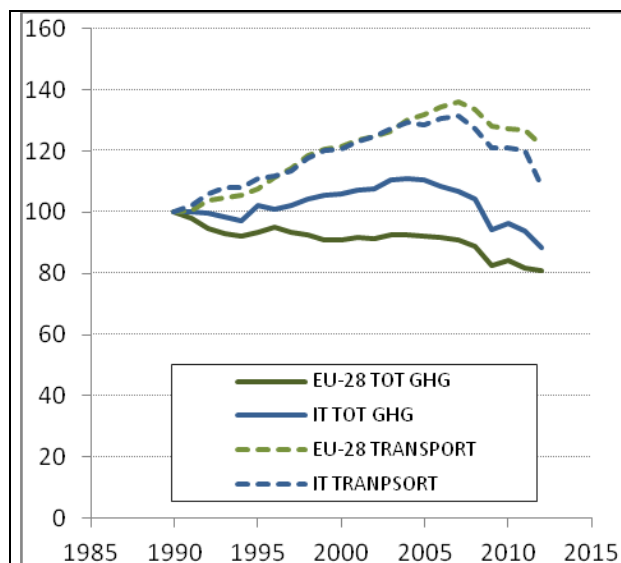


Figura 1: Emissioni di gas serra (GHG) totali e settoriali (trasporti, include bunkeraggi internazionali⁵) nell'UE e in Italia, Indici su base 1990=100.

Fonte: ns. elab. su dati CE Statistical Pocketbook 2014

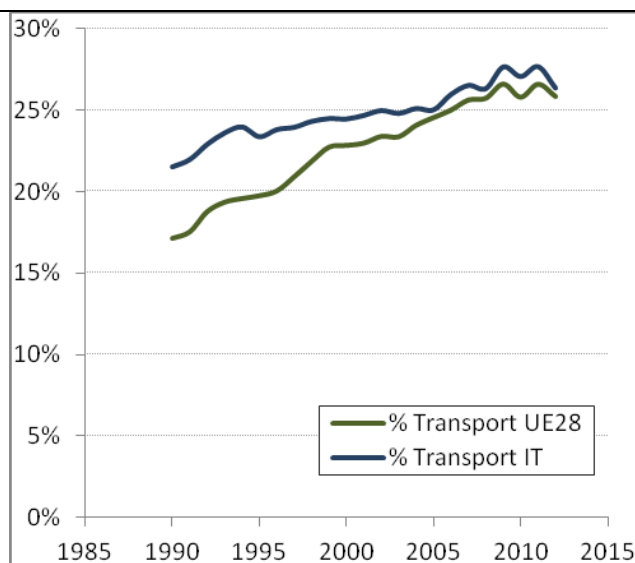


Figura 2: percentuali di emissioni di gas serra attribuibili al settore dei trasporti sulle emissioni totali, Italia e UE28

Fonte: ns. elab. su dati CE Statistical Pocketbook 2014

Per quanto riguarda, infine, la ripartizione percentuale delle emissioni di GHG da trasporti fra i diversi modi, il rapporto TERM 2015 dell'Agenzia Europea⁶ riporta – relativamente al 2013 – i seguenti valori rappresentati nella seguente figura:

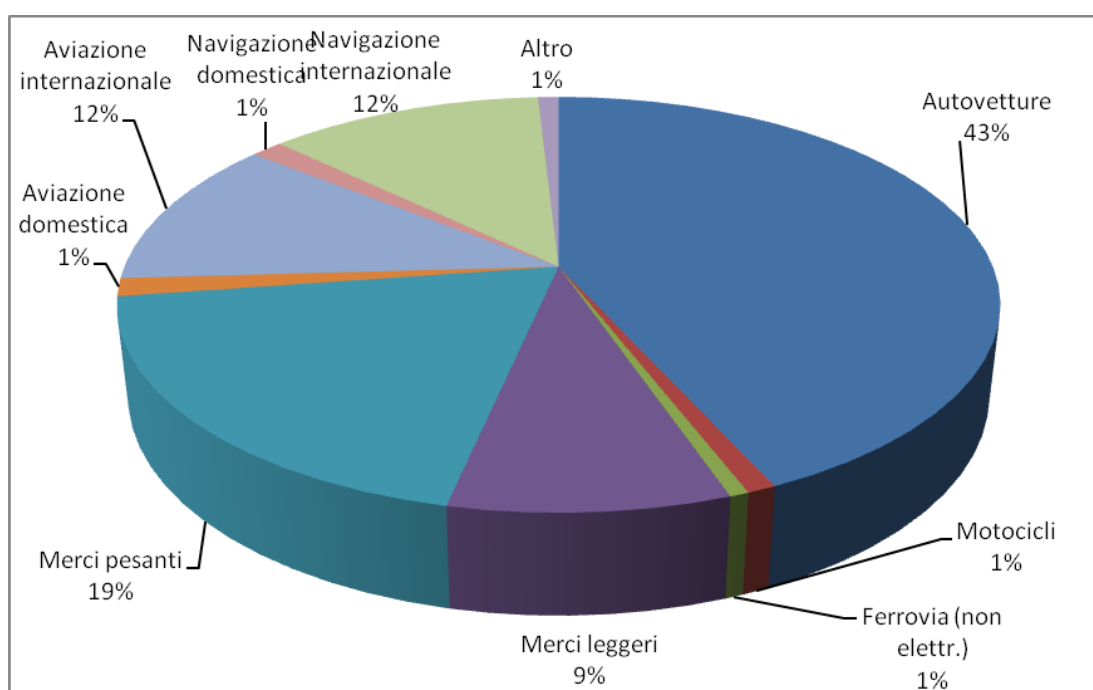


Figura 3: Ripartizione percentuale delle emissioni di GHG Settore Trasporti (Anno 2013) Fonte: EEA TERM Report 2015

⁵ Per bunkeraggio si intende il rifornimento di carburante di navi e/o aeromobili impegnati su tratte marittime e/o aeree internazionali.

⁶ European Environment Agency, *Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration, TERM 2015: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, EEA Report 7/2015

Al netto delle emissioni indirettamente attribuibili al trasporto ferroviario (che sono contabilizzate nella fase di produzione di energia elettrica), al trasporto passeggeri su strada è dunque attribuibile il 44% delle emissioni totali, al trasporto merci su strada il 28%, mentre a aereo e navigazione sono rispettivamente riconducibili il 13,0 e il 13,4% delle emissioni del settore. Una più articolata attribuzione delle emissioni di GHG da trasporti sulla base dei principali segmenti di mobilità è invece contenuta nell'edizione 2013 del rapporto TERM⁷, che con riferimento ai dati 2010 attribuiva al trasporto passeggeri il 58% del totale di settore (urbano 16%, interurbano 31%, intercontinentale 11%) e al trasporto merci il 42% (urbano 9%, interurbano 23%, intercontinentale 10%). Nel complesso, dunque, la mobilità urbana conterebbe per il 25% delle emissioni di GHG da trasporti, quella interurbana per il 54%, quella intercontinentale per il 22%).

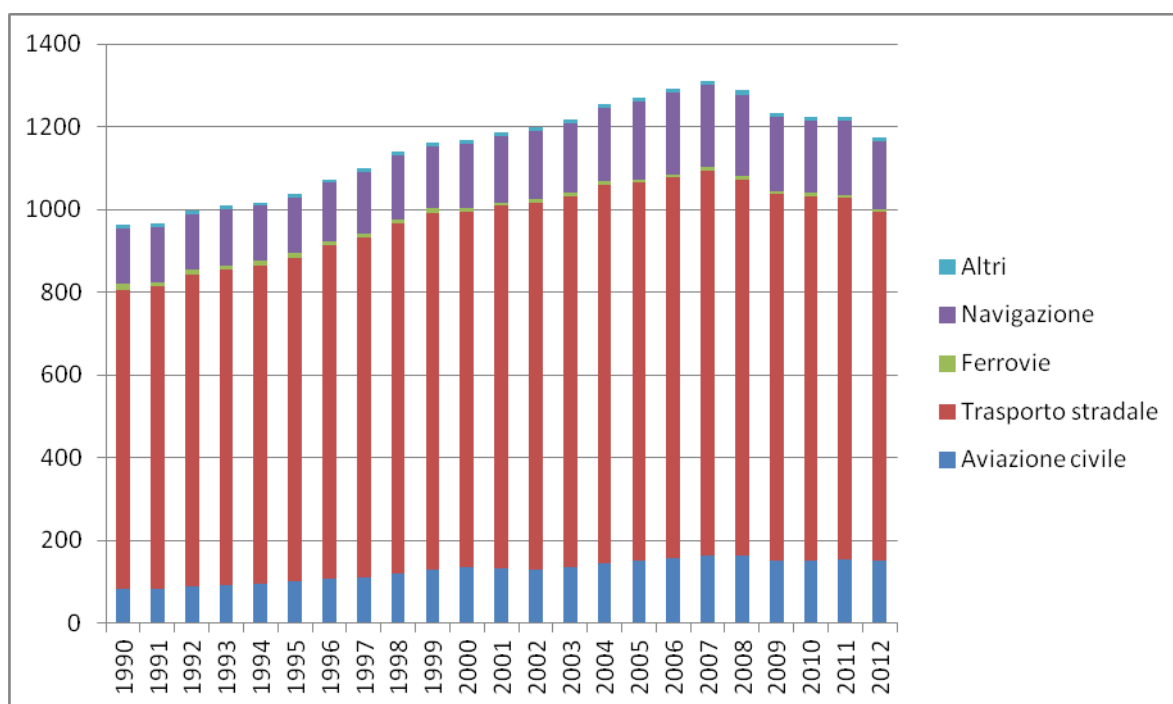


Figura 4: Emissioni di GHG da Trasporti per modo di trasporto (inclusi i bunkeraggi internazionali), dati in Mt equivalenti di CO₂ (Fonte: Commissione Europea, Statistical Pocketbook 2015)

Maggiormente spostato sul trasporto su strada il peso delle emissioni settoriali registrate in Italia (dato 2012), la cui ripartizione percentuale fra modi di trasporto è rappresentata nella figura 5. Nel nostro paese l'aviazione civile contribuisce con il 9,6% alle emissioni di GHG, il trasporto su strada con l'81%, il trasporto ferroviario con lo 0,04%, la navigazione con l'8,8%.

⁷ European Environment Agency, *A closer look at urban transport, TERM 2013: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, EEA Report 11/2013

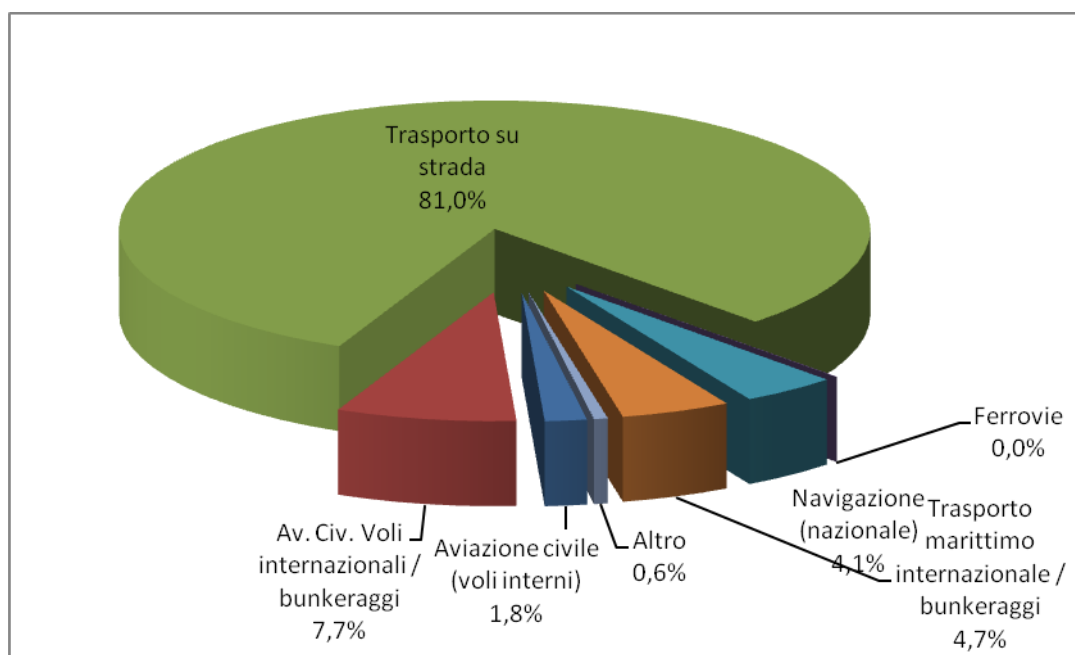


Figura 5: Ripartizione percentuale delle emissioni nazionali italiane di GHG da Trasporti per modo di trasporto (incl.bunker, dato 2012) (Fonte: Commissione Europea, Statistical Pocketbook 2015)

Il trend delle emissioni climalteranti in UE e in Italia

L'edizione 2015 del rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente sull'impatto del settore dei trasporti sull'ambiente⁸ presenta, come tutti gli anni, una sintetica valutazione della performance del sistema dei trasporti europeo in relazione all'obiettivo di riduzione delle emissioni di GHG che l'Unione Europea quantifica in una riduzione del 60% delle emissioni del settore (incluso il trasporto aereo internazionale, esclusi i bunkeraggi marittimi) contabilizzate nel 1990 entro il 2050, con un target intermedio fissato al 2030 entro il quale le emissioni del settore dovranno essere del 20% inferiori a quelle contabilizzate nel 2008⁹.

Dal 1990 al 2013, secondo il rapporto TERM, le emissioni di GHG si sono ridotte in tutti i principali settori economici della UE ad eccezione del settore dei trasporti, le cui emissioni nel periodo sono aumentate del 19,4% (13% se si escludono le emissioni derivanti dalla navigazione aerea internazionale). A partire dal 2007 si registra una costante riduzione delle emissioni anche nel settore dei trasporti sebbene le prime stime elaborate dall'Agenzia relativamente al 2014 evidenzino un leggero incremento (il primo dopo 7 anni). Nonostante il trend decrescente (non casualmente avviato nel 2008, contestualmente alla crisi economica globale), le emissioni del settore dei trasporti sono tuttora del superiori ai livelli 1990; per raggiungere l'obiettivo indicato dal Libro Bianco 2011 le emissioni del settore dovrebbero dunque ridursi del 67% entro il 2050.

Per quanto riguarda, in particolare, la situazione italiana, i dati elaborati dall'Istituto Superiore per la

⁸ European Environment Agency, *Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration, TERM 2015: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, EEA Report 7/2015

⁹ Libro bianco della Commissione Europea COM (2011) 144 DEF, 28 marzo 2011: «.... è necessaria una riduzione di almeno il 60% di tali emissioni — entro il 2050 — rispetto ai livelli del 1990 (corrispondente ad una riduzione delle emissioni di circa il 70% rispetto al 2008). Per il 2030 l'obiettivo del settore dei trasporti è una riduzione delle emissioni di gas serra del 20 % rispetto ai livelli del 2008».

Ricerca e la Protezione Ambientale (ISPRA)¹⁰ ed annualmente trasmessi alla Commissione Europea rendono conto della drastica riduzione delle emissioni di gas climalteranti intervenuta negli ultimi anni, ed in particolare a partire dal 2007, anno nel quale l'indicatore ha raggiunto il livello massimo; per contro, il dato riferito all'ultimo anno disponibile (2014) evidenzia una inversione di tendenza con un dato nuovamente in crescita dopo sette anni di riduzione.

Si noti in particolare la drastica riduzione intervenuta fra 2011 e 2012, quando le emissioni risultano essersi ridotte di oltre il 10% (parallelamente alla riduzione della domanda complessiva di trasporto passeggeri del 10% e di quella di trasporto merci dell'8% evidenziate dai dati riportati nel Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture 2012-2013). È dunque il calo della domanda riconducibile alla congiuntura economica negativa degli ultimi anni ad aver determinato – almeno in parte - la riduzione delle emissioni.

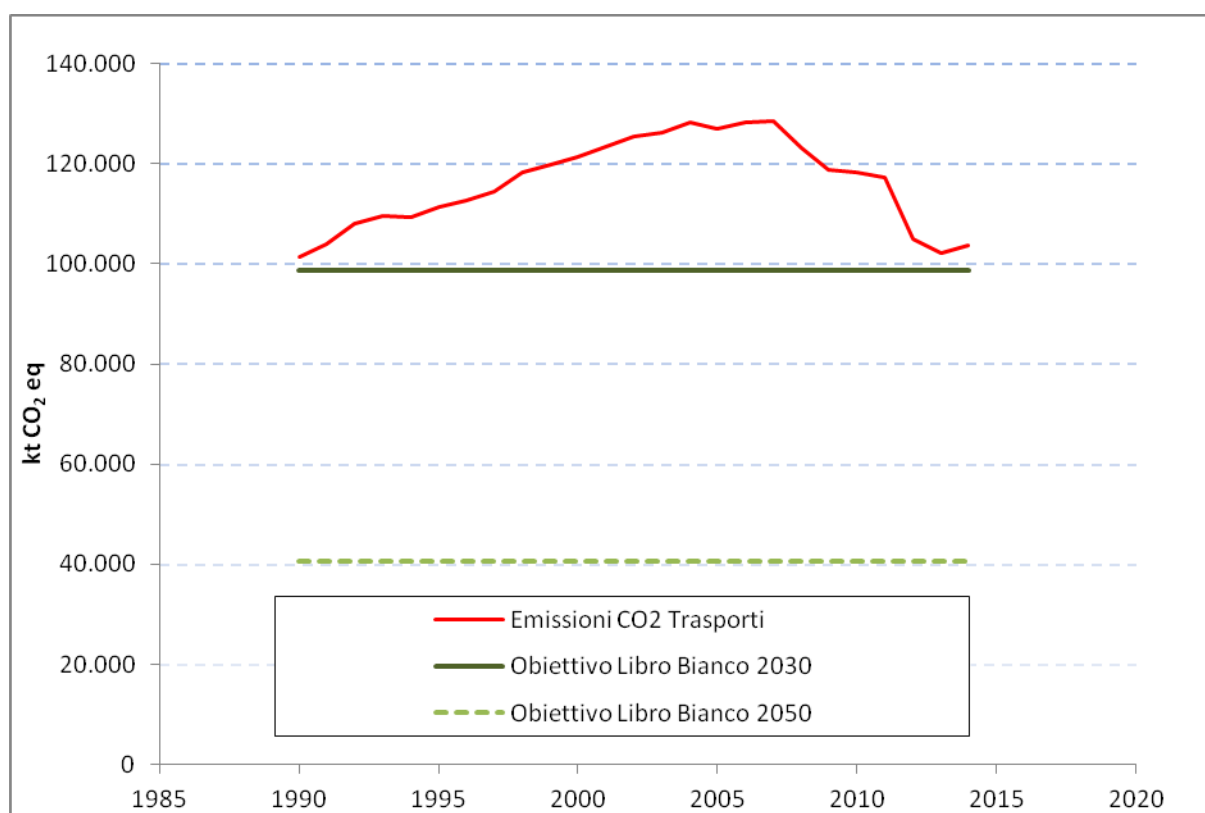


Figura 6: Emissioni di gas serra (kt CO₂ eq) dal settore dei trasporti in Italia 1990-2014 escl. bunkeraggi internazionali (ns. elaborazione su dati ISPRA 2016)

Le emissioni del settore trasporti stimate al 2014 sono di circa il 2% superiori al dato 1990, e del 16% inferiori al dato 2008; l'obiettivo intermedio (-20% del dato 2008 entro il 2030) potrebbe dunque essere raggiungibile; nondimeno, l'inversione di tendenza rilevata nell'ultimo anno – che trova conferma nelle stime relative al dato europeo – sembra sottendere una ripresa della domanda ed un conseguente incremento delle emissioni del settore, che più generalmente presentano una tendenza alla riduzione assai meno evidente di quella che caratterizza il dato complessivo relativo alle emissioni di CO₂ da combustione (Figura 7).

¹⁰ Istituto Superiore per la Ricerca e la Protezione Ambientale, *Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2014, National Inventory Report 2016*, Serie Rapporti 239/2016

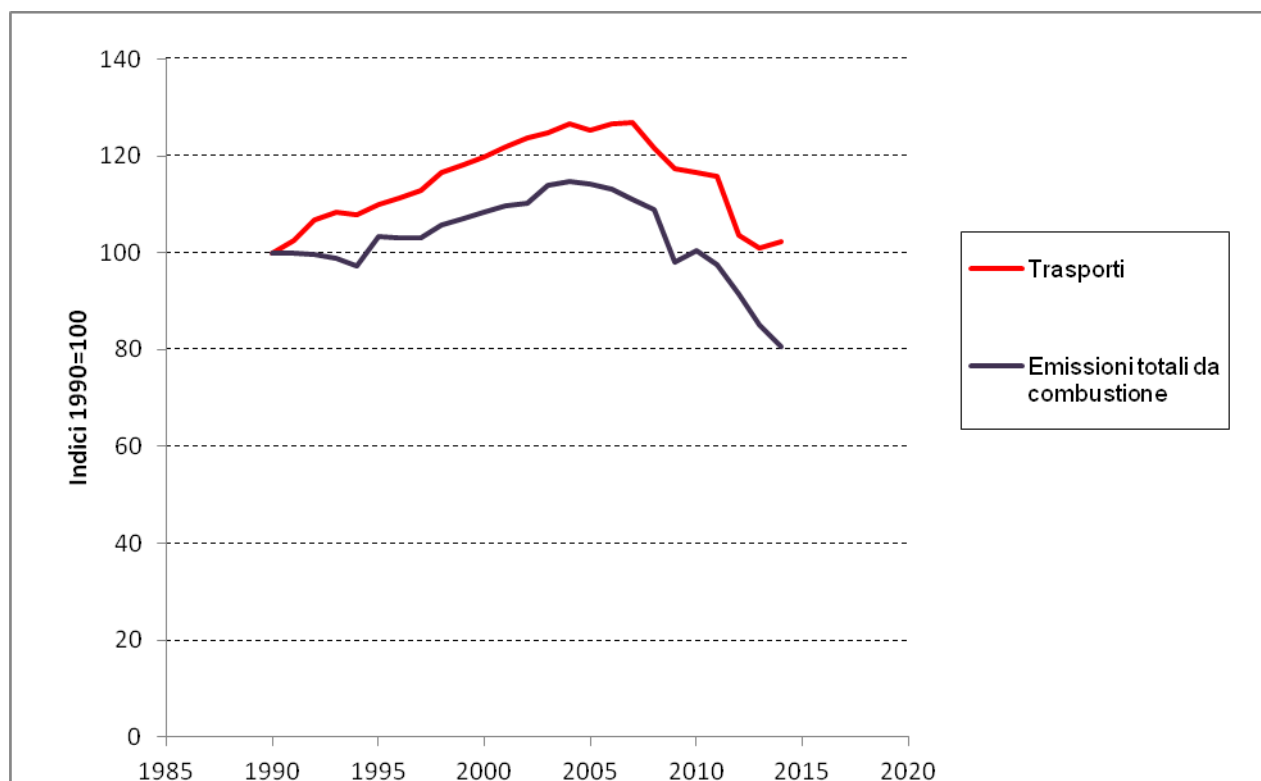


Figura 7: Emissioni di gas serra (Indici su base 1990=100); Italia 1990-2014, Dato nazionale (emissioni totali da combustione) e dato relativo al settore dei trasporti escl. bunkeraggi internazionali (ns. elaborazione su dati ISPRA 2016)

Solo la lettura dei dati relativi ai prossimi anni potrà confermare verso quale scenario ci stiamo muovendo, ovvero se le emissioni del settore continueranno a ridursi fino raggiungendo prima il target 2030 e successivamente quello 2050, ovvero se invertiranno stabilmente la tendenza e ricominceranno a crescere, come già accaduto dopo il 1990. Se così sarà, ovvero se l'inversione di tendenza rilevata nell'ultimo anno documentato dalle statistiche nazionali ed europee si consoliderà al seguito di quella ripresa che tutti attendono da anni, il fatto di aver "quasi" raggiunto l'obiettivo intermedio del Libro Bianco per inerzia, ovvero senza aver messo realmente mano all'assetto della mobilità urbana ed extraurbana (uno dei parametri comparativi indicati dalla Commissione in relazione a tale obiettivo prevedeva il dimezzamento entro il 2030 delle autovetture alimentate a carburante tradizionale nelle aree urbane, e la loro totale sostituzione entro il 2050)¹¹ rappresenterà una occasione mancata, e renderà ancor più difficile il conseguimento del target di riduzione 2050 (rispetto al quale il dato 2014 si colloca a +156% circa), per raggiungere il quale non si potrà semplicemente attendere un ulteriore crollo della domanda, ma si dovranno conseguire risultati concreti e misurabili per quanto concerne la riduzione delle emissioni - sia unitarie che complessive - per mezzo di politiche mirate.

¹¹ Tra i "parametri comparativi" che il Libro bianco della Commissione Europea indica per conseguire gli obiettivi di riduzione 2030 e 2050 sono in particolare evidenziati:

- 1) *Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030 (ciò permetterebbe di ridurre inoltre in modo sostanziale le emissioni nocive)*
- 2) *Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40 % di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050, ridurre nell'Unione europea del 40 % (e, se praticabile, del 50%) le emissioni di CO₂ provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.*

Strategie di riduzione

La chiave di volta di una strategia realmente efficace di contrasto al cambiamento climatico passa deve essere innanzitutto ricercata in una profonda innovazione dei modelli di governance che finora hanno determinato le scelte strategiche e programmatiche del settore dei trasporti, a livello europeo come a livello nazionale, regionale e locale. La necessità di una efficace programmazione strategica che sia in grado di integrare e coordinare gli strumenti di politica in una logica intersettoriale e funzionale ad obiettivi chiari e verificabili, oltre che coerenti con gli obiettivi sovraordinati (quali quelli indicati dalla COP21 e sottoscritti lo scorso 22 aprile), è – o dovrebbe essere – evidente. Una efficace politica di contrasto (e adattamento) al cambiamento climatico dovrà essere necessariamente messa nelle condizioni di interagire con tutti i settori economici e sociali che hanno rilevanza sotto il profilo del loro impatto sulle emissioni di GHG¹².

Le strategie di riduzione delle emissioni di gas serra dal settore dei trasporti sono riconducibili a tre approcci complementari: “evitare”, “spostare”, “migliorare”¹³. Evitare la mobilità, ovvero ridurre la domanda agendo sulla domanda, spostare la domanda sulle modalità maggiormente efficienti e meno inquinanti (trasporti pubblici, mobilità ciclopedonale), migliorare le prestazioni dei mezzi di trasporto in termini di efficienza energetica ed emissioni unitarie. Quanto agli strumenti da mettere in campo nello sviluppare tali approcci, nella logica di integrazione che necessariamente dovrà accompagnare il percorso verso uno scenario compatibile con gli obiettivi di contenimento del cambiamento climatico condivisi dalla COP21, questi comprendono la pianificazione strategica e la programmazione dei servizi, la pianificazione urbanistica, gli strumenti di regolazione, gli strumenti economici, l’informazione, l’innovazione tecnologica.

Contenere le emissioni richiede, nel breve come nel medio e lungo termine, la promozione di strategie articolate, in grado di influire sui diversi parametri che concorrono, ciascuno per la sua quota parte, ad orientare le tendenze globali. Le emissioni complessive di CO₂ rilasciate in un anno dalla mobilità passeggeri, ad esempio, sono funzione dei coefficienti unitari di emissione (grammi di CO₂ / km percorso dai diversi modi) e delle percorrenze (km percorsi da ogni utente nelle diverse modalità) queste ultime espresse in passeggeri*chilometro (Pax*km).

Ridurre le emissioni del settore significa dunque intervenire sulle emissioni unitari (g/Pax*km) e/o sulle percorrenze (Pax*km).

La riduzione delle emissioni unitarie della mobilità passeggeri è a sua volta perseguibile attraverso diverse linee di azione:

- ✓ riducendo la quota di domanda soddisfatta da mezzi motorizzati, ovvero incrementando la mobilità ciclopedonale;
- ✓ ridistribuendo la domanda tra i diversi modi di trasporto, orientandola su quelli potenzialmente più efficienti sotto il profilo energetico e delle emissioni di CO₂;
- ✓ incentivando un uso maggiormente efficiente dei mezzi di trasporto sia pubblici che privati: dal momento che le emissioni sono caratteristiche dei mezzi (e si esprimono ad esempio in

¹² Cfr. ad esempio Kes McCormick, Stefan Anderberg and Lena Neij, *Sustainable Urban Transformation and the Green Urban Economy*, Lund University Publications, 2012: «For achieving ambitious targets for sustainable cities, there is a need to analyse and practice different strategies including effective strategic planning and integration of policy instruments. Such efforts should be interconnected across sectors and be adapted for specific urban and national policy conditions to ensure empowerment, engagement and collaboration of relevant stakeholders»..

¹³ European Environmental Agency, *Towards a resource-efficient transport system. TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union*. EEA Report, No 2/2010

g/veic*km), aumentando il coefficiente di occupazione dei mezzi (ovvero aumentando i pax trasportati / veicolo) si ottiene una riduzione dei grammi emessi / pax*km.

- ✓ Incrementando l'efficienza delle tecnologie impiegate per i mezzi di trasporto. Anche in questo caso, le opzioni sono diverse ed articolate, e comprendono (da quelle di più lungo termine a quelle di breve termine) :
 - L'adozione di tecnologie alternative e a ridotte emissioni (es. idrogeno e celle a combustibile, motori elettrici, ecc.)
 - L'incremento di efficienza delle tecnologie attualmente in uso (ad es. la riduzione delle emissioni da parte dei motori endotermici a ciclo otto o diesel;
 - L'orientamento della domanda di veicoli verso i modelli maggiormente efficienti fra quelli attualmente disponibili.

Trasporto merci attraverso le Alpi. Possibili scenari.

di Angelo Tartaglia (Politecnico di Torino e gruppo di supporto all'Unione Montana Valle Susa per la ipotizzata nuova linea Torino-Lione)

La situazione

Prima di parlare di scenari occorre prendere conoscenza della situazione in atto e delle tendenze evolutive empiricamente riscontrate. Considerando l'arco alpino nella sua interezza la situazione è riassunta nella Fig.1, che riporta l'evoluzione del trasporto su un arco di ventun'anni.

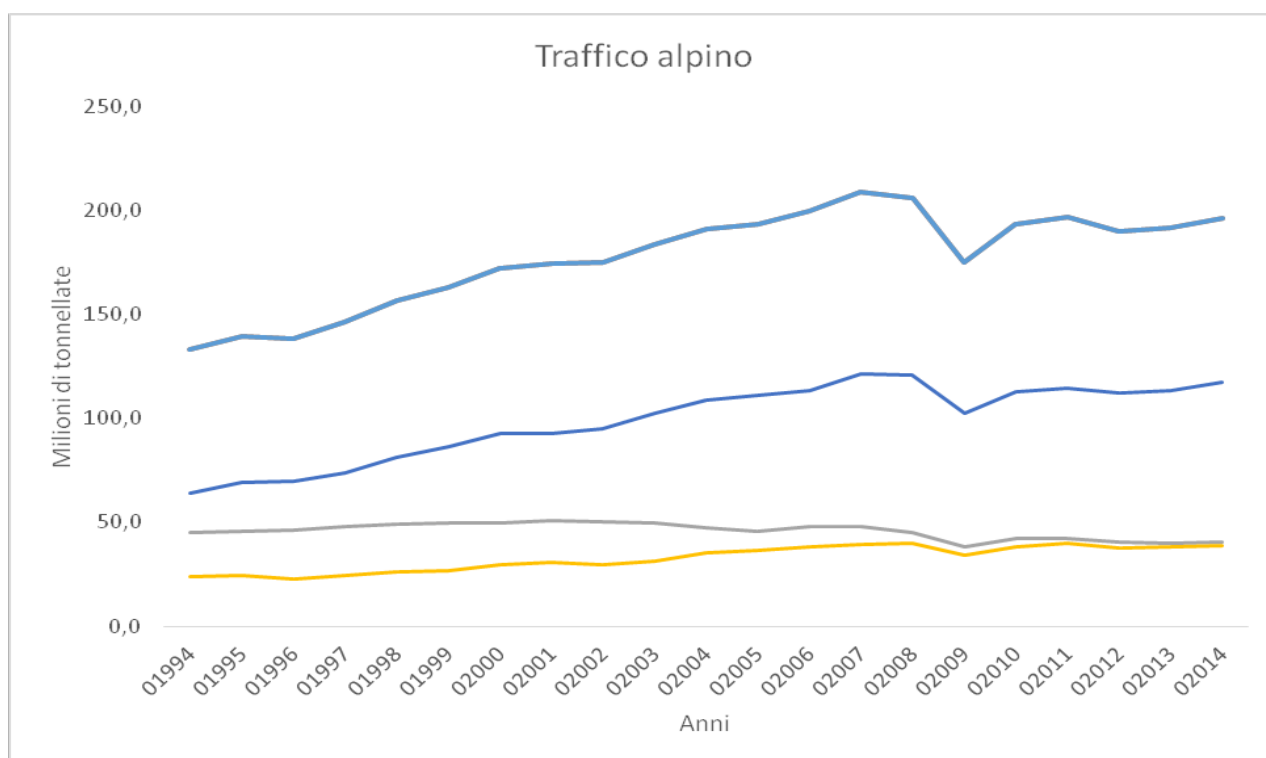


Fig. 1 Traffico alpino in tutte le modalità (strada più rotaia) dal 1994 al 2014. I dati provengono dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni svizzero (DATEC). La curva più alta riporta il totale transalpino; la curva gialla si riferisce al traffico Italia/Svizzera; quella grigia a Italia/Francia; quella azzurra a Italia/Austria

Si vede chiaramente che il traffico totale, sommando strada e ferrovia, ha avuto un andamento crescente fino al 2007, poi c'è stato un brusco calo innescato dalla crisi finanziaria del 2008/9. Successivamente, dopo il rimbalzo, l'andamento crescente sembra non ricomparire e il flusso totale mostra tutt'al più segnali di stabilizzazione.

Quando si scompongono i flussi separando le tre frontiere principali tra Italia e resto d'Europa (lasciando da parte Slovenia e Croazia che hanno un peso minore oppure rientrano indirettamente negli attraversamenti dell'arco alpino in territorio austriaco), vediamo che l'interscambio tra Italia e Austria, da un lato, e Italia e Svizzera, dall'altro, rispecchia l'andamento generale. Quello tra Italia e Francia, viceversa, manifesta una tendenza alla riduzione a partire dal 2001.

Il riparto modale

Un argomento molto importante è quello del riparto modale. In generale i governi e l'Unione Europea in quanto tale dichiarano da tempo di voler ridurre il peso della strada a vantaggio della ferrovia. Quali sono le tendenze in atto? La fig. 2 riporta la situazione del 2014 confrontata con

quella del 1999 per i tre maggiori paesi che scambiano merci con l'Italia attraverso le Alpi. La fig. 3 riporta l'andamento dal 1994.

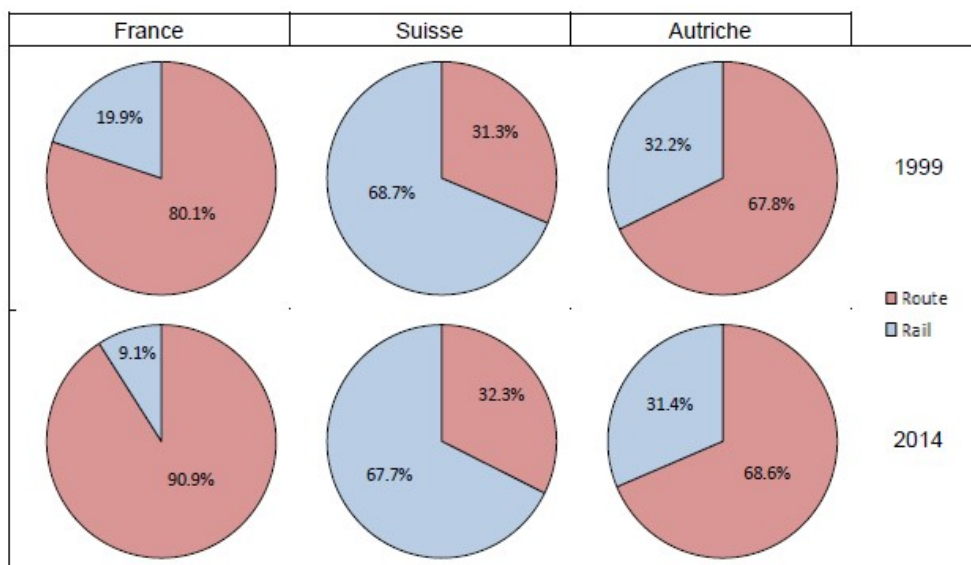


Fig. 2 Ripartizione modale del trasporto merci attraverso le Alpi con riferimento ai tre maggiori paesi che si affacciano sull'arco alpino dall'altro lato rispetto all'Italia. Fonte DATEC 2015

Come si vede, c'è stato un drastico ridimensionamento della ferrovia in Francia e una piccola riduzione per Svizzera e Austria. L'unico paese per cui prevale la ferrovia è la Svizzera, che ha due caratteristiche: a) è un'area di transito (ma anche l'Austria lo è); b) ha messo in opera delle ben definite politiche per scoraggiare il transito su strada e favorire quello su rotaia. Per quanto riguarda gli altri, o non c'è stata nessuna politica conseguente alle dichiarazioni di intenti, oppure tale politica è stata inefficace.

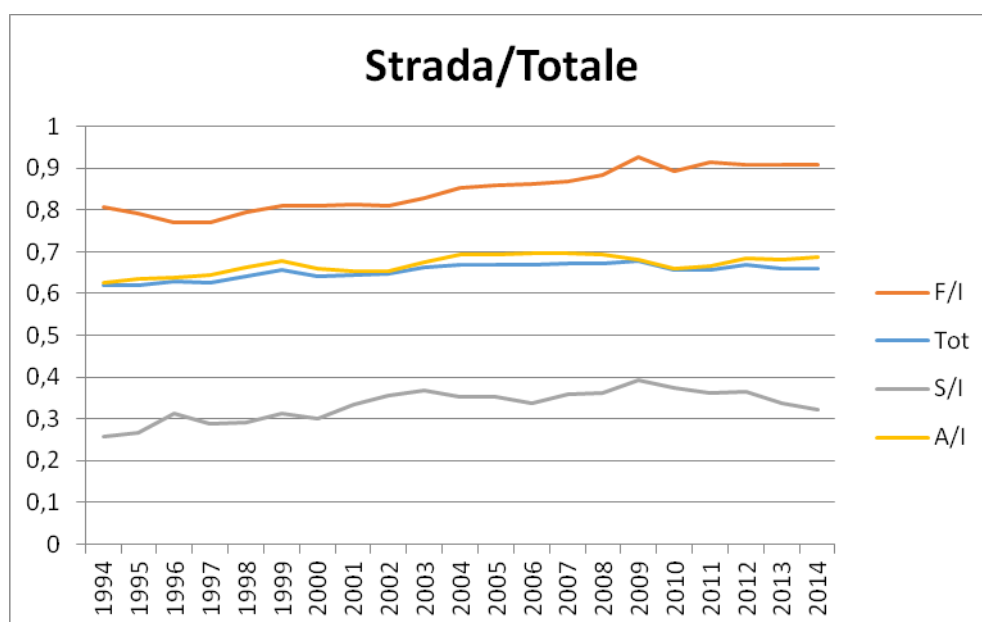


Fig. 3 Rapporto tra traffico stradale e traffico totale alle frontiere franco-italiana (color cuoio), italo-svizzera (grigio), italo-austriaca (giallo). La linea blu fornisce il dato complessivo. A parte la Svizzera, la situazione, dopo un progressivo peggioramento, mostra una tendenza alla stabilità. Fonte DATEC 2015

Interpretazione dei fatti

L'interpretazione dei fatti non è semplice perché quello dei trasporti è un sistema a rete, complesso, in cui le relazioni sono generalmente non lineari; inoltre l'insieme delle

origini/destinazioni non si limita allo scenario europeo, ma è da tempo mondializzato. Un primo aspetto che bisogna cercar di capire è il perché il flusso attraverso la parte occidentale dell'arco alpino ha manifestato una tendenza verso la diminuzione negli stessi anni durante i quali il volume di traffico nella parte centrale e centro-orientale cresceva. Si possono immediatamente scartare le spiegazioni legate alla situazione locale delle infrastrutture, in quanto il fenomeno è antecedente all'entrata in funzione di nuovi tunnel "di base" in Svizzera o tra Italia e Austria: fino al 2007 le caratteristiche delle linee ferroviarie e delle connessioni stradali erano simili su tutto l'arco alpino.

Si possono anche scartare le spiegazioni avanzate in base a criteri economici e basate sull'andamento del Prodotto Interno Lordo dei diversi paesi europei. Da un lato, sia nella parte occidentale delle Alpi che in quella centro-orientale, c'è sempre l'Italia; dall'altro ci sono paesi relativamente omogenei e in cui le dinamiche economiche sono state ragionevolmente simili. Certamente non ci sono state flessioni significative del PIL in Francia, nelle isole britanniche e nella penisola iberica a fronte di costanti incrementi nell'Europa centrale e settentrionale, fino alla penisola scandinava.

Preso atto di ciò posso provare ad avanzare una interpretazione dei fatti legata ad uno scenario molto più ampio dell'Europa. Ciò che contraddistingue le direttrici di trasporto con andamento nord/sud, rispetto a quelle est/ovest è che le prime danno accesso al Mediterraneo, le altre no, o quanto meno risulta piuttosto improbabile che venendo da ovest si ritenga di dover scavalcare le Alpi per raggiungere il mare, tanto in uscita che in entrata. Se queste valutazioni sono corrette, la differenza riscontrata nei dati è legata ai porti raggiunti dalle linee di comunicazione (nord/sud). I porti della sponda nord del Mediterraneo (non solo quelli italiani, naturalmente) sono i terminali di collegamenti marittimi che, all'altra estremità, si estendono fino all'oriente, in particolare fino alla Cina (e, en passant, all'India, al Golfo Persico e in generale all'Asia meridionale). Il passo logico successivo chiama in causa un concetto ben noto, ma marginalizzato dagli economisti e rifiutato dai decisori politici, che è quello di saturazione materiale dei mercati.

Qualunque linea fisica di comunicazione, così come qualunque mercato circoscritto, ha una capacità di trasporto o di assorbimento fisicamente limitata. La saturazione si raggiunge avvicinandosi a quel limite; il tipico andamento temporale del flusso tra due ambienti limitati è rappresentato da una *logistica* come quella in fig. 4.

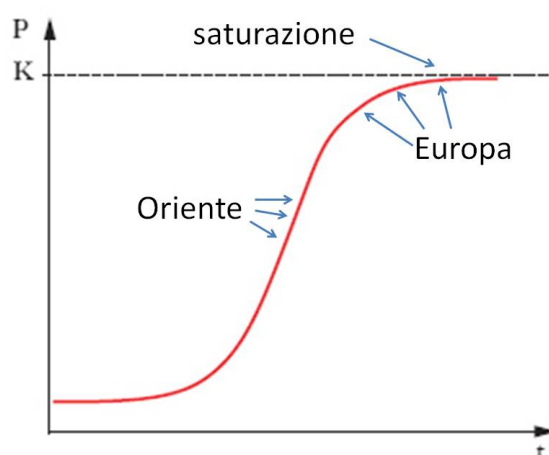


Fig. 4 Curva logistica che rappresenta l'andamento dello scambio tra due ambienti limitati o lungo una connessione di capacità finita. K rappresenta l'asintoto cioè il massimo valore tendenziale della grandezza P . Nell'esempio si indicano le posizioni relative dei mercati europei e di quelli dell'estremo oriente.

Mi riferisco qui alla saturazione *materiale* dei mercati. Un esempio facile da interpretare è quello del mercato europeo dell'auto: basta una visita a qualunque città italiana per constatare de visu che le autovetture presenti saturano sostanzialmente lo spazio in cui collocarle. Questo non significa che il mercato delle automobili si ferma, ma che lo scambio è per lo più di sostituzione (sempre nuovi modelli), mentre la quantità di materia inglobata nei veicoli (e in particolare il loro volume complessivo) non può crescere. Spesso, nel dibattito sui trasporti una parte degli interlocutori tende ad esprimersi non utilizzando parametri materiali, ma facendo riferimento ai valori monetari. È appena il caso di ricordare che strade e ferrovie si dimensionano in base al peso (e al volume) della merce, non al suo valore monetario. Il prezzo di un dato oggetto può impennarsi o precipitare, indicando sostanzialmente la frazione del corpo sociale che è titolata ad accedere al bene, senza che massa e volume del manufatto cambino minimamente. Se si ritiene che il valore di un prodotto, per qualche motivo umano, è destinato a crescere, questo non modifica le condizioni materiali di saturazione o meno del relativo mercato.

Tornando all'interpretazione dei dati, possiamo facilmente verificare che il mercato europeo di molti beni materiali (quelli che viaggiano sulle ferrovie e sulle strade) è materialmente saturo, mentre i corrispondenti mercati dell'Oriente non lo sono (ancora). Questa constatazione fornisce una spiegazione abbastanza semplice dell'aumento dei traffici terrestri da nord a sud e viceversa, attraverso le Alpi: una parte importante dei flussi è costituito da merci di sostituzione prodotte in oriente a costi più bassi che in Europa e da merci prodotte in Europa e non, o poco, disponibili in oriente. Allo stesso tempo è comprensibile che i flussi terrestri est/ovest risultino stagnanti, limitandosi in maniera sostanziale alla sostituzione di beni all'interno dell'Europa in condizioni di saturazione materiale.

Considerazioni di portata ancora più ampia fanno anche capire perché il traffico complessivo attraverso le Alpi mostri una tendenza alla stabilizzazione quale quella che si percepisce nei dati tra il 2010 e oggi. Anche in questo caso si manifesta l'effetto di vincoli materiali che stanno inceppando i meccanismi tradizionali dell'economia e che non vengono modificati dall'andamento delle borse e dalla dinamica dei prezzi.

Prospettive

La proiezione verso il futuro degli scenari delineati sopra è implicita. Se l'interpretazione dei dati è corretta non è ragionevole aspettarsi sostanziali aumenti del volume dei traffici attraverso le Alpi. Sono ovviamente possibili redistribuzioni tra valichi diversi, a parità di flusso totale. Partendo da questa sensata previsione, gli obiettivi restano quelli relativi ad un miglioramento del riparto modale, conseguibile sostanzialmente mediante opportune politiche di disincentivazione della modalità più impattante, come sembra indicare l'esempio della Svizzera; ed una accurata valutazione degli impatti dei flussi in essere allo scopo di ridurne comunque l'importanza.

Lo stato delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture

di Anna Donati (Gruppo Mobilità Kyoto Club)

Verso l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e della logistica

Con la presentazione dell'Allegato al DEF (aprile 2016) con la "Strategia per le infrastrutture di Trasporto e della Logistica" il Ministro Delrio propone per il futuro di tornare alla pianificazione dei trasporti, integrando politiche, regole, incentivi, selezione e realizzazione delle infrastrutture, come un unico disegno da reimpostare.

La programmazione delle infrastrutture viene demandata a due strumenti fondamentali:

- il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** che deve indicare le politiche, gli obiettivi e gli strumenti, che motivano la scelta delle opere, che deve essere rielaborato e poi da aggiornare ogni tre anni.
- Il secondo strumento è il **Documento Pluriennale di programmazione** (DPP) che deve integrare tutti i programmi esistenti nelle opere pubbliche – RFI, ANAS, Porti, Aeroporti, reti urbane, Concessionarie Autostradali - con coerenza secondo i principi del DgIS 228 del 2011 e mai applicato.
- A questi strumenti si aggiunge la **project review**, per rivedere le opere non ancora avviate ma già decise con le procedure della Legge Obiettivo. Ricordiamo che sul totale della lista delle opere della Legge obiettivo, ben 190 opere per un costo complessivo di 145 miliardi sono state approvate con progetto preliminare, progetto definitivo o con il quadro economico e finanziario.

Nel secondo capitolo dell'Allegato al DEF vengono indicati quattro obiettivi prioritari della strategia per le infrastrutture ed i trasporti:

- Accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo
- Qualità della vita e competitività delle aree urbane
- Mobilità sostenibile e sicura
- Sostegno alle politiche industriali e di filiera

Per l'accessibilità viene indicato un obiettivo, un target: il 30% della popolazione dovrà essere servita dall'Alta velocità entro il 2030, ed un massimo di due ore per accedere a porti ed aeroporti.

Per la **politica dei valichi** nel Documento ci si lega strettamente alla strategia europea delle reti TEN-t, le reti transeuropee di trasporto già note, con un insieme di infrastrutture lineari e puntuali di intervento. Si elencano i quattro corridoi prioritari che interessano l'Italia:

- Corridoio Mediterraneo Est-Ovest Torino-Trieste-Ravenna,
- Corridoio Reno Alpi (passa per i valichi di Domodossola e Chiasso, passa da Milano e si connette al porto di Genova),
- Corridoio Baltico Adriatico (dall'Austria e Slovenia per il valico del Tarvisio con Trieste Venezia Ravenna),
- Corridoio Scandinavo Mediterraneo (attraversa tutta l'Italia partendo dal valico del Brennero, verso Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Messina e Palermo).

Quando poi si interviene sugli interventi da realizzare c'è una evidente disparità tra i diversi corridoi: il Governo Italiano (il presente ed i precedenti) ha sempre sostenuto la priorità per i grandi valichi ferroviari della Torino-Lione e del Brennero, mentre per il corridoio Reno Alpi ha dato la priorità al terzo valico Milano Genova e nessuna attenzione agli investimenti a ridosso del Gottardo verso Milano e verso Novara. Nonostante che il 1 giugno 2016 aprirà il Tunnel di base del Gottardo e nel 2020 è fissato il completamento del tunnel di base del Monte Ceneri, che saranno la spina dorsale del corridoio Genova-Rotterdam.

Va poi sottolineato che questo Allegato conferma anche le 25 opere strategiche già decise con l'Allegato Infrastrutture del 2015, in parte in corso di realizzazione ed in parte in corso di progettazione, del valore di 70 miliardi e di cui sono disponibili 48 miliardi, incluse le risorse private dei concessionari. Tra queste 25 opere vi sono pezzi di alta velocità come il terzo valico Milano-Genova, la Torino Lione o nuove autostrade come la Pedemontana Lombarda e la Pedemontana Veneta.

Anche su queste opere sarebbe opportuno applicare una verifica ed una revisione di progetto, per verificarne l'utilità ed il sovradimensionamento: dovrebbero essere riviste dato che la loro realizzazione in genere non supera il 15% ed hanno un impatto e costi davvero notevoli a fronte di una scarsa utilità.

Infine un'osservazione deve essere sottolineata: tra gli strumenti dell'Allegato DEF **non viene mai richiamata la VAS, la Valutazione Ambientale Strategica** che dovrà accompagnare tutti i processi di elaborazione, partecipazione e valutazione dei Piani e Programmi, ormai obbligatoria secondo le norme vigenti. Non era un richiamo inutile in un documento che si pone obiettivi di sostenibilità e che dovrà fare i conti anche con la riduzione delle emissioni dei gas serra con gli impegni sottoscritti dal governo italiano, dove il peso dei trasporti in Italia è il 26% del totale.

Si cancella la legge obiettivo ma non le grandi opere in corsa

Con l'entrata in vigore del nuovo Codice Appalti, è stata decisa la **cancellazione della Legge Obiettivo 443 del 2001, la legge di semplificazione di Berlusconi e Lunardi per le grandi opere strategiche**, ormai era diventata una specie di mostro con oltre 390 interventi del costo complessivo di 375 miliardi (naturalmente non disponibili) e poi confluita nel Codice Appalti 163 del 2006. Le nuove regole cancellano il Piano delle Infrastrutture Strategiche (PIS), l'esclusione dei Comuni dalle decisioni, la VIA sul progetto preliminare, approvazione dei progetti al Cipe, l'appalto integrato sul progetto preliminare.

Cancellando la Legge Obiettivo si torna ad un **unico regime ordinario di regole per realizzare le opere**, l'intero procedimento sarà in mano al Ministero per i Trasporti e le Infrastrutture e non al Cipe, si applica la VIA sul progetto definitivo (e non preliminare), l'appalto integrato viene cancellato. Vengono istituiti per tutte le opere tre livelli di progettazione: il progetto di fattibilità, il progetto definitivo ed il progetto esecutivo.

Ma il Governo, con altri strumenti ed altre procedure, conferma le **semplificazioni procedurali che anzi vengono rafforzate**. Come la nuova **Conferenza dei Servizi** (in dirittura d'arrivo ai sensi del Dlgs Madia) con tempi ridotti di approvazione, il silenzio assenso anche per gli enti di tutela e la VIA con la possibilità di chiudere la conferenza dei servizi anche in caso di parere negativo con decisione finale del Consiglio dei Ministri. E con il **Regolamento "sblocca opere" approvato dal Governo** sempre ai sensi della norma Madia per la completa delegificazione della Pubblica Amministrazione il 20 gennaio 2016. Consente al Presidente del Consiglio di individuare ogni anno una lista di opere pubbliche o insediamenti produttivi, da inserire in un DPCM con una deliberazione del Consiglio dei

Ministri. Ancora non è perfezionato l'iter ma il disegno è questo. Ma dal cancellare la legge obiettivo al cancellare le opere inutili e devastanti il passo non sarà breve.

Abbiamo già visto che ben 25 opere in corsa della Legge Obiettivo sono state confermate nell'Allegato al DEF 2016. Ma poi bisognerà capire in concreto quando e su quali opere verrà applicata la *project review*: sono ben altre 165 le opere - per un costo complessivo di 145 miliardi - che sono state approvate dal Cipe con progetto preliminare, progetto definitivo e quadro economico e finanziario, ai sensi della Legge Obiettivo. E sarà necessario intervenire per selezionare, ridimensionare e cancellare una buona parte di queste opere come si prevede con lo strumento della *project review* previsto dal nuovo Codice Appalti.

Con il nuovo Codice debutta anche l'**obbligo nelle concessioni di trasferire al privato il "rischio operativo"**, incluse le fluttuazioni del traffico per quelle autostradali, senza che siano presenti garanzie pubbliche: esattamente il contrario di quello che accade oggi con il Concedente pubblico che assicura tutte le garanzie possibili al concessionario con risorse pubbliche, aiuti fiscali, valore di subentro. Una buona regola questa innovazione sul "rischio operativo" ma resta da capire come e se verrà applicata alle concessioni in essere con lunghe scadenze, che hanno atti convenzionali già sottoscritti e che faranno una resistenza granitica all'introduzione di questo principio, a partire dal Gruppo Autostrade, il gruppo Gavio, la A4 Serenissima. Basti pensare che il gruppo Gavio continua a chiedere ancora oggi una proroga della scadenza della concessione per poter realizzare gli investimenti promessi, come il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo. Così come fa Autostrade per l'Italia che chiederebbe 7 anni (dal 2038 al 2045) per la realizzazione della Gronda di Genova.

Nel settore delle **concessioni autostradali** il Codice Appalti invece prevede che si proceda con gara per la scelta del concessionario: per quelle già scadute entro sei mesi, per quelle in scadenza entro 24 mesi per rispettare i tempi. Ma per le società interamente pubbliche *in house* vi è la possibilità, anche secondo la direttiva e come previsto nel codice appalti, di lasciare la gestione in essere e procedere senza gara. In questa direzione sta andando il Ministro Delrio per la Società Autobrennero, mentre ancora non è chiaro se il contributo all'investimento ferroviario del Brennero, accantonato ai sensi di una norma dalle entrate dei pedaggi dalla Concessionaria, quando e se verrà reso disponibile.

C'è dunque il rischio concreto di un lunghissimo regime transitorio delle grandi opere strategiche e le prime notizie ed applicazioni non sono incoraggianti, come l'approvazione il 1 maggio al Cipe (quindi dopo l'entrata in vigore del Codice Appalti) degli aiuti fiscali per la realizzazione della Bretella autostradale Campogalliano Sassuolo. Se si pensa che l'80% delle merci che esce dal distretto ceramico vanno all'estero dovrebbe essere incoraggiata e sarebbe possibile l'uso del trasporto ferroviario merci e non il sostegno al trasporto su strada. C'è il rischio concreto, con la politica dei due tempi, di cambiare tutto per non cambiare nulla della politica delle infrastrutture e della mobilità.

Investimenti ferroviari. Contratto di programma RFI- Stato: davvero scarsi per i collegamenti per il tunnel del Gottardo.

Il Contratto di Programma RFI- Stato 2012 -2016 recentemente aggiornato ed approvato, risente delle decisioni storiche che hanno dato priorità agli investimenti sui valichi del Brennero (parte italiana 4,4 mld), dell'Alta velocità Torino Lione (tunnel parte italiana 2,6 mld) ed al Terzo Valico Milano-Genova (6,2 mld). Questi i costi attuali di questi investimenti secondo l'Allegato DEF 2016.

Scarsissime risorse sono invece destinate all'"Upgrading corridoio Reno Alpi" dove nel Contratto di Programma vigente sono previsti 130 milioni di euro, per "adeguamento sottostazione elettrica

(SSE), tecnologie ed eliminazione interferenze linea di Luino, tecnologie linea Domodossola". Con queste risorse RFI ritiene che sarà pronta all'appuntamento del 2020 a completamento degli investimenti per la parte italiana di collegamento con Alpetransit, per poter portare sulle linee esistenti ulteriori 100 treni rispetto ai 290 di oggi.

Come descritto nella scheda sul valico del Gottardo, lo scorso anno il Governo svizzero aveva stanziato la somma di 120 milioni per consentire alle ferrovie italiane di investire all'adeguamento della linea verso Luino-Gallarate-Novara, preoccupati del ritardo ed il mancato adeguamento dei binari nella parte italiana di collegamento con Alpetransit ed i nuovi flussi potenziati di treni. (e probabilmente sono una parte di quei 130 indicati nel Contratto di Programma).

Per il potenziamento del Nodo di Novara RFI ha allo studio un progetto del costo stimato di 500 milioni, che ora è inserito solo tra le "opere programmate" del Contratto di Programma, e di cui devono essere individuate le risorse reali per la realizzazione.

E' poi in corso un confronto progettuale per il quadruplicamento della Milano-Chiasso: lo studio di fattibilità di RFI ha fissato il 1,4 miliardi il costo dell'investimento, ma vi sono diverse opzioni di tracciato e collegamenti allo studio.

Come dire che Alpetransit è arrivato mentre l'Italia sta ancora studiando i progetti.

Aiuti all'intermodalità ferroviaria e marittima. Ma anche all'autotrasporto. FS ha come obiettivo dal Governo la crescita delle merci.

Nella Legge di stabilità 2016 sono stati opportunamente inseriti dal Governo specifici interventi di riequilibrio modale denominati "ferrobonus" e "marebonus".

Si tratta di aiuti per chi utilizza le autostrade del mare per i servizi combinati del trasporto delle merci, con una copertura finanziaria equivalente a circa 135 milioni di euro nel triennio 2016-2018. L'obiettivo è quello di sostenere e rilanciare il trasporto marittimo, il sistema portuale e decongestionare le strade.

Per chi invece utilizza la ferrovia per il trasporto combinato è previsto un altro incentivo per un ammontare complessivo di 60 milioni di euro nel triennio 2016-2018.

Questi aiuti e queste misure sono utili e positive come forma di sostegno al riequilibrio modale verso sistemi di trasporto a minori emissioni. Purtroppo però sono compensati negativamente dagli aiuti che ogni anno il Governo e le norme assicurano al sistema dell'autotrasporto per il trasporto merci su strada sotto varie forme e che per esempio solo nell'anno 2015 sono ammontati a 250 milioni. Quindi l'attuale sistema di aiuti sovvenziona sistemi in competizione tra di loro ed in contrasto con gli incentivi al riequilibrio modale.

Le Ferrovie dello Stato hanno avuto dal Governo la missione di far crescere il trasporto delle merci (adesso ai minimi storici tra politiche mancate e crisi economica) e stanno predisponendo il Piano Industriale dei prossimi anni che contenga anche questa strategia e le azioni coerenti per raggiungere gli obiettivi di crescita. Quando sarà presentato il Piano Industriale saremo in grado di valutarne i contenuti.

In modo analogo il Governo ed il Ministro Delrio ha elaborato ed adottato un Piano per lo sviluppo della Portualità e della Logistica che prevede misure per l'efficienza del sistema, investimenti sui porti e sulle reti di scambio intermodale ferroviarie, incentivi per le autostrade del mare, snellimenti procedurali e l'accorpamento da 25 a 15 Autorità Portuali per creare sistemi portuali e non concorrenza tra i porti. Si tratta di un altro tassello per sostenere il riequilibrio modale verso il trasporto marittimo e ferroviario.

Lo stato delle infrastrutture del segmento alpino Ventimiglia – Tarvisio e loro utilizzo

di *Dario Balotta, Vanda Bonardo, Alberto Collidà, Lorenzo Frattini, Francesco Pastorelli, Andrea Wehrenfennig*

Le Alpi si trovano al crocevia di centri economici vitali dell'Unione Europea e le infrastrutture dei trasporti alpini giocano un ruolo fondamentale nella rete internazionale. La rete di trasporti nelle Alpi è caratterizzata da un numero limitato di corridoi, creati per l'accesso e l'attraversamento della catena montuosa. Un elevato volume di trasporti è concentrato sulle infrastrutture di alcune valli, creando così un'enorme pressione sull'ambiente e su coloro che vi abitano.

Questo capitolo prova a descrivere lo stato attuale delle principali infrastrutture trasportistiche sul segmento alpino Ventimiglia - Tarvisio e al contempo, attraverso una breve analisi delle problematiche, ne sottolinea limiti e prospettive.

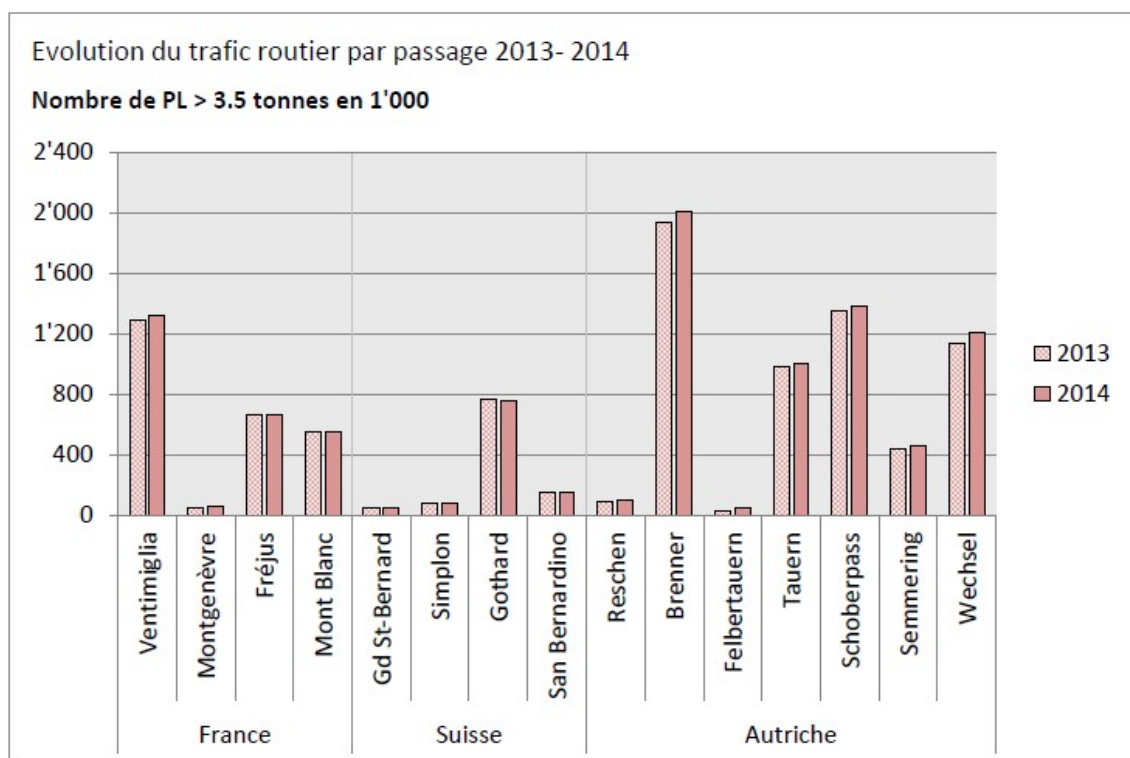
Sono prese in considerazione quelle infrastrutture stradali e ferroviarie che giocano un ruolo importante nell'ambito delle politiche trasportistiche alpine con una specifica attenzione al traffico merci. Un capitolo a parte è stata dedicata al tunnel ferroviario del Gottardo in vista dell'imminente inaugurazione.

Sebbene in questi ultimi anni in molte situazioni si vada affermando un trend positivo nel passaggio verso l'intermodalità del trasporto merci, nel Alpi predomina il trasporto su gomma sia di passeggeri sia di merci. L'unico aumento sul ferro è rilevabile nei collegamenti con la Svizzera, per il resto non si osserva alcuna variazione a vantaggio della ferrovia. L'andamento viene evidenziato in modo emblematico dal rapporto annuale per il 2014 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni svizzero (DATEC). dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero. Secondo i dati del DATEC il traffico merci per l'arco alpino compreso tra Ventimiglia e Tarvisio nel 2014 è pari a 196,1 milioni di tonnellate. Si rileva solo un modesto aumento: nel 2013 erano 191,5 milioni di tonnellate (nel 2006 nelle Alpi transitarono 199,8 milioni di tonnellate) tanto da far supporre il raggiungimento di uno stato stazionario nell'intero sistema.

Infrastrutture stradali

Nelle Alpi vi sono circa 4.239 km di strade principali, di cui l'Austria e la Svizzera hanno la maggiore densità pro capite. Esaminando i volumi di traffico, si nota che il trasporto di passeggeri attraverso le Alpi si concentra soprattutto nella zona orientale. Nella zona occidentale, i principali volumi di traffico si registrano in Francia lungo la costa, e in Svizzera attraverso la direttrice principale del tunnel del Gottardo.

Analoghe tendenze si rilevano per il trasporto merci.

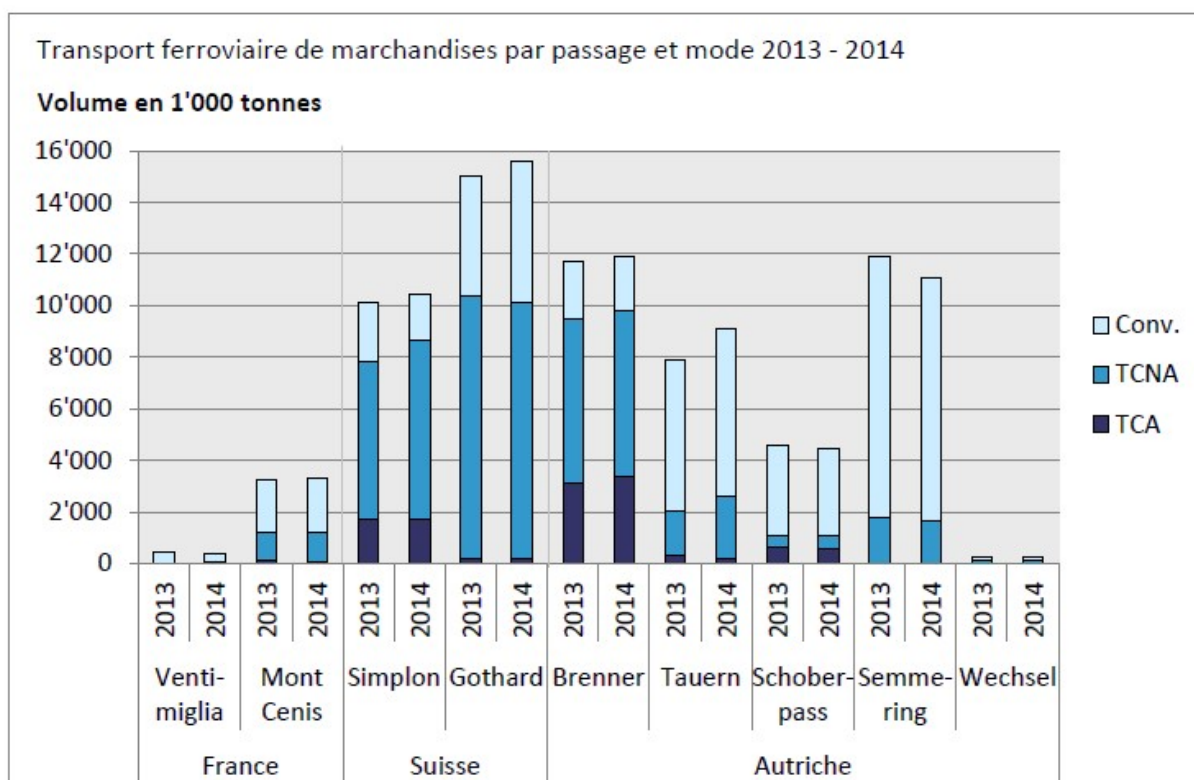


Dal rapporto annuale per il 2014 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni svizzero (DATEC), dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero

Infrastrutture ferroviarie

Quattro sono i grandi corridoi ferroviari italiani che pur con modalità diverse potrebbero offrire efficaci alternative alla prevista crescita del traffico stradale: quello con i nuovi tunnel di base del Lötschberg e del San Gottardo e i tradizionali corridoi del Brennero, del Monginevro e di Tarvisio. Giova ricordare che le ferrovie italiane e slovene hanno rinunciato ufficialmente al folle progetto di collegamento transfrontaliero ad alta velocità in galleria (Trieste)-Aurisina-Divača, ufficialmente approvato e finanziato dall'Unione Europea, che era arrivato allo stadio di un GEIE (Gruppo d'Interesse Comune).

Negli scambi con la Francia nell'ultimo decennio c'è stato un consistente calo del trasporto ferroviario da un 19.9% del 1999 a 9.1% nel 2014, tanto che la strada oggi rappresenta ben il 91% del traffico. Tutto questo a dimostrazione di come le forti aspettative completamente focalizzate sulla "rete centrale" TEN-T non stiano dando i risultati attesi. L'aver insistito su priorità infrastrutturali come la TAV e il Terzo Valico o tunnel di base del Brennero in Italia - veri e propri totem, per alcuni - tralasciando altri aspetti strategici, non sta portando significativi vantaggi a favore del ferro. Di tutta evidenza sono i problematici interventi logistici e ferroviari sul versante italiano per l'adduzione verso l'infrastruttura più importante d'Europa: l'Alptransit del Gottardo (vedi scheda Gottardo). Altrettanto vale per il mancato avvio dei progetti di miglioramento dei collegamenti ferroviari transfrontalieri tra Italia e Slovenia, redatti grazie al progetto Adria-A, ciò per mancanza di fondi per realizzare le opere, anche minime, come le lunette di collegamento tra la rete italiana e quella slovena a Gorizia.



Dal rapporto annuale per il 2014 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni svizze-ro (DATEC). dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero.

Conv.: trasporto ferroviario convenzionale

TCNA: trasporto combinato non accompagnato

TCA: trasporto combinato accompagnato (autostrada viaggiante)

Il ruolo dei porti

Sebbene la nostra attenzione sia volta ai trasporti nelle Alpi, non possiamo esimerci da un cenno sui porti del nord Italia. Questi sono centrali nello sviluppo del trasporto merci su ferro, ed in generale sui trasporti a minori impatti. Valutando il traffico di container (le merci più adatte all'intermodalità rispetto ai prodotti sfusi), e depurando il dato dal semplice trasbordo, circa il 90% delle merci che sbarcano in Italia arriva sui porti liguri, toscani, veneti, friulani e romagnoli. I porti di Genova e La Spezia intercettano da soli circa la metà del traffico container nazionale. Il porto di La Spezia guida, tra l'altro, la classifica nazionale dell'utilizzo del treno sul totale dei trasporti via terra, da e per il porto.

Nei porti Italiani, strategici per posizione, si rileva al contrario un'inefficienza a valle, che altri porti europei stanno superando o hanno già superato:

- scarso coordinamento: ognuna delle 24 Autorità portuali decide in autonomia le priorità di investimento infrastrutturale, al di fuori di un piano nazionale e strategico;
- infrastrutture ferroviarie inefficienti, con binari corti e poco funzionali, interferenze con la viabilità e altri ostacoli che si traducono in un aggravio dei tempi e dei costi di manovra
- tempi lunghi nella gestione del sistema dei controlli doganali.

Non è un caso che altri porti, soprattutto nel nord Europa abbiano avuto, dal 2000 in poi, crescite enormi rispetto alle merci intercettate. I giorni di navigazione in più che occorrono ad una nave proveniente da Suez per raggiungere i porti di Anversa, Rotterdam o Amburgo, in alcuni casi possono essere annullati da una logistica più efficiente e dai tempi certi di questi scali rispetto all'Italia.

Un cenno particolare va fatto per Savona Vado dove è in costruzione un nuovo terminal contenitori. Si prevede l'entrata in servizio per la fine del 2017. La caratteristica principale di Vado sono i fondali molto profondi (20 metri). Questo consentirà l'ormeggio delle navi portacontainer di ultima generazione, tra le più grandi, con capacità superiore a 13.000-14.000 TEU*. La potenzialità annua sarà di 860.000 TEU, triplicando il traffico attuale. Inoltre non saranno tutte istradate verso la destinazione finale ma verso piattaforme logistiche anche in Piemonte (ad esempio Mondovì), per successive lavorazioni e/o smistamenti. Non si sa come verranno movimentati questi container una volta giunti in porto e non c'è alcuna garanzia che usino solo la ferrovia.

*il TEU è il container standard lungo 20 piedi (circa 6 metri)

Schede infrastrutture stradali e ferroviarie nelle Alpi

Valichi stradali

✈ Ventimiglia

Situazione: l'autostrada A10 Genova-Ventimiglia (Autostrada dei Fiori) è stata costruita nel 1967 e prosegue in Francia come Autoroute A8. Il valico stradale di Ventimiglia assorbe oggi circa metà del traffico merci su strada tra la Francia e l'Italia, includendo il traffico da e verso la Francia meridionale e la Spagna. Tra il 2000 e il 2013 il traffico merci su strada a Ventimiglia, inizialmente inferiore a quello del Fréjus, lo ha superato ampiamente: da circa 1 milione di veicoli merci pesanti a Ventimiglia e 1,5 milioni al Fréjus nel 2000, si è arrivati a quasi 1,3 milioni a Ventimiglia e a solo 660.000 al Fréjus nel 2013. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 17,5 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: Data l'inadeguatezza della linea ferroviaria che passa per Ventimiglia, il trasporto stradale continua a dominare su questo corridoio.

Prospettive: qui, come per altri valichi stradali, si auspicano misure per disincentivare il trasporto stradale e rendere più efficiente il trasporto ferroviario e marittimo.

🔰 Colle di Tenda

Situazione: la galleria stradale del tunnel di Tenda venne aperta nel 1882. Mette in comunicazione la Provincia di Cuneo in Piemonte con Ventimiglia in Provincia di Imperia e Nizza in Francia. La quota del tunnel è a 1.321 m sul lato italiano, e a 1.280 m su quello francese. La lunghezza è pari a 3.186 m. Carreggiata unica larga 5,20 m che limita l'uso ai mezzi di sagoma maggiore che non possono incrociarsi all'interno. Sono in corso i lavori per il raddoppio del tunnel. La soluzione, fortemente contestata, prevede la costruzione di una nuova canna a fianco e il successivo allargamento della galleria storica.

Problemi: attraversamento di centri abitati in Valle Roya, strade di accesso inadeguate, congestione del traffico, senso unico alternato con tempi di attesa molto lunghi e chiusura temporanea a causa del cantiere del raddoppio.

Prospettive: non si rileva nulla di positivo per il prossimo futuro, anzi si osserverà un aumento del traffico insieme a inquinamento e congestione lungo le due valli interessate. Non ultimo il rischio smantellamento definitivo della linea ferroviaria.

🔰 Colle della Maddalena

Situazione: si tratta di una strada statale di valico (il Colle è a quota 2000) con attraversamento di numerosi centri abitati della Valle Stura (Demonte, Aisone, Vinadio)

Problemi: i centri abitati lungo la valle sono costretti a subire – in particolare nei giorni feriali – gli effetti del traffico pesante (rumore, vibrazioni, inquinamento, congestione); in prossimità del valico, nel periodo invernale, la strada subisce spesso la chiusura per rischio valanghe. Per consentire alcuni lavori nel centro di Demonte il traffico pesante che sale verso il Colle sarà deviato sulla ex strada militare che passa in destra Stura.

Prospettive: superato il progetto insensato di collegamento autostradale attraverso il Mercantour, si torna periodicamente a parlare di variante Demonte-Aisone-Vinadio in destra orografica della valle che toglierebbe il traffico pesante dai centri abitati. Per l'alta valle si è più volte prospettato un tunnel di valico per evitare il tratto soggetto a valanghe. Tali interventi da un lato ridurrebbero gli effetti del transito sui centri abitati e diminuirebbero i rischi in inverno, ma dall'altro attirerebbero ulteriore traffico pesante lungo la direttrice.

🔰 Monginevro

Situazione: si tratta di un valico stradale di alta quota (1850 metri del Monginevro). La realizzazione di varianti presso Claviere e Monginevro ha ridotto gli effetti del traffico di attraversamento sui centri abitati. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 0.5 milioni di tonnellate (DATEC)

Problemi: anche se numericamente i transiti di mezzi pesanti risultano essere contenuti, si manifestano gli effetti del traffico pesante di attraversamento (particolarmente significativi nella stagione invernale, aggravate dall'eventuale presenza di neve ed in concomitanza con una maggior presenza turistica).

Prospettive: si auspicano proposte di contenimento del traffico pesante.

✈ Frejus

Situazione: il valico -autostradale- mette in collegamento Italia e Francia. E' stato approvato ed è in fase di realizzazione il progetto di una seconda galleria di sicurezza che di fatto diventerà un raddoppio. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 10 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: traffico di attraversamento lungo la Valle Susa e la Maurienne (Francia).

Prospettive: la realizzazione della seconda canna e la sua apertura al transito attirerà ulteriore traffico. La prevista realizzazione della Torino-Lione ferroviaria non sarà in grado di sottrarre che una minima parte del traffico merci dalla strada.

✈ Monte Bianco

Situazione: il traforo del Monte Bianco è stato aperto al traffico nel 1965, collega Courmayeur in valle d'Aosta con Chamonix nella regione Rhone-Alpes in Francia. La quota di imbocco sul lato italiano è 1.381 m, mentre sul lato francese è di 1.271 m, la lunghezza del tunnel è di 11,6 km. Traforo a canna unica con una corsia per senso di marcia, carreggiata larga 7 m. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 8.4 milioni di tonnellate (DATEC).

Il tunnel è collegato alla rete autostradale italiana con la A5, in Francia mediante la RN205 (20 km) alla autostrada A40 verso Ginevra (110 km).

Problemi: il 24 Marzo del 1999 un grave incidente all'interno del tunnel provoca la morte di 39 persone a causa dell'incendio di un mezzo pesante. Il tunnel resta chiuso per 3 anni per lavori di ripristino e nuovi sistemi di sicurezza, poi riapre prima alle auto e poi ai mezzi pesanti. Il tunnel torna rapidamente a sopportare un forte traffico di attraversamento leggero e pesante.

Prospettive: l'ipotesi di raddoppio del tunnel, ventilata in passato non è al momento presa in considerazione. E' previsto l'allargamento della strada di accesso da Chamonix per un tratto di 1200 metri.

✈ Gran San Bernardo

Situazione: Il traforo del Gran San Bernardo, inaugurato nel 1964 come primo traforo stradale alpino, è lungo quasi 6 km e si trova al di sotto del valico (2.469 metri di quota), ma comunque a quota elevata (gli imbocchi sono a 1.918 e a 1.875 metri) e ospita un'unica carreggiata a doppio senso di marcia. A causa di queste condizioni, nel 2014 la quota del trasporto merci su questo valico ammontava appena all'1,5% del totale dei valichi svizzeri (Gran San Bernardo, Sempione, Gottardo e San Bernardino). Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 0.5 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: sono in via di soluzione i problemi generati dall'intenso traffico veicolare di attraversamento dei comuni di Etroubles e Saint Oyen.

Prospettive: si auspicano proposte di contenimento del traffico al valico innanzitutto per i possibili effetti positivi su una valle dalle forti potenzialità turistiche.

✈ Sempione

Situazione: si tratta di un valico alpino a 2.005 metri di altitudine collega Briga (Vallese) con la Val Divedro e Domodossola (Piemonte) e culmina a 2.005 metri d'altitudine. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 0.93 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: la strada del passo del Sempione è percorribile in teoria tutto l'anno, tuttavia, nonostante le numerose gallerie di protezione, il collegamento attraverso il passo può essere temporaneamente interrotto

Prospettive: oggi, grazie alla ferrovia, è presente anche il servizio di trasporto auto fra Briga e Iselle, più ecologico e sicuro soprattutto in inverno.

✈ Gottardo

Situazione: la galleria stradale del San Gottardo è stata costruita tra il 1970 e il 1980, Rappresenta l'opera principale dell'autostrada A2 tra Basilea e Chiasso. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 9.1 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: la vittoria del Sì nel referendum sul raddoppio del tunnel autostradale del Gottardo può vanificare le politiche trasportistiche fin qui adottate dalla Confederazione elvetica.

Prospettive: la galleria ferroviaria del Gottardo una volta in funzione, potrà determinare grossi cambiamenti nelle modalità di trasporto delle merci e dei passeggeri con un maggior impulso al trasporto su ferrovia. Ci sono tutti i buoni motivi per un ripensamento da parte autorità svizzere sull'ipotesi di raddoppio del tunnel stradale.

✈ San Bernardino

Situazione: il traforo stradale, ultimato nel 1967, è lungo 6,6 km ed è per importanza il secondo valico stradale alpino della Svizzera dopo il Gottardo. Nel 2006 sono terminati i lavori per aumentare la sicurezza del tunnel, con una nuova canna di salvataggio. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 1,8 milioni di tonnellate (DATEC)

Problemi: non è adeguato al transito di veicoli pesanti, in quanto ha pendenze fino all'8%, carreggiata stretta, tornanti a 180 gradi, carreggiata stretta, tornanti a 180 gradi.

Prospettive: si auspicano proposte di contenimento del traffico pesante

✈ Resia / Reschen

Situazione: il valico è situato a 1.504 metri di quota. Il passo Resia è stato molto importante per i traffici in passato (epoca romana, medioevo). La strada moderna fu costruita nel 1850-1854, e prima del primo conflitto mondiale si pensò anche a un collegamento ferroviario tra l'Italia, l'Austria e la Svizzera (come parte di un possibile collegamento tra il Mediterraneo e l'Europa occidentale, in particolare Londra). La guerra però fece cadere il progetto. Nel 2013 il traffico merci attraverso il valico di Resia ammontava a meno del 2% del totale dei valichi tra Italia e Austria (Resia, Brennero e Tarvisio). Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 1 milione di tonnellate (DATEC).

Problemi: traffico automobilistico molto intenso nel periodo estivo.

Prospettive: la Provincia di Bolzano si è recentemente interessata alla creazione di un collegamento ferroviario tra la Val Venosta e la Svizzera, e per questo progetto conta sul sostegno dell'Unione Europea.

✈ Brennero

Situazione: raggiungibile mediante l'autostrada A22 (o la statale 12), che unisce Bolzano a Innsbruck. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 30.2 milioni di tonnellate (DATEC). A questo dato va aggiunto che nei primi quattro mesi dell'anno, il trasporto merci su gomma lungo l'asse del Brennero è cresciuto di quasi 50.000 mezzi pesanti, facendo segnare un aumento del sette per cento rispetto al 2015 (Asfinag).

Problemi: l'eccesso dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è in gran parte rappresentato dal traffico deviato. Le ditte di trasporto internazionali scelgono il percorso più economico invece di quello più corto attraverso la Svizzera per via dell'applicazione della tassa sul trasporto pesante applicata dalla Confederazione elvetica.

Prospettive: il governo austriaco ha ufficialmente approvato un progetto per ridurre drasticamente il passaggio di merci su gomma attraverso il paese. L'idea sarebbe quella di impedire il transito ai veicoli che trasportano determinate tipologie di merci quali rifiuti, pietrame e materiali di sterro, legnami in tronco e sughero, vetture, veicoli leggeri e veicoli a due ruote, minerali, acciaio, marmo e travertino, piastrelle e ceramiche. Ma la Commissione europea ha bloccato le restrizioni dell'Austria al traffico merci. Se fosse possibile l'applicazione del principio del percorso più breve si potrebbe ridurre il traffico merci sulla strada al Brennero di più di un terzo.

✈ Tarvisio/Coccau

Situazione: Il valico di confine tra Italia e Austria, si trova a 680 m di quota, più in basso rispetto all'abitato di Tarvisio (743 m).

Il valico è attraversato dall'autostrada A23, e oltre la frontiera dalla A2 che collega Udine a Villach. La regione Friuli Venezia Giulia e il Veneto continuano la costruzione della terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste (circa 95 km), richiesta soprattutto per l'aumento del transito di TIR. Il traffico merci nel 2013 (non ci sono dati per il 2014) è stato pari a 15.2 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: forte presenza di mezzi pesanti in transito su parte di questa autostrada.

Prospettive: la nuova amministrazione regionale ha cassato due progetti di grande viabilità di tipo autostradale, potenzialmente destinati al traffico di transito tra il Veneto e l'Austria, e cioè il collegamento Carnia-Cadore (A23-A27) e il collegamento Sequals-Gemona (A28-A23). Si trattava di opere in project financing, ma con garanzie di copertura del deficit da parte pubblica. Per ambedue i progetti era altamente probabile la mancata copertura dei costi di gestione a causa delle sovrastime del traffico, mentre era certo il loro pesantissimo impatto ambientale. E' necessario che ora la Regione Friuli Venezia Giulia riveda il Piano regionale delle infrastrutture e della logistica per adeguarlo alle scelte fatte per concretizzare la dichiarata volontà di riequilibrare il trasporto di merci e persone trasferendolo dalla strada alla rotaia.

Valichi ferroviari

✧ Ventimiglia

Situazione: la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, pur essendo una delle principali linee ferroviarie italiane, ha ancora alcuni tratti a binario unico (44 km sul totale di 147 km). Il raddoppio è iniziato a partire dagli anni '60 ed è ancora in corso (fase di esecuzione lavori sul tratto Andora-San Lorenzo, fase di progettazione definitiva sul tratto Andora-Finale Ligure).

Su questa linea il traffico merci è da tempo piuttosto ridotto. Negli ultimi anni su questo valico ferroviario sono state trasportate da 0,8 milioni di tonnellate (2000) a 0,5 milioni di tonnellate (2013): tutto traffico tradizionale, a carri completi. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 0.37 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: Il tracciato della nuova linea a doppio binario si sviluppa a monte della vecchia linea costiera, ed è per gran parte in galleria (es. 79% del tratto Andora-Finale Ligure, 84% del tratto Andora-San Lorenzo). Per queste caratteristiche la linea sembra destinata soprattutto al trasporto di persone, mentre il trasporto ferroviario di merci dovrebbe essere indirizzato sulla linea Torino-Lione.

Prospettive: si auspica un miglior uso delle potenzialità della ferrovia soprattutto per quel che concerne il trasporto passeggeri.

✧ Colle di Tenda

Situazione: la linea Cuneo-Ventimiglia/Nizza venne aperta nel 1928, distrutta durante la guerra, ricostruita e reinaugurata nel 1979. La quota massima è pari a 1.040 m all'interno della galleria di valico, lunga 8.099 m. La pendenza massima è del 26 per mille. Ferrovia a binario unico, parzialmente elettrificata. Utilizzata soprattutto per la mobilità locale e per il turismo verso il mare.

Problemi: nel tratto francese la velocità di esercizio è stata imposta a 40 km/h a causa di lavori di manutenzione straordinaria che stentano a partire (finanziamenti insufficienti e incerti), la Convenzione del 1970 tra Italia e Francia per la suddivisione dei costi non è ancora stata rinnovata. Tra Cuneo e Ventimiglia girano solo 2 coppie di treni passeggeri. I sistemi di sicurezza non sono ancora interoperabili per cui i treni italiani non vanno a Nizza, quelli francesi non superano la galleria di valico, come succedeva in passato.

Prospettive: senza una precisa volontà politica la linea rischia la chiusura nonostante la forte richiesta dei territori per il suo utilizzo.

✧ Moncenisio/Frejus

Situazione: la linea storica è la strada ferrata internazionale che partendo da Torino ne attraversa la cintura suburbana, per transitare poi attraverso la valle di Susa e terminare infine presso la località francese di Modane, mentre la ferrovia Torino-Lione (o Nuova Linea Torino-Lione, comunemente nota come TAV) è un progetto finalizzato alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria internazionale di 235 km ad alta velocità-alta capacità rivolta al trasporto merci e passeggeri fra Torino e Lione, che affiancherebbe la linea storica esistente

fra le due città. Secondo i proponenti nel 2035 sarà attiva la soluzione *low cost* (tunnel di base più linea storica). Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 3.2 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: costo eccessivo delle opere rispetto alla loro utilità, anche a fronte dell'impatto ambientale nei luoghi coinvolti dalle costruzioni. Mancata soluzione del nodo di Torino, vero "collo di bottiglia" della tratta.

Prospettive: con la soluzione *low cost* la portata della linea resterà quella attuale, pari a circa 20 milioni di tonnellate, e così molti altre merci si riverseranno obbligatoriamente sulla strada. Inoltre, le prospettive di trasferimento merci dalla strada alla nuova ferrovia, senza introduzione di un meccanismo di disincentivo sono minime.

✈ Sempione

Situazione: il traforo del Sempione è una galleria ferroviaria che collega l'Italia (Valle dell'Ossola) con la Svizzera (alta Valle del Rodano). Il traforo misura 19.803 metri nella canna a nord-est e 19.823 metri nella canna a sud-ovest; all'epoca della costruzione, e per i successivi 76 anni, è stata la più lunga galleria ferroviaria del mondo. Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 10,5 milioni di tonnellate (DATEC)

Problemi: Sussistono problematiche ambientali e trasportistiche a valle del valico, connesse alla realizzazione del tratto ferroviario tra il T2 di Malpensa e Gallarate

Prospettive: Con la realizzazione del nuovo tunnel del Lötschberg, insieme al Gottardo è inserito nel grande progetto elvetico Alp-Transit, (direttrice Nord-Sud ferroviaria attraverso le Alpi) che costituisce il più grande sistema ferroviario delle Alpi.

✈ Gottardo

Situazione: la linea congiunge Lucerna a Chiasso attraversando le Alpi mediante il traforo del San Gottardo. La realizzazione della nuova linea AC/AV del Gottardo, da Zurigo a Lugano, ha richiesto la costruzione del tunnel di base del San Gottardo e la galleria del Monte Ceneri (quest'ultima ancora da realizzare). Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 15,6 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: rischio che la nuova linea si trasformi in imbuto (vedi capitolo Gottardo).

Prospettive: qui lo spostamento dalla strada alla ferrovia, sicuro e sostenibile a livello ambientale, è già possibile a partire dalle ulteriori capacità ferroviarie offerte sulla linea del Gottardo che presto sarà in servizio. Tuttavia il trasferimento modale rischia di essere in parte vanificato dal raddoppio della galleria autostradale.

✈ Brennero

Situazione: la linea ferroviaria Verona-Brennero finisce in prossimità del confine di Stato lungo il Valico del Brennero, per una lunghezza complessiva di oltre 194 km. A 1.371 m, nei pressi della stazione del Brennero, si trova il punto più alto raggiunto dalle ferrovie italiane. L'intera tratta è interessata attualmente da interventi di potenziamento e di nuove costruzioni. In particolare si sta procedendo alla costruzione di una nuova linea AV/AC. Attualmente sono attivi quattro diversi cantieri: due sul suolo italiano e due su suolo

austriaco. La chiusura dei cantieri austriaci è prevista rispettivamente per il 2017 e 2019. In Italia un lotto è quasi completato mentre l'altro dovrebbe essere chiuso nel 2022. L'entrata in esercizio da Innsbruck a Fortezza è prevista al 2026. Ancora non sono chiari i tempi e le risorse necessarie per la realizzazione del progetto del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona-Fortezza (sviluppo complessivo 180 km circa). Il traffico merci nel 2014 è stato pari a 11,9 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: al di là dei dubbi sulla necessità della sua realizzazione lascia parecchio sconcerto la determinazione nel portare avanti i lotti di costruzione in modo frammentario. Senza contare che un progetto di questa portata, con interventi complessi e delicati che interesseranno i diversi territori per molti anni non può prescindere da una attenta concertazione con il territorio, di una continua informazione e partecipazione dei cittadini. La realizzazione del solo tunnel di base, senza il potenziamento della tratta a Sud di Fortezza – comunque costoso e di forte impatto sul territorio- porterebbe benefici minimi. Senza l'introduzione di sistemi di disincentivo al trasporto su strada, il trasferimento modale sarà minimo anche quando la nuova linea dovesse entrare in esercizio. Il rischio che le merci non abbandonino la vecchia linea è concreto: per poter viaggiare ad alta velocità sulla nuova sarebbe infatti indispensabile rinnovare completamente il materiale rotante, cosa alquanto costosa. Quindi la nuova linea verrebbe destinata ai passeggeri mentre le merci resterebbero sulla linea storica (o sulla strada).

Prospettive: Qualora fosse davvero liberata la linea ferroviaria storica dai traffici di lunga distanza si potrebbero aprire interessanti opportunità per ripensare il modo di vivere e lavorare lungo i tanti centri delle valli attraversate dalla linea, in particolare sviluppando una rete locale (nuovi collegamenti ferroviari locali sull'esempio della ferrovia della Val Venosta). Con la possibilità di creare una vera e propria rete metropolitana di superficie, in una prospettiva di ripensamento della mobilità complessivo che valorizzi le qualità ambientali e paesaggistiche dei territori, le opportunità di valorizzazione turistica.

Tarvisio

Situazione: la nuova linea ferroviaria "Pontebbana" Udine-Tarvisio, entrata in esercizio nel 2000, può essere definita "ad alta capacità", ma viene utilizzata a meno del 40% della sua potenzialità. Inoltre i progetti a medio-lungo termine prevedono una velocizzazione della linea ferroviaria Venezia-Trieste (per ora in alternativa alla AV/AC), e un raddoppio della linea Cervignano-Udine, anche al servizio dei porti regionali (Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro). Il traffico merci nel 2013 (non ci sono dati per il 2014) è stato pari a 7 milioni di tonnellate (DATEC).

Problemi: il problema quindi non è la mancanza di capacità, ma la debolezza e il costo del trasporto merci ferroviario rispetto all'autotrasporto.

Prospettive: una crescita del traffico ferroviario merci su questo asse potrebbe avvenire in seguito al rilancio dei trasporti intermodali proveniente dal porto di Trieste. Anche in seguito alla nuova gestione dell'Autorità portuale e alla soluzione dell'annoso problema della doppia manovra in porto, sono in aumento i treni inviati verso il retroterra centroeuropeo (5604 treni totalizzati dal porto di Trieste nel 2015, di cui 5046 di traffico intermodale).

L'apertura del tunnel ferroviario del Gottardo e il mancato potenziamento della rete da parte italiana

di Dario Balotta (Responsabile Trasporti Legambiente Lombardia)

L'apertura del tunnel di base ferroviario del S. Gottardo prevista per il primo giugno prossimo fa parte di un ciclo di investimenti della Confederazione Elvetica nel settore ferroviario di rilevanza europea per oltre 17,6 miliardi di euro. Somma interamente finanziata attraverso un programma di allocazione dei tributi fiscali e dei pedaggi autostradali condiviso dalla popolazione attraverso un referendum. I principali interventi hanno visto l'ammodernamento dell'asse del Lötschberg, comprensivo del tunnel di base di 34 km, costato 3,9 miliardi di euro nel periodo 1998-2007, e dell'asse del Gottardo (57 km) comprensivo del tunnel del Ceneri (15 km a ridosso di Como, ma in territorio svizzero) cui sono stati attribuiti fondi pari a 11,2 miliardi di euro nel periodo 2000-2020. Grazie ad uno specifico accordo italo-svizzero del gennaio 2014 una quota parte di questo investimento, pari a 120 milioni di euro, è destinato all'adeguamento agli standard europei della sagoma e del modulo della rete ferroviaria italiana sulle direttrici Luino-Gallarate e Luino-Novara e Novara-Busto Arsizio, dove si trovano i più grandi terminal intermodali del nord Italia. Nei terminal di Busto e Novara le capacità ci sono. Per contro ad est di Milano vi è una situazione di crisi e solo ora si sta pensando di sviluppare lo scalo di Segrate. L'investimento da realizzare in territorio italiano sarà utile ad assicurare la competitività dei servizi ferroviari sull'asse nord-sud, rispetto al tutto strada. Ma allo stesso modo per la Svizzera sarà di giovamento poiché non si vede così costretta a dover costruire un terminal per il trasbordo dei container sul suo territorio.

L'aumento di capacità produttiva dei vettori ferroviari necessita di efficienza in ogni anello della catena della logistica che in Italia non viene ancora assicurata (composizione e peso dei treni, manovre ferroviarie, velocità medie sulle linee). In pratica il livello di produttività e di capacità ferroviaria più elevato con i trafori del Lötschberg e del S. Gottardo da parte Svizzera deve essere assicurato anche in Italia almeno nelle tratte terminali che collegano i terminali intermodali di Novara e di Busto Arsizio. Il modello di trasporto ferroviario che si utilizza da molti anni in Europa andrebbe pertanto adottato anche sulla rete ferroviaria italiana adeguando: 1) la lunghezza dei treni da 550 a 750 metri; 2) il peso trainabile da 1.600 a 2.000 tonnellate (+25% di merce per treno); 3) le sagome standard di 4 metri; 4) l'interoperabilità dei convogli sulla rete UE grazie all'adeguamento ai regolamenti comunitari sui corridoi merci.

Un problema però rimane: i treni merci arrivano nei terminal lombardi e non possono proseguire oltre. Sulle linee ad alta velocità non possono viaggiare e quelle normali sono già intasate. Gli interventi previsti sulla Chiasso - Milano, di carattere principalmente tecnologico non risolveranno il problema, poiché la linea rimarrà per ora di soli due binari. Secondo l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord Ovest i lavori di quadruplicamento non inizieranno prima del 2023 e, se tutto va bene, non saranno portati a termine prima del 2030. Con soli due binari, la gestione del traffico merci rischia la paralisi. Si possono accorciare le distanze di sicurezza, si possono aumentare le capacità... ma un treno merci di 2000 tonnellate non accelererà e non frenerà mai come un convoglio regionale. Ciò significa che per il traffico merci questa importante linea potrà essere usata praticamente solo di notte.

Trent'anni di attraversamenti alpini: un'occhiata retrospettiva e qualche riflessione per il futuro

di Andrea Debernardi (Studio META)

Le previsioni degli anni Ottanta e l'andamento effettivo del traffico

Quasi trent'anni fa, l'istituto di ricerca svizzero PROGNOS pubblicava un famoso rapporto relativo all'evoluzione del trasporto merci nei 16 Paesi dell'Europa occidentale¹⁴, dal quale era possibile trarre una stima degli scambi da e per l'Italia che – allora come ora – rappresentavano la maggior parte dei traffici merci transalpini.

Lo studio partiva da un dato, relativo al 1984, pari a circa 126 milioni di t/anno, di cui 92 attinenti al traffico terrestre (a sua volta ripartito per il 61% su gomma ed il restante 39% su ferro). Prevedendo una crescita pressoché costante, esso stimava che l'interscambio terrestre complessivo tra l'Italia ed il resto dell'Europa occidentale sarebbe ammontato nel 1990 a circa 115 milioni di t/anno (+25% rispetto al 1984) ed a quasi 160 dieci anni dopo (+75% rispetto al medesimo anno).

In termini di ripartizione modale, venivano definiti due diversi scenari. Nello scenario A, corrispondente ad una "integrazione europea allineata alla liberalizzazione", la quota della strada sarebbe cresciuta sino intorno al 66%, mentre nello scenario B, in cui si ipotizzava invece una "regolamentazione del mercato orientata all'ecologia", essa si sarebbe stabilizzata intorno ai valori del 1984. Conseguentemente, il traffico merci ferroviario sarebbe cresciuto dai 36 milioni di t/anno iniziali, ai 43 del 1990, ed ai 54 od ai 62 del 2000, con un incremento del +20% e del +50÷72%, rispettivamente negli scenari A e B.

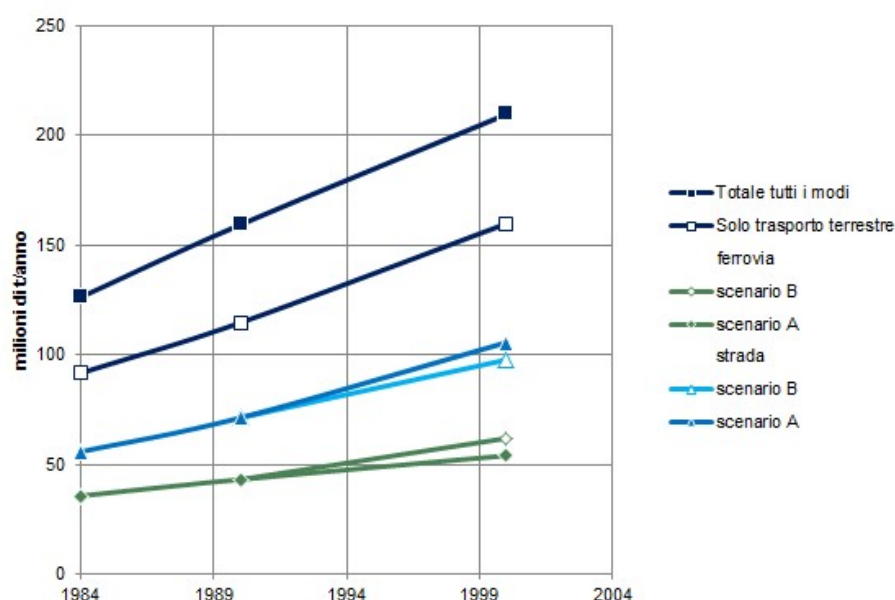


Fig. 1 – Previsioni di traffico merci tra l'Italia ed il resto dell'Europa occidentale
 Fonte: PROGNOS 1988

¹⁴ Vedi: Rommerskirchen S., Bollinger P., Cerwenka P.; *Étude Commune: Marché Européen des Transport Marchandises; rapport définitif – Fascicule 5: Évolution du volume des transports marchandises*; PROGNOS AG – Centre Européen de Recherches Economiques Appliquées; Basilea, 1988. Lo studio prendeva in considerazione le dodici nazioni che allora componevano la Comunità Economica Europea (con la Germania non ancora riunificata) alle quali erano aggiunte la Svizzera, l'Austria, la Svezia e la Norvegia.

Se osservate retrospettivamente, le previsioni di PROGNOSE appaiono persino troppo prudenti: secondo i dati Alpinfo (che come lo studio basilese prende in esame solo le frontiere tra l'Italia ed i paesi nord-occidentali, escludendo quella con la Slovenia), tra il 1984 ed il 1990 il traffico transalpino, espresso in t/anno, è cresciuto del 28%, mentre tra il 1984 ed il 2000 esso è praticamente raddoppiato (fig. 2).

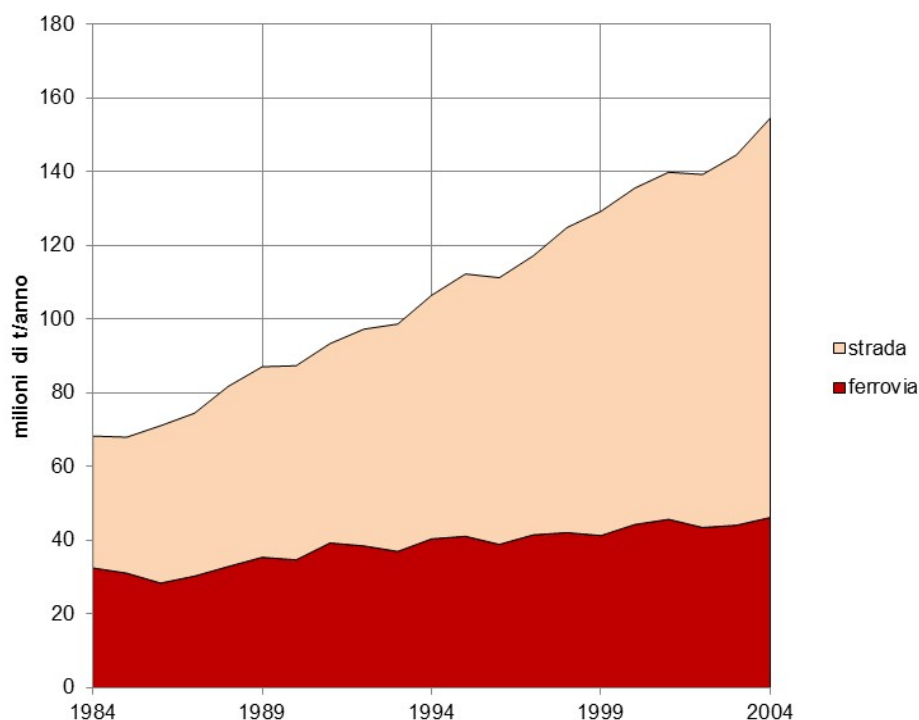


Fig. 2 – Traffico merci attraverso l'arco alpino occidentale e settentrionale (1984-2004)
 Fonte: Alpinfo

L'esplosione dei traffici transalpini è in realtà figlia di più processi concomitanti, in buona parte riconducibili alla progressiva integrazione fra le economie continentali. Di fatto, la costituzione del mercato unico europeo (1992), l'unificazione monetaria (2001) ed i successivi allargamenti dell'Unione, avviati con la riunificazione tedesca e proseguiti nel 1995, nel 2004 e nel 2007, hanno generato una potente spinta verso la ristrutturazione dei sistemi produttivi dei singoli paesi, che hanno finito per superare i tradizionali orizzonti nazionali moltiplicando lo scambio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti fra i centri di produzione e di consumo distribuiti in tutta Europa.

D'altro canto, l'integrazione fra le economie europee è stata soltanto una piccola componente del più generale processo di globalizzazione: secondo l'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), tra il 1984 ed il 2014, a fronte di una crescita del PIL mondiale (espresso a prezzi costanti) pari al 110%, l'incremento della produzione agricola e manifatturiera, determinata in base a quantità fisiche, si è attestata su valori leggermente inferiori (+107%) – evidenziando una sia pur modesta tendenza alla dematerializzazione dell'economia – mentre i flussi del commercio internazionale sono più che quadruplicati, aumentando enormemente il grado di interdipendenza reciproca di tutte le principali economie mondiali (fig. 3).

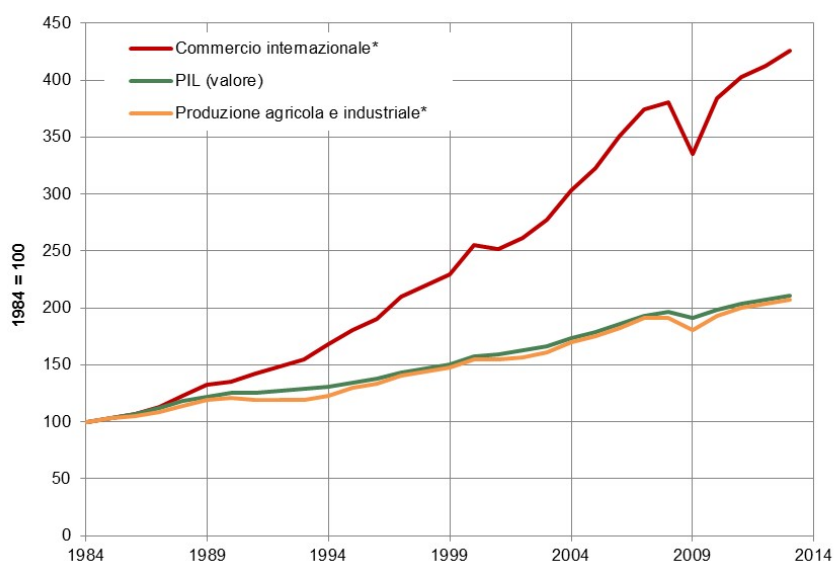


Fig.3 – Produzione e commercio internazionale a livello mondiale (1984-2014)

* i numeri indice relativi alla produzione agricola/industriale ed al commercio internazionale sono determinati in rapporto ad unità fisiche di prodotto

Fonte: WTO

L'intreccio con l'evoluzione economica globale non ha lasciato immune da conseguenze gli scambi transalpini. Da un lato, ne ha influenzato la distribuzione spaziale, determinando tassi di crescita della domanda crescenti mano a mano che si passava dai valichi occidentali (dominati dagli scambi con alcune fra le economie europee più consolidate, come la Francia ed il Regno Unito) a quelli settentrionali (influenzati dall'incremento dei traffici marittimi a livello globale) ed ancor più a quelli orientali (investiti dalla transizione economica di nazioni che all'epoca dello studio PROGNOSE appartenevano ancora al COMECON).

Dall'altro lato, la globalizzazione dei traffici ha reso sempre meno strategico il ruolo del trasporto terrestre, rispetto ad una gestione dei flussi di medio e lungo raggio sempre più marcatamente intermodale, o meglio multimodale. E' una tendenza ben rispecchiata dall'andamento del traffico container, passato, con un raddoppio in pratica ogni 10 anni, dai 18 milioni di TEUs del 1984, ai 41 del 1994, ai 92 del 2004, ai 152 del 2014¹⁵ (fig. 4).

¹⁵

Vedi: UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development; *Review of Maritime Transport*; Geneva, 2014.

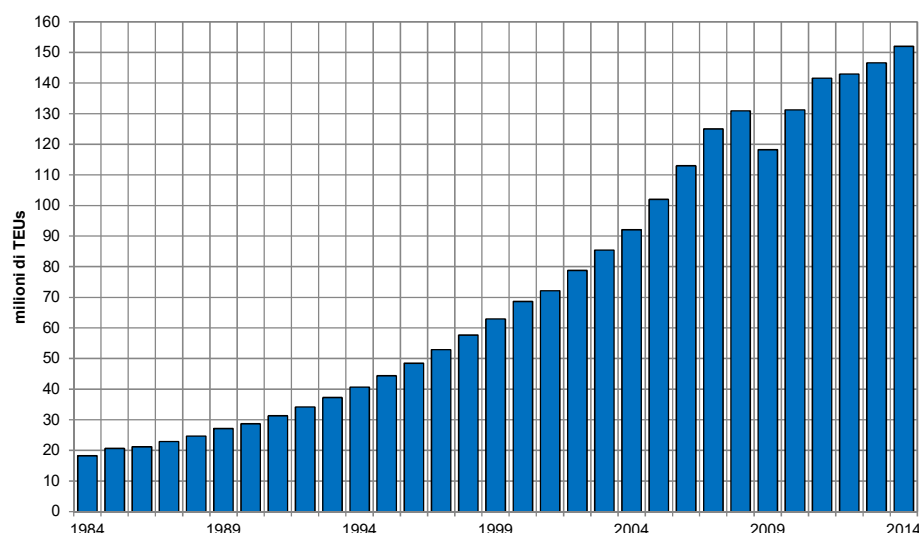


Fig. 4 – Traffico mondiale di container (1990-2015)

Fonte: UNCTAD

La conseguenza è che, se al tempo dello studio PROGNOSES poteva ancora avere senso ragionare in termini di competizione strada-ferrovia nell'ambito del solo trasporto terrestre, oggi per valutarne l'andamento dei traffici alpini occorre necessariamente tener conto della complessa regia operata dai grandi integratori logistici mondiali, che si servono in primo luogo dei vettori marittimi, relegando gli altri sistemi ad un ruolo spesso subordinato.

Il ruolo della ferrovia

Nel nuovo contesto logistico, sia la strada che la ferrovia sono chiamate a svolgere, almeno per quanto concerne i flussi di medio-lungo raggio, funzioni specifiche collocate all'interno di catene intermodali complesse; ed è dalla loro capacità di assolvere a tali funzioni in maniera efficace che dipende in buona parte il loro sviluppo. Ne è un chiaro esempio proprio l'andamento del traffico ferroviario transalpino, che è cresciuto in media più lentamente di quanto pronosticato dallo studio PROGNOSES (tra il 1984 ed il 2000 l'incremento è risultato pari al +36%, il che ha portato il volume di traffico complessivo a 44 milioni di t/anno, con una riduzione della corrispondente quota modale sino al 33%), ma con importanti differenze a seconda della tecnica di trasporto impiegata.

Infatti, fra il 1984 ed il 2007, il trasporto ferroviario convenzionale si è ridotto del 17%, mentre quello intermodale non accompagnato ha conosciuto un incremento (+308%) superiore a quello fatto registrare dallo stesso trasporto stradale (+254%) (fig. 5).

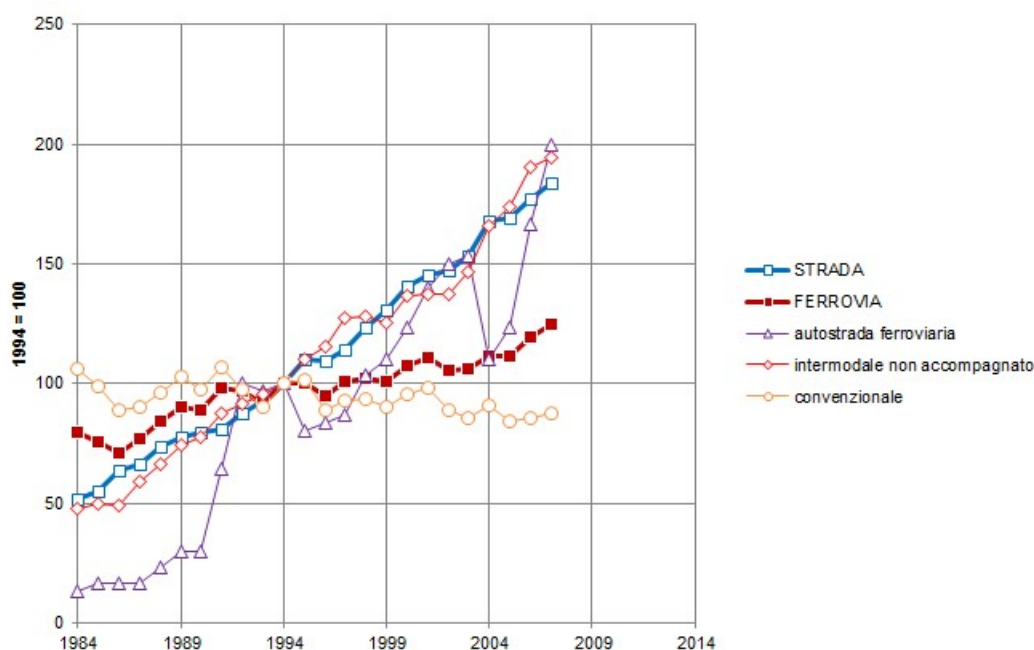


Fig. 5 – Tassi di crescita del traffico transalpino stradale e ferroviario (1984-2007)
Elaborazione su dati Alpinfo

Ed è proprio alla capacità di organizzare e sostenere (anche finanziariamente) catene intermodali efficaci che si può attribuire la relativa tenuta del vettore ferroviario, almeno in quei paesi, come la Svizzera e l’Austria, in cui lo sviluppo dei progetti relativi alle nuove gallerie di base si è accompagnato ad una articolata strategia di rimodulazione dell’offerta sulla rete esistente.

Un chiaro esempio in questa direzione può provenire dall’analisi comparata dei traffici ferroviari al valico del Fréjus ed a quelli svizzeri, che a partire dalla metà degli anni Novanta del secolo scorso presentano andamenti del tutto divergenti, tanto da rispecchiare un progressivo trasferimento dei traffici dalla prima direttrice alle seconde¹⁶ (fig. 6).

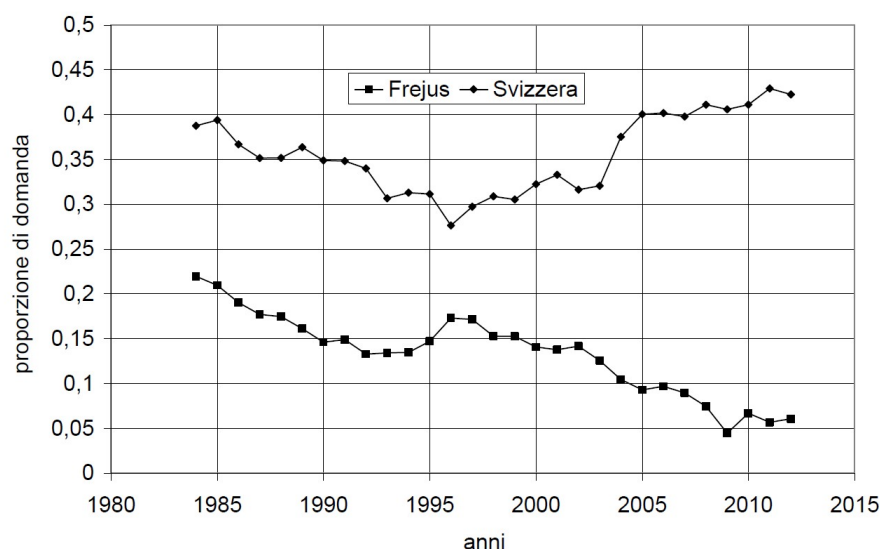


Fig. 6 – Traffico merci ferroviario ai valichi del Fréjus ed a quelli svizzeri (1984-2004)
Fonte: Ferrari (2014)

¹⁶

A questo proposito vedi ad esempio: P.Ferrari; “Il trasporto merci attraverso le Alpi svizzere: evoluzione prevedibile con un nuovo modello di ripartizione modale”; Ingegneria Ferroviaria, a.XLVII (2014), pp.547-565.

A questo proposito, appare comunque importante sottolineare un aspetto certo banale, ma forse non così ovvio agli occhi di molti osservatori: questo risultato è stato ottenuto dagli operatori elvetici in larghissima misura prima dell'apertura al traffico dei nuovi trafori di base, sfruttando una rete ferroviaria ottocentesca quanto quella italo-francese, ma potenziata attraverso il ricorso a tecniche ferroviarie efficienti, accompagnate da un sostegno finanziario importante, finalizzato al trasferimento del traffico ancor prima che al completamento della Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA).

Questo esempio potrebbe in effetti essere esteso al confronto tra intere politiche nazionali dei trasporti, che hanno finito per determinare situazioni assai differenziate, se non del tutto divergenti, tra le frontiere alpine occidentali e quelle settentrionali. Di fatto queste ultime, oltre a caratterizzarsi per tassi di incremento dei traffici complessivamente più elevati, hanno anche conosciuto una maggior tenuta del vettore ferroviario, che si associa in particolare alle buone prestazioni attribuibili alle tecniche intermodali¹⁷. Per contro, i valichi italo-francesi, interessati da una domanda stagnante, presentano quote modali del trasporto ferroviario declinanti (fig. 7).

¹⁷

Sulle differenti policies adottate dai Paesi alpini vedi anche: A. Debernardi; "Terre alte, profili bassi: governance istituzionale ed esiti territoriali nei grandi attraversamenti ferroviari alpini"; in: F. Ferlaino, F.S. Rota (a cura di); *La montagna italiana: confini, identità e politiche*; F. Angeli, Milano, 2013; pp.135-160.

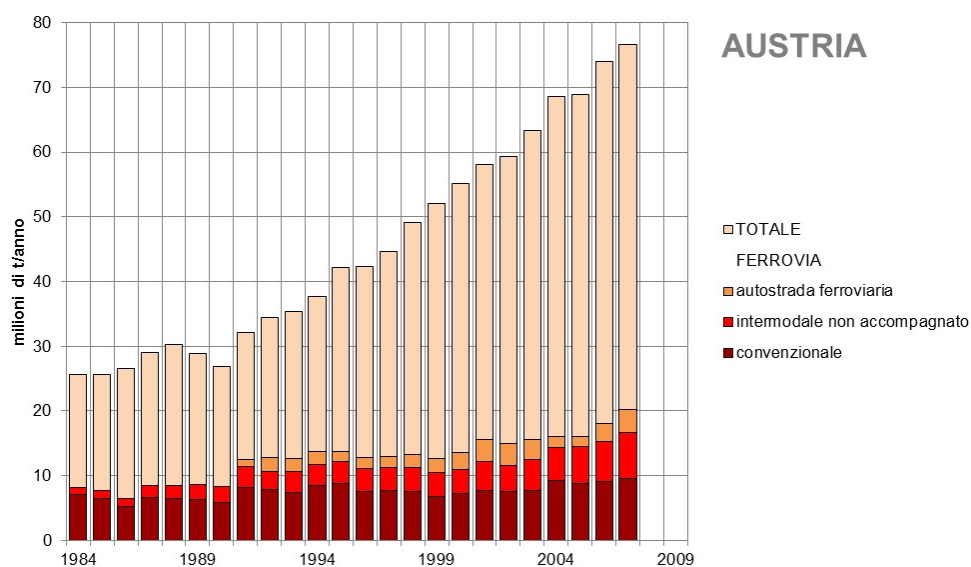
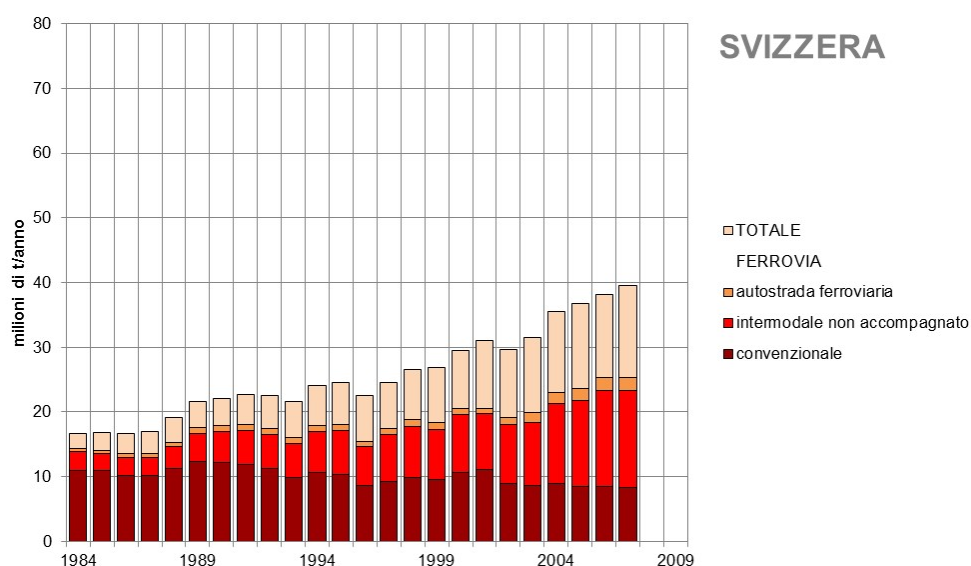
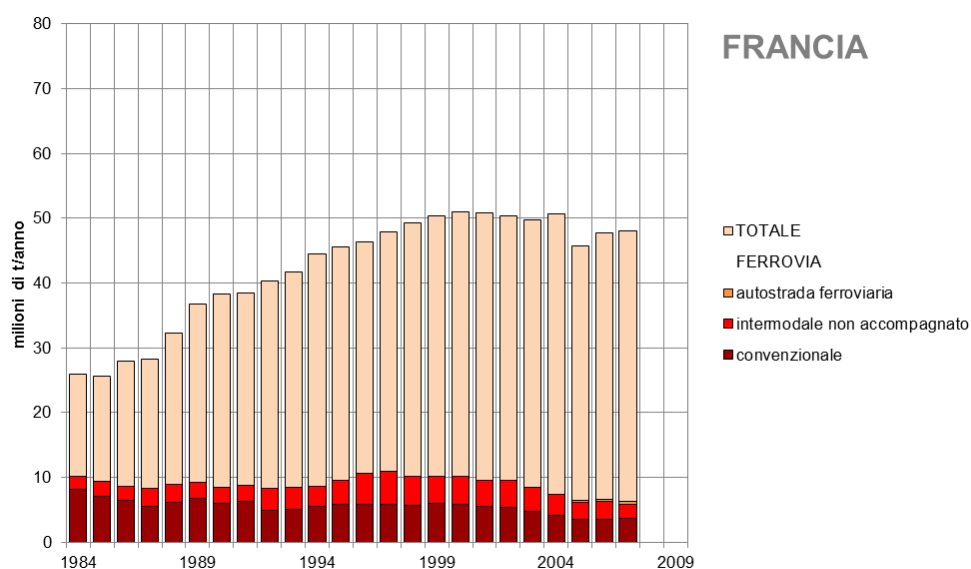


Fig. 7 – Traffico merci per frontiera e modalità (1984-2004)
 Fonte: Alpinfo

Gli anni recenti: un meccanismo inceppato?

La scelta del 2007 come anno di riferimento intermedio per la verifica dell'evoluzione dei traffici transalpini non è affatto casuale: infatti, nel giugno di questo anno cardine viene avviato l'esercizio della nuova galleria ferroviaria di base del Lötschberg – prima opera compiuta della Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA), mentre due mesi dopo, in tutt'altro contesto, la banca d'affari americana Lehman Brothers chiude il suo settore dedicato ai mutui subprime, dando così inizio ad una crisi finanziaria di portata mondiale.

Un po' paradossalmente, il primo anno di funzionamento dei nuovi attraversamenti ferroviari resta così anche quello in cui il traffico transalpino tocca il suo massimo storico, che può essere stimato, includendo la quasi sempre dimenticata Slovenia, in circa 191 milioni di t, di cui 55 su ferrovia ed il resto su strada (fig.7).

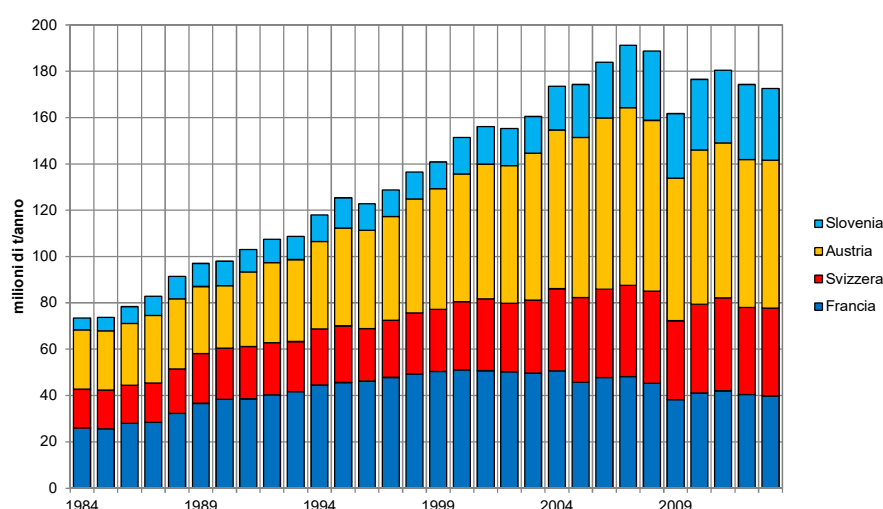


Fig. 8 – Traffico merci attraverso l'intero arco alpino, per frontiera (1984-2013)

Fonti: per le frontiere con Francia, Svizzera ed Austria: Alpinfo; per la frontiera slovena: ns .elaborazione su dati Conto Nazionale Trasporti, Annuario Regionale Friuli-Venezia Giulia, statistiche di traffico stradale della Repubblica Slovena.

A partire da quest'anno, l'inceppamento dei meccanismi di crescita, ben percepibile anche a scala mondiale (vedi figg. 3 e 4) ma amplificato a scala europea, determina inizialmente una secca contrazione dei flussi transalpini (-15% tra il 2007 ed il 2009), seguita da un andamento oscillante che li fa risalire dell'11% tra il 2009 ed il 2011, e nuovamente ridiscendere tra il 2011 ed il 2013¹⁸.

Ma anche in questo caso, il trasporto ferroviario intermodale sembra rappresentare la componente modale maggiormente in grado di far fronte alla crisi degli scambi: tra il 2007 ed il 2013, esso continua infatti a crescere di circa il 5%, contro un decremento medio stimato nel -8,5% per la ferrovia e nel -16,2% per la strada. Con la conseguenza di un rafforzamento relativo della ferrovia nei paesi che hanno saputo perseguire più efficacemente quest'opzione, cioè la Svizzera (dove la quota modale passa dal 64 al 66%) e l'Austria (dal 26 al 29%), e nel contempo di un ulteriore indebolimento nei paesi che hanno preferito seguire altre strategie, come la Francia (dove la quota modale passa dal 13 al 9%) e la Slovenia (dal 10 al 6%) (fig. 9).

¹⁸

Il 2013 è l'ultimo anno per cui le statistiche Alpinfo risultano disponibili. I primi risultati relativi al 2014, relativi ai soli valichi svizzeri, sembrano indicare una nuova tendenza alla ripresa. Vedi: Confederazione Svizzera, Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC); *Rapporto sul trasferimento del traffico*, Berna, novembre 2015.

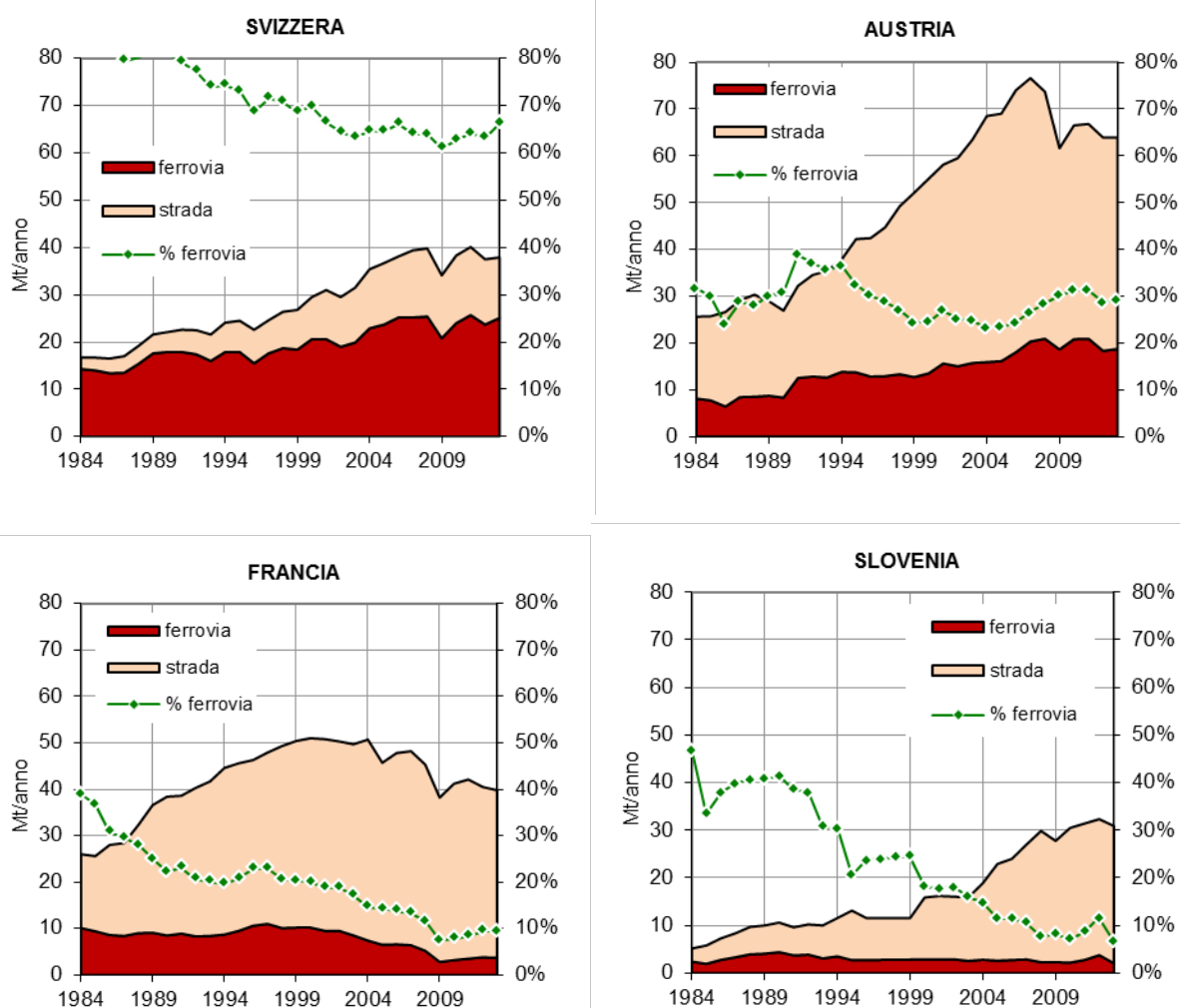


Fig. 9 – Traffico merci transalpino per frontiera e modo di trasporto (1984-2013)

Fonti: per le frontiere con Francia, Svizzera ed Austria: Alpinfo; per la frontiera slovena: ns. elaborazione su dati Conto Nazionale Trasporti, Annuario Regionale Friuli-Venezia Giulia, statistiche di traffico stradale della Repubblica Slovena.

Ancora una volta, i differenti stili di policy che caratterizzano la politica dei trasporti dei singoli paesi alpini, sembrano presentare, anche nel mutato contesto economico generale, esiti molto differenti sotto il profilo della ripartizione modale dei flussi. Tali esiti potrebbero preludere, da un lato, ad un sostanziale riconoscimento del vettore ferroviario come modalità idonea a movimentare grandi flussi di merce sulle medio-lunghe distanze, spesso in integrazione con i flussi marittimi e, dall'altro, a sancire un definitivo ridimensionamento delle logiche di gestione poco efficienti, che continuano a caratterizzare molte imprese ferroviarie.

Nel contempo, andrebbero meglio analizzate le conseguenze connesse ad un possibile scenario di rallentamento della crescita del traffico transalpino, che nel porre le premesse per una maggior protezione ambientale porrebbe anche il tema critico di un eccesso di capacità di trasporto, a seguito del completamento dei nuovi tunnel di base.

Situazione attuale ed interrogativi futuri

Dunque, a meno di un mese dall'entrata in funzione della nuova galleria di base del Gottardo, l'Italia si trova ad essere ancora una volta al crocevia di politiche tra loro divergenti, senza riuscire ad indicare una propria visione strategica, capace di garantire il necessario equilibrio non soltanto fra strada e rotaia, ma anche fra le differenti direttrici transalpine. L'esito, invero paradossale, è che l'unico paese europeo interessato dall'insieme dei traffici transalpini finisce per frammentare la propria azione in politiche differenziate per frontiera, assumendo spesso – e con maggiore frequenza nel caso delle *policies* collegate alla gestione delle reti esistenti - un ruolo di relativa subalternità rispetto agli interlocutori esteri.

Essa paga in ciò sicuramente il male storico della *distorsione infrastrutturale*, che continua a concentrare l'interesse politico sulle opzioni di maggior impegno per le finanze pubbliche, distogliendo con ciò risorse essenziali per le misure finalizzate all'efficace sfruttamento del patrimonio infrastrutturale esistente, che ne dovrebbero formare quanto meno un complemento essenziale. Ciò risulta in effetti tanto più grave quanto più risulta chiara l'esistenza di importantissimi differenziali di efficacia ed efficienza fra le diverse tecniche e modalità di gestione della rete ferroviaria (fig. 10).

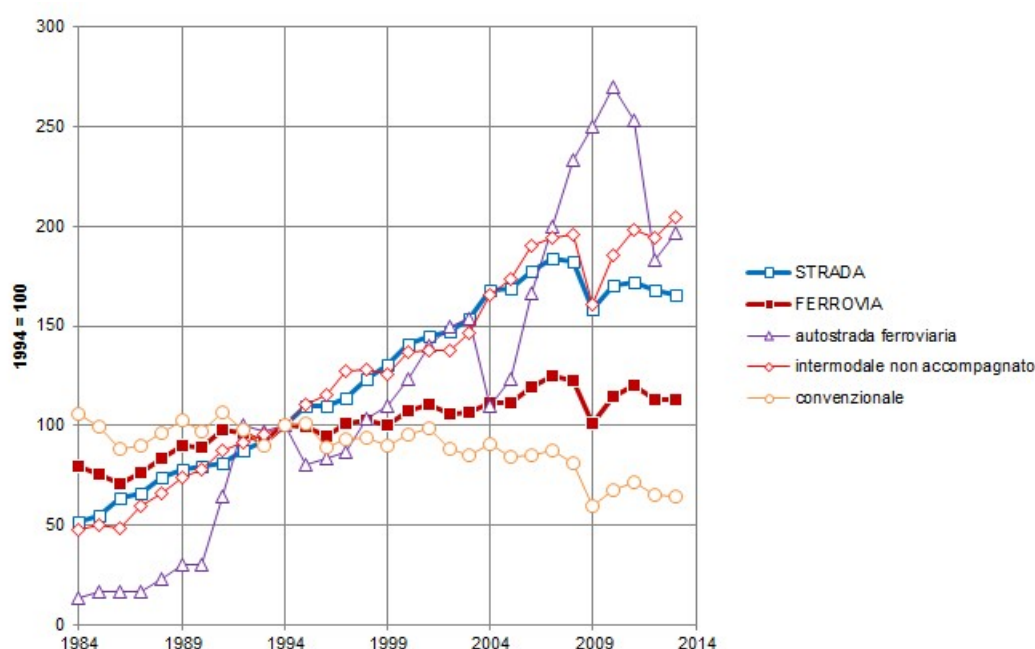


Fig. 10 – Tassi di crescita del traffico transalpino stradale e ferroviario (1984-2013)
 Elaborazione su dati Alpinfo

Accade così che, come più volte sottolineato dai più attenti osservatori del panorama logistico nazionale ed internazionale, la circolazione ferroviaria merci, in via di progressivo declino sul mercato interno, resti appigliata quasi soltanto al sistema dei valichi settentrionali, ed ai loro storici terminali dell'area milanese-novarese e veronese, riuscendo soltanto in piccola parte a garantire l'efficace inoltro delle merci in direzione di Genova e di Bologna-Firenze-Roma (fig. 11).

Da questo quadro continuano invece a mancare i traffici Est-Ovest, più volte evocati come obiettivo strategico essenziale dell'ex Corridoio V – ora "Mediterraneo", ma in effetti ancora poco coltivati sul piano organizzativo e gestionale in attesa delle realizzazioni infrastrutturali dei decenni a venire.

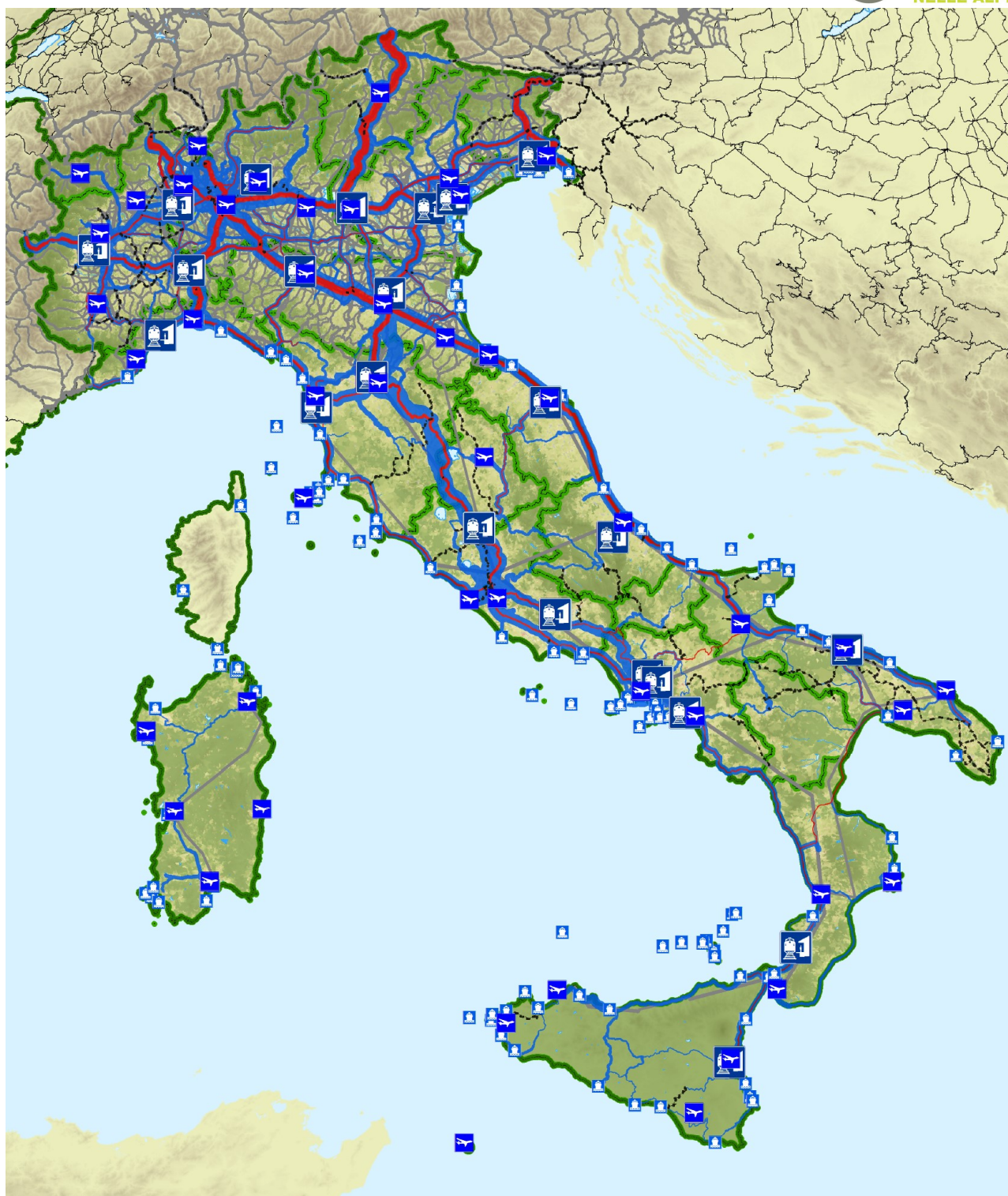


Fig. 11 – Circolazione merci ferroviaria nel Nord Italia (2014)
 Elaborazione su dati RFI

E' una situazione che potrebbe oggi forse cambiare, a favore di una politica più attenta al ruolo dei nodi ed alle esigenze di gestione delle reti esistenti. Vanno in questo senso alcune argomentazioni contenute nel recente *discussion paper* relativo alle politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci, promosso dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT¹⁹, secondo il quale è necessario superare gli approcci settoriali, definiti in assenza di una visione integrata dei servizi, per definire invece un disegno sistemico capace di offrire risposte efficaci al sistema industriale e manifatturiero nazionale.

Obiettivi di questo genere, per essere realmente perseguiti, richiedono comunque una sostanziale innovazione nelle modalità di formazione delle decisioni relative al sistema di trasporto, che sappiano far tesoro delle necessarie valutazioni tecnico-economiche ed ambientale, rapportandosi a scenari credibili di evoluzione dei traffici a livello nazionale ed internazionale.

In tal senso, uno dei compiti più urgenti dovrebbe essere quello di ricondurre ad unità di visione e di programma la definizione degli scenari strategici di riferimento per la definizione delle politiche gestionali ed infrastrutturali da applicarsi sulle singole direttrici, tenendo conto delle specificità locali e nazionali di ciascuna frontiera, ma anche delle possibili conseguenze dei mutamenti in corso nel sistema degli scambi globali. Un esempio in questa direzione potrebbe consistere (senza scomodare necessariamente Piketty) nella costruzione di uno scenario "minimo", caratterizzato da una progressiva stabilizzazione dei flussi transalpini, o quanto meno da un consistente rallentamento della loro crescita. Ne deriverebbe un ordine di priorità fra interventi infrastrutturali certo prudentiale, ma non per questo meno interessante in un periodo di persistenti difficoltà finanziarie.

¹⁹ Vedi: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione; *Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci: intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche*; Discussion paper, Roma, gennaio 2016.

Considerazioni in merito allo stato di attuazione del Protocollo Trasporti in Italia

Di Francesco Pastorelli e Vanda Bonardo (CIPRA Italia)

Il Protocollo Trasporti costituisce il punto chiave di tutta la Convenzione delle Alpi. Non per nulla è stato il più controverso e quello che ha richiesto tempi più lunghi e generato le maggiori controversie, sia per la sua stesura che per la sua ratifica. In particolare, l'art. 11, comma 1 (*Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino*) rappresenta uno dei pochi punti davvero vincolanti per le Parti contraenti di tutta la Convenzione in quanto pone in maniera netta un limite alla realizzazione di nuove autostrade di attraversamento delle Alpi. Basti ricordare, per rimanere alla sola Italia, i ripetuti tentativi di stralciare quel comma da parte di varie forze politiche su spinta delle lobby dell'autotrasporto e delle autostrade che hanno costretto il testo della Legge di ratifica a numerosi rimpalli fra i due rami del Parlamento a causa dei continui emendamenti (è stato più volte chiesto lo stralcio del Protocollo) con lo scopo di indebolire o vanificare il Protocollo.

Anche dopo la ratifica del Protocollo, avvenuta nel settembre 2012, vi sono stati diversi tentativi di rendere inefficace quella parte del dispositivo, ad esempio mediante l'approvazione (congiunta alla legge di ratifica) di un ordine del giorno, invocato e sostenuto ancora una volta dalla lobby dell'autotrasporto, che esprimeva riserve ed impegnava il governo a vagliare in fase applicativa le misure introdotte dal protocollo.

Va poi ricordato come il Protocollo non sia ancora stato ratificato dalla Confederazione Elvetica che tuttavia ha attuato nel settore dei trasporti politiche di avanguardia rispetto agli altri paesi alpini (si pensi all'introduzione della TTPCP ed alle politiche di TPL), ma che ora si accinge a trasgredirlo mediante la realizzazione del raddoppio autostradale del Gottardo.

Il vincolo imposto dall'art. 11 viene aggirato laddove si portano a compimento progetti come la realizzazione della seconda galleria del Frejus (di fatto un raddoppio, ma fatto passare come canna di sicurezza) e ora anche del Gottardo. Progetti di nuovi collegamenti autostradali che andavano palesemente in violazione del Protocollo (progetto Cuneo- Nizza attraverso il tunnel del Mercantour) sono stati definitivamente accantonati dopo l'entrata in vigore del Protocollo, altri sono stati portati avanti anche in maniera sfrontata e periodicamente ricompaiono nel programma elettorale di qualche forza politica, come il progetto di proseguimento dell'autostrada Alemagna, mai del tutto accantonato nonostante la contrarietà di regioni e paesi confinanti.

Altre disposizioni del Protocollo quali il potenziamento del trasporto pubblico (art. 9) ed il trasferimento modale, l'introduzione del principio di causalità e l'applicazione di un sistema di calcolo che tenga conto della verità dei costi (art. 14) sono attuate in maniera del tutto insufficiente. Questo anche a causa del fatto che permane l'incapacità delle istituzioni italiane di affrontare la tematica trasportistica in forma di politiche dei trasporti e della mobilità e si continuano a privilegiare le politiche infrastrutturali. E' sotto gli occhi di tutti il fatto che l'attuale politica dei trasporti si occupa solo di stabilire dove dovranno transitare i treni, trascurando invece gli strumenti politici necessari per definire come ottenere effettivamente il trasferimento.

Emblematico è l'esempio delle nuove linee ferroviarie ad alta velocità/capacità alle quali vengono destinate ingenti risorse senza tuttavia perseguire il trasferimento modale sulle linee esistenti, tutt'altro che sature, intervenendo sui fattori che generano il trasporto, mediante misure economiche, fiscali ed organizzative.

In quelle poche volte in cui si ha a che fare con politiche della mobilità e non delle infrastrutture, inoltre, si nota come venga perseguito l'obiettivo della riduzione dell'inquinamento quasi esclusivamente mediante un approccio tecnologico (miglioramento dei motori e dei carburanti) anziché mediante una riduzione del traffico (e questo è confermato anche dalle proposte della parte italiana nello stesso gruppo di lavoro trasporti della Convenzione delle Alpi di cui diremo nel prossimo capitolo) o come l'attenzione venga limitata al traffico interno (da non sottovalutare) a scapito di quello di attraversamento.

Occorre infine sottolineare come in materia di trasporti vi sia un certo scollamento tra i livelli internazionale e nazionale (rispettivamente Convenzione delle Alpi e Ministero dell'Ambiente) ed il livello locale (Regioni alpine) che talvolta pare inconsapevole dell'esistenza di un accordo internazionale come il Protocollo Trasporti, delle sue prescrizioni e delle sue opportunità. In maniera analoga, anche se in misura minore, la distanza rispetto ai contenuti del protocollo trasporti si percepisce anche da parte del Ministero dei Trasporti che ha le maggiori competenze in materia trasportistica.

In definitiva, il Protocollo trasporti avrebbe tutte le potenzialità per costituire il fondamento di una politica dei trasporti ambiziosa e coordinata tra l'Italia e gli altri Stati alpini, ma anche tra lo Stato italiano e le Regioni alpine. Al momento le potenzialità di questo strumento sono state colte in minima parte.

Informativa sull'attività del Gruppo di lavoro “Trasporti” in seno alla Convenzione delle Alpi

Nell'ambito della Convenzione delle Alpi, il Comitato permanente istituisce gruppi di lavoro ad hoc in funzione delle esigenze del momento e si incarica di coordinarne le attività. I gruppi di lavoro operano e offrono assistenza su diverse tematiche attinenti allo sviluppo sostenibile. Essi hanno il compito di elaborare nuovi protocolli e raccomandazioni, di attuare le misure previste, di studiare gli sviluppi in corso.

Dal 2000 il gruppo di lavoro dei trasporti, sotto la presidenza francese, ha operato sulla base di mandati biennali su temi specifici secondo i seguenti obiettivi:

1. sviluppo di informazioni coordinate negli ambiti dei trasporti e del turismo
2. attuazione della Convenzione delle Alpi e soprattutto del Protocollo Trasporti, allo scopo di individuare una metodologia comune per l'elaborazione del documento di riferimento riguardante l'art. 15 del Protocollo;
3. lavoro sulla riduzione dell'impatto negativo dei trasporti su salute e ambiente;
4. analisi, comunicazione e sviluppo di buone pratiche, in particolare per la mobilità sostenibile nelle aree urbane e nel relativo circondario.

Nel periodo 2013-2014 il gruppo di lavoro ha prodotto due relazioni la prima riguarda soluzioni innovative nel campo della logistica mentre la seconda sulla mobilità nella regione isolata. Attualmente il gruppo di lavoro sta affrontando:

- ✎ il tema dei costi nel settore dei trasporti (art 14 del protocollo), in particolare l'attuazione della direttiva Eurovignette. Dopo le prime analisi, concentrate sulle misure già adottate o

programmate dai Paesi alpini per quanto riguarda i diritti d'utenza per le infrastrutture, di cui si avvalgono i mezzi pesanti, si sta riflettendo su tre direzioni:

- ulteriore esame del testo della Direttiva Eurovignette: la direttiva consente un'adeguata copertura dei costi esterni nello spazio alpino e di conseguenza l'attuazione da parte delle autorità competenti di un sistema tariffario atto a coprire i costi reali sostenuti per i mezzi pesanti
 - analisi degli effetti potenziali e reali, compreso il trasferimento modale, delle misure già adottate nei diversi Paesi in materia di tariffe e regolamenti;
 - analisi delle difficoltà e dei risultati positivi legati all'introduzione di tali misure; o prospettive riguardo all'attuazione della Direttiva Eurovignette e alle eventuali iniziative future.
- ✎ Analisi di soluzioni logistiche innovative, quali le autostrade viaggianti o altre modalità sostenibili di attraversamento delle Alpi a lunga distanza, tenendo in considerazione anche la direttiva sulle infrastrutture per i carburanti alternativi.
 - ✎ Aggiornamento del documento di riferimento dell'articolo 15, con l'inserimento dei dati relativi al 2015.

E' in preparazione la seguente documentazione:

- Rapporto sui costi esterni del traffico pesante nella regione alpina e confronto con le cifre di cui la Direttiva Eurovignette autorizza l'addebito.
- Rapporto sull'andamento dell'applicazione della Direttiva Eurovignette (tariffazione per i veicoli pesanti) e altre misure in materia di tariffe e regolamenti nei vari Paesi alpini.
- Modello di sito web per una rete omogenea di informazioni sulla mobilità sostenibile nello spazio alpino (progetto AlpInfoNet).
- Mappe interattive e documento di riferimento sulla principale infrastruttura di trasporto alpina conforme all'articolo 15 del Protocollo Trasporti. Le mappe saranno accessibili sul sito della Convenzione delle Alpi.
- Risultato del lavoro su soluzioni logistiche innovative relative ad altre modalità sostenibili di attraversamento delle Alpi a lunga distanza, tenendo in considerazione anche la direttiva sulle infrastrutture per i carburanti alternativi.

Le nostre proposte

Piena attuazione del Protocollo Trasporti

Il Protocollo Trasporti mira alla creazione di un sistema sostenibile, cioè di un sistema organizzato dei trasporti in grado di offrire i mezzi e le opportunità per soddisfare i bisogni economici, ambientali e sociali in modo efficiente ed equo, minimizzando gli impatti negativi, che possono essere evitati o ridotti ed i relativi costi. Per la sua reale attuazione CIPRA Italia ritiene indispensabile:

- ✧ una politica efficace di trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia, possibilmente coordinata in tutto l'arco alpino;
- ✧ Il rispetto dei divieti di potenziamento degli assi di transito stradali nella regione alpina;
- ✧ la rinuncia al raddoppio del Gottardo
- ✧ la riduzione delle emissioni di CO2 dovute al traffico;
- ✧ l'introduzione completa di un'Eurovignette nei paesi dell'UE e l'aumento della TTPCP in Svizzera al livello massimo consentito dai trattati;
- ✧ l'introduzione della borsa dei transiti alpini o di uno strumento di trasferimento del traffico altrettanto efficace;
- ✧ il rispetto dei limiti vigenti per il rumore e le sostanze nocive nella regione alpina, per non mettere ancora più in pericolo la salute della popolazione;
- ✧ maggiori controlli di sicurezza per il traffico pesante su strada;

Come contenere gli effetti del transito pesante ai valichi alpini stradali

Gli effetti del transito di mezzi pesanti che attraversano valli alpine per raggiungere i valichi sono evidenti non soltanto nelle valli interessate da infrastrutture autostradali, ma anche in quelle interessate da strade statali nonostante la quantità di traffico sia decisamente inferiore. Infatti, in questo caso si ha spesso a che fare con una viabilità ordinaria che attraversa centri abitati, risale i versanti e riceve già tutto il traffico locale. I valichi sono talvolta situati a quote piuttosto elevate con frequenti problemi di attraversamento specialmente nel periodo invernale (neve, pericolo valanghe). Tali direttrici dovrebbero essere appannaggio esclusivamente del traffico locale, invece spesso e volentieri sono interessate dal transito di mezzi pesanti che arrivano (o sono destinati) da molto lontano. Le motivazioni che inducono un'impresa di autotrasporto a percorrere il valico del Monginevro o del colle della Maddalena –per fare due esempi relativi alle Alpi occidentali- sono da ricercarsi nel mancato pagamento di pedaggio (che si avrebbe transitando per i valichi autostradali) che compensa i tempi di attraversamento decisamente più elevati. Vallate congestionate, centri abitati resi invivibili (si pensi a Demonte, Aisone e gli altri paesi della Valle Stura), sensi unici alternati e chiusure temporanee dei valichi sono la norma. Finora le uniche proposte per superare tali problemi non sono andate oltre la realizzazione di circonvallazioni, tunnel di valico o improbabili nuovi collegamenti (si pensi allo scellerato progetto autostradale Cuneo-Nizza sul quale per anni hanno investito le istituzioni piemontesi) lasciando le valli a convivere con il problema dei TIR. Alle soluzioni infrastrutturali (costose e dai tempi di realizzazione lunghi e talvolta dai dubbi effetti sul traffico in quanto ne attirerebbero dell'ulteriore) preferiamo una soluzione di tipo gestionale che definisca un limite dei transiti consentiti, sulla base di parametri ambientali e di sicurezza, ed entro tale limite preveda di limitare il transito il più possibile ai mezzi pesanti che hanno come provenienza e/o destinazione le regioni adiacenti il valico. In questo modo un TIR proveniente dalla pianura piemontese e diretto alla regione francese PACA potrebbe continuare a transitare per uno

dei due valichi sopra citati, un TIR proveniente dalla Croazia e diretto a Barcellona, sarebbe costretto a transitare per un altro valico autostradale o, meglio, a passare ad altra modalità.

Ferrovie efficienti e competitive e pieno sfruttamento delle capacità ferroviarie

Lo sviluppo del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità non deve essere solo una scelta dettata dalle prioritarie necessità di tutela ambientale e di riequilibrio delle quote modali dalla gomma al ferro, ma anche una opportunità economica grazie all'efficienza del sistema che, se innovato, può assicurare costi competitivi rispetto al tutto strada. Le nuove infrastrutture ferroviarie transalpine da sole non sono sufficienti per soddisfare il bisogno di presentare segni tangibili di un sostegno effettivo alle modalità alternative di trasporto merci. Ad esempio nonostante la nascita di nuove imprese ferroviarie (private e pubbliche) operanti in Italia, in forza del processo di liberalizzazione avviato in questi anni, non si è riusciti ad arginare la grave crisi dell'incumbent (Cargo FS).

Pertanto :

- ✧ E' essenziale associare vari interventi pratici in fasi successive, per stabilizzare la situazione attuale del trasporto merci su rotaia attraverso le Alpi, e poi cercare di progredire ogniqualevolta possibile. Ciò implica l'uso di interventi coordinati da una estremità all'altra del percorso economico per migliorare il servizio offerto sui diversi corridoi ferroviari esistenti, e progredire verso l'interoperabilità della rete.
- ✧ Devono essere superate le ultime barriere all'ingresso per nuovi operatori ferroviari sulla rete nazionale e garantito il proseguimento del processo di liberalizzazione. Più imprese, più capacità, più investimenti, più offerta, più occupazione.
- ✧ È necessario un adeguamento logistico e snellimento burocratico dei porti e potenziamento dei rapporti tra Autorità portuali, imprese ferroviarie ed interporti. In particolare occorre dar vita all'istituzione di *Fast Corridor* ferroviari per spostare i sistemi di attesa per lo sdoganamento dal porto (oggi con tempi molto lunghi) al retroporto
- ✧ Gli incentivi approvati dal Governo come il "ferro-bonus" e il "mare-bonus" per non essere fine a se stessi hanno bisogno di essere accompagnati da azioni concrete di investimenti e normative. Non va solo assicurato che le merci ferroviarie arrivino fino ai terminali del nord Italia ma che le unità di carico casse mobili, container e semirimorchi non proseguano via Tir per il centro e il sud Italia.
- ✧ Occorre attivare in fretta i decreti attuativi necessari a sbloccare i fondi recentemente approvati dal Governo per gli sconti pedaggio alle merci sulla rete ferroviaria nazionale, estendendo quindi tali sconti a tutto il territorio nazionale (prevista solo per il sud dalla legge di stabilità 2015).
- ✧ Sospendere gli incentivi diretti ed indiretti al trasporto su gomma.
- ✧ Snellire la burocrazia e gli oneri inutili: in particolare è utile dare attuazione alla norma che prevede l'unificazione della rete Rfi (ANSF) e sottoposta all'USTIF
- ✧ Potenziare il ruolo nel trasporto merci del gruppo Trenitalia, aumentandone gli investimenti sul settore e la rapidità operativa (Piano Industriale)

Dal punto di vista più specificatamente tecnico è indispensabile:

- ✧ adeguare rete e scali merci per garantire treni più lunghi e capienti in linea con gli standard europei di punta.
- ✧ la promozione di sistemi innovativi per il trasbordo delle merci su ferrovia come Nikrasa e Cargobeamer.
- ✧ Attuare un importante piano di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie e dei terminal agli standard europei per far circolare treni da 750 m (in Italia la lunghezza attuale dei treni va dai 450m ai 650m). Estendere la lunghezza della rete che può far transitare treni a sagoma P80.

Pianificazione nazionale dei trasporti

Le risorse economiche per infrastrutture viarie e trasportistiche e per l'intermodalità devono essere assegnate sulla base di **piani nazionali e regionali** che partano da un'attenta valutazione dei reali flussi di traffico e delle priorità d'investimento, così come gli obiettivi di riduzione di inquinamento locale e di emissione climalteranti. Siamo in attesa di vedere il Piano per lo sviluppo della Portualità e della Logistica, elaborato ed adottato dal ministro Delrio e dal Governo (questo è già stato presentato ed adottato dal Governo). Pertanto chiediamo una rapida elaborazione ed approvazione dell'aggiornamento del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, già annunciato nell'Allegato al DEF 2016. Un Piano che però sappia recepire gli obiettivi previsti dal protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi così come gli obiettivi di riduzione dei gas serra.

BIBLIOGRAFIA

- *Il peso del settore dei trasporti sui cambiamenti climatici e le prospettive di contenimento delle emissioni*: gli scenari internazionali ed europei – Convegno Trasporti e Cambiamenti Climatici-Genova , 6 maggio 2016
- *Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins-Rapport annuel 2014* Dipartimento federale dell’ambiente, dei trasporti, dell’energia e delle comunicazioni svizze-ro (DATEC). dell’Ufficio Federale dei Trasporti svizzero
- *Portare le merci in treno*-Dossier sul trasporto merci di Legambiente Emilia Romagna, febbraio 2016
- *Trasporti e mobilità nelle Alpi* –convenzione delle Alpi, relazione sullo stato delle Alpi-Innsbruck 2007.
- <http://www.ite-euro.com/congresso-ite-cuneo-29-maggio-2015>
- <http://www.alpconv.org/it/organization/groups/wgtransport/default.html>
- <http://www.alpconv.org/it/organization/groups/wgtransport/default.html>
- <http://www.alpconv.org/it/organization/groups/wgtransport/default.html>
- <http://www.cipra.org/it/dossiers/18>
- <http://www.cipra.org/it/posizioni/verso-una-nuova-cultura-della-mobilita-sostenibile>

La CIPRA

La CIPRA - Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi - è una organizzazione non governativa fondata nel 1952. Di essa fanno parte più di cento associazioni ed enti dei sette paesi alpini, impegnati a salvaguardare l'ambiente naturale ed il patrimonio culturale delle Alpi. CIPRA Italia è il comitato italiano della CIPRA Internazionale ed ha sede a Torino.

La CIPRA ha lo status di osservatore ufficiale presso la Convenzione delle Alpi, alla cui fondazione ha contribuito in modo determinante. La CIPRA opera per favorire lo scambio internazionale di esperienze ed informazioni attraverso manifestazioni, pubblicazioni, studi e mediante la costruzione e l'animazione di reti internazionali.

Scopi della CIPRA Italia sono:

- operare in difesa dell'ambiente naturale alpino e delle sue risorse al fine di promuovere la crescita di una coscienza ambientalista e di una volontà organizzativa e gestionale del territorio che propongano la tutela attiva della natura tra i suoi preminenti valori
- stimolare percorsi di valorizzazione del patrimonio culturale alpino nell'ottica di favorire processi di sviluppo locale sostenibile
- facilitare la conoscenza dell'ambiente alpino e degli equilibri che ne regolano l'esistenza.

CIPRA Italia

Via Pastrengo 13, 10128 Torino

Tel. +39-011-548626 Fax +39-011-503155

italia@cipra.org

CIPRA International

Im Bretscha 22, 9494 Schaan (Liechtenstein)

Tel. +423- 2375353 · Fax +423 237 53 54

international@cipra.org

www.cipra.org