

Conferenza ITE:

## Dopo Copenhagen: le scelte da fare su trasporti e infrastrutture

Cuneo, 4 giugno 2010

# L'ITALIA ED I VALICHI TRANSALPINI: UNA POLITICA UNITARIA?

*ing. Andrea Debernardi*

Polinomia srl - Milano



Polinomia srl  
Via S. Gregorio 40  
20124 MILANO  
Tel. 02.20404942 Fax 02.29408735

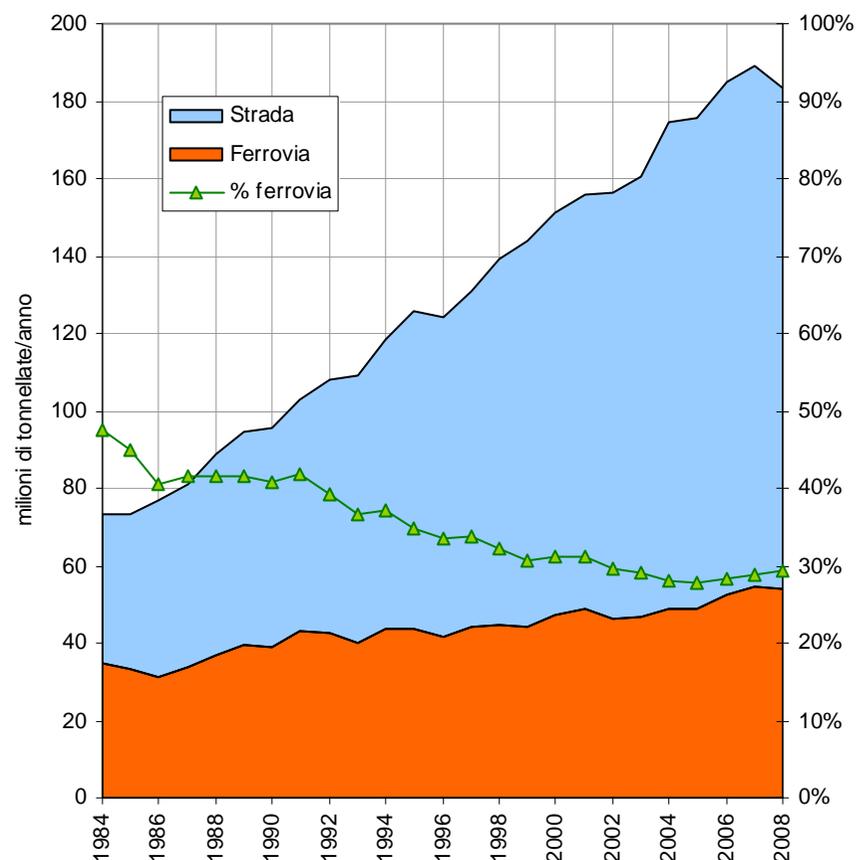
## ANDAMENTO DEL TRAFFICO TRANSALPINO (1984-2008)

Tra il 1984 ed il 2008, il traffico di merci attraverso le Alpi (da Ventimiglia a Trieste) è più che raddoppiato, passando da 73 ad oltre 180 milioni di t/anno.

Questo andamento è stato trainato dal settore stradale, che è cresciuto ad un tasso medio di oltre il 5% annuo, assorbendo più dell'80% dell'incremento di traffico totale.

Per contro, il settore ferroviario è cresciuto ad un tasso inferiore al 2% annuo, assorbendo una porzione minore del traffico aggiuntivo.

Di conseguenza, la quota modale del trasporto su ferro, che nel 1984 era pari al 48%, è scesa oggi (2008) al 29%.



Fonti: *Alpinfo (F-CH-A)*

*Regione FVG e Agenzia nazionale delle strade Slovena (SLO)*

## ANDAMENTO DEL TRAFFICO E POLITICHE NAZIONALI

L'andamento complessivo del traffico deriva in realtà dalla combinazione di tendenze differenziate, che si possono osservare ai valichi francesi, svizzeri, austriaci e sloveni.

Tali andamenti rispecchiano politiche di trasporto sviluppate dai diversi paesi a scala nazionale, con obiettivi e strumenti non sempre omogenei tra loro.

L'Italia, unico paese interessato da tutti i valichi alpini, tende ad adottare approcci differenziati paese per paese, secondo una logica di accordi bilaterali.

Ne deriva una situazione abbastanza frammentaria e, comunque, differenziata a seconda della frontiera presa in esame.

Scopo di questa comunicazione è fare il punto delle situazioni esistenti alle frontiere italo-slovena, italo-austriaca, italo-svizzera ed italo-francese, in relazione sia all'andamento dei traffici, sia al quadro programmatico in essere. Con qualche approfondimento, vista la rilevanza del caso ed il diretto coinvolgimento dell'autore, sulle complicate vicende della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

# I CORRIDOI TRANSEUROPEI

Un orientamento generale della politica italiana può ricercarsi nell'attuazione delle reti TEN, che si concentrano su 3 corridoi ferroviari, corrispondenti a 5 valichi:

## Corridoio n.2 (Berlino-Palermo):

- Tunnel di base del Brennero (Austria)

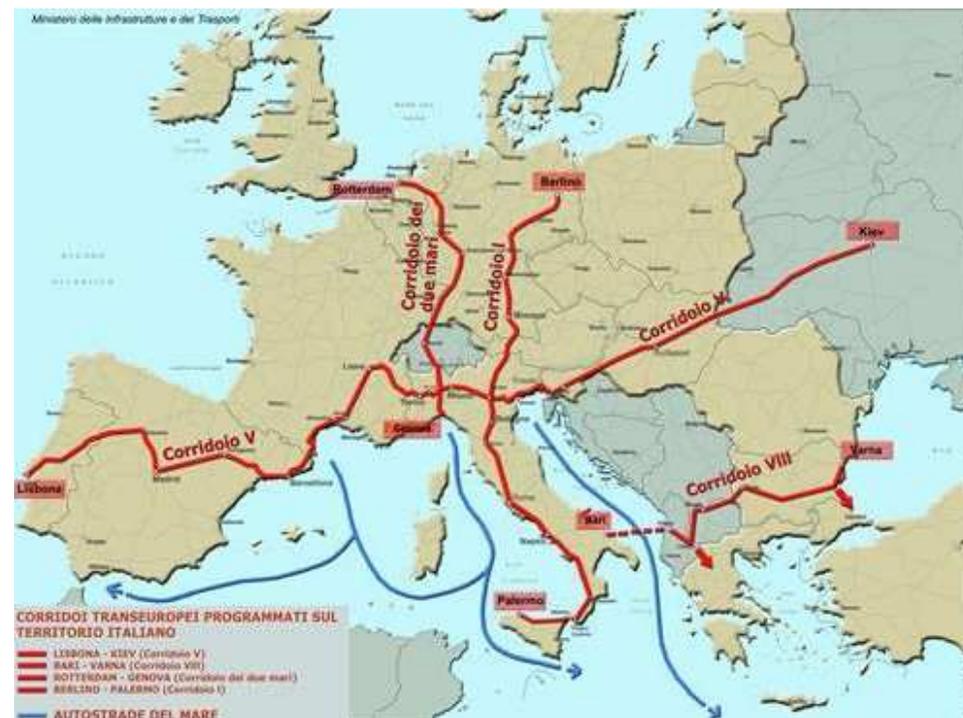
## Corridoio n.5 (Lisbona-Kiev):

- Nuova linea Torino-Lione (Francia)
- Nuova linea Trieste-Divača (Slovenia)

## Corridoio n.24 (Genova-Rotterdam)

- NTFA con i tunnel di base del Gottardo e del Lötschberg (Svizzera)

Altri interventi di potenziamento della rete ferroviaria sono stati attuati sulla linea Pontebbana (valico di Tarvisio) e sono in corso di attuazione tra Savona e Ventimiglia



Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

## IL PROTOCOLLO TRASPORTI DELLA CONVENZIONE ALPINA

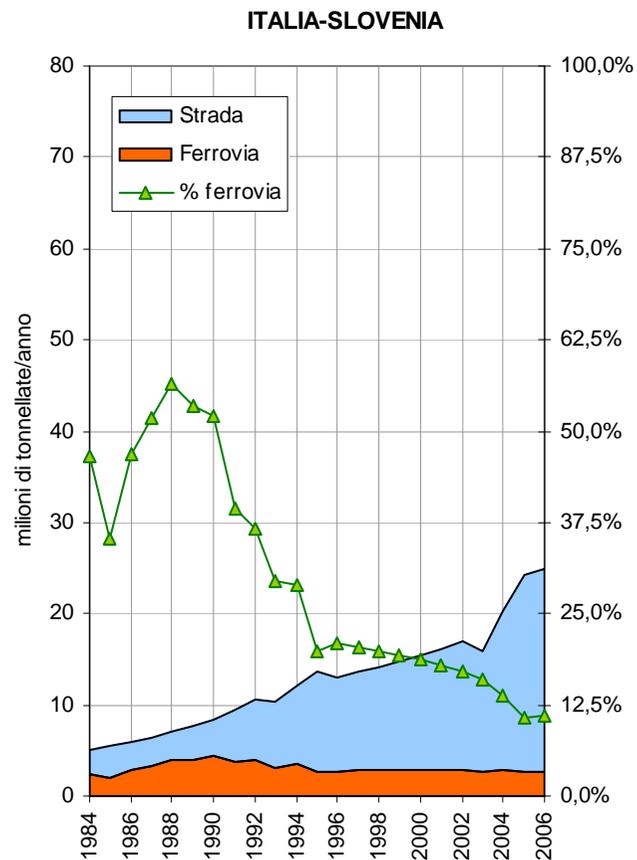
Sul versante stradale, il governo italiano non sembra attualmente intenzionato a porre in atto alcuna effettiva limitazione dei transiti stradali.

Né gli studi sviluppati in ordine all'adozione dell'Eurovignette, né la partecipazione al Gruppo di Zurigo per lo sviluppo della Borsa dei Transiti Alpini (BTA), sembrano condurre all'adozione di alcun provvedimento concreto.

Tale orientamento ha trovato recente conferma nel nuovo rinvio, da parte della Commissione Esteri del Senato, della ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione Alpina (febbraio 2010).

Il Governo si è finora limitato ad approvare un decreto legislativo di ratifica della direttiva europea n.38/2006, che introduce la diversificazione tariffaria per i mezzi pesanti in funzione delle emissioni inquinanti, dando soltanto facoltà di aumentarli dal 15 al 25% nelle zone di transito alpino.

# I VALICHI SLOVENI

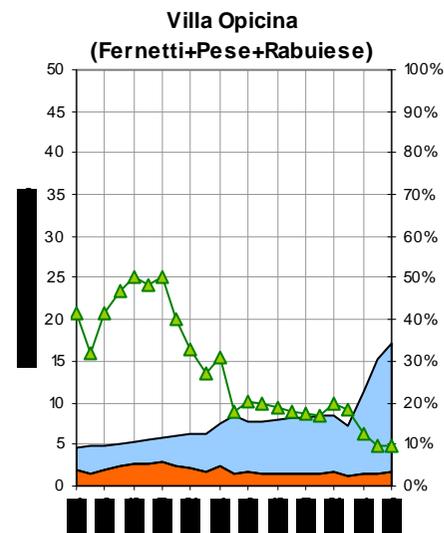
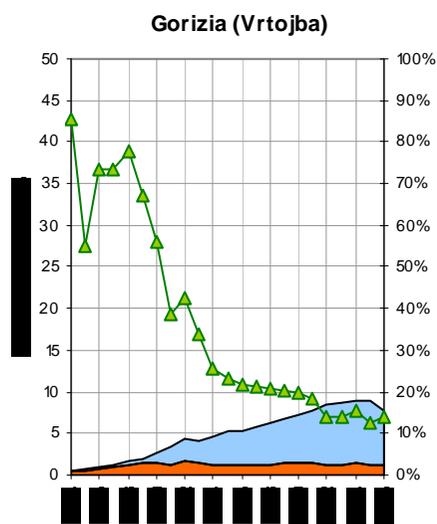


Fonti: Regione FVG  
e Agenzia nazionale delle strade Slovena (SLO)

Tra il 1984 ed il 2006, il traffico è quintuplicato, passando da 5 a 25 Mt/anno.

Tutto l'incremento si è riversato sulla strada, che sostiene oggi l'89% dei flussi. Dopo il 2004 si assiste ad una ulteriore accelerazione (mancano però i dati successivi al 2006).

Il traffico ferroviario, leggermente cresciuto negli anni '80, è oggi tornato ai livelli iniziali.

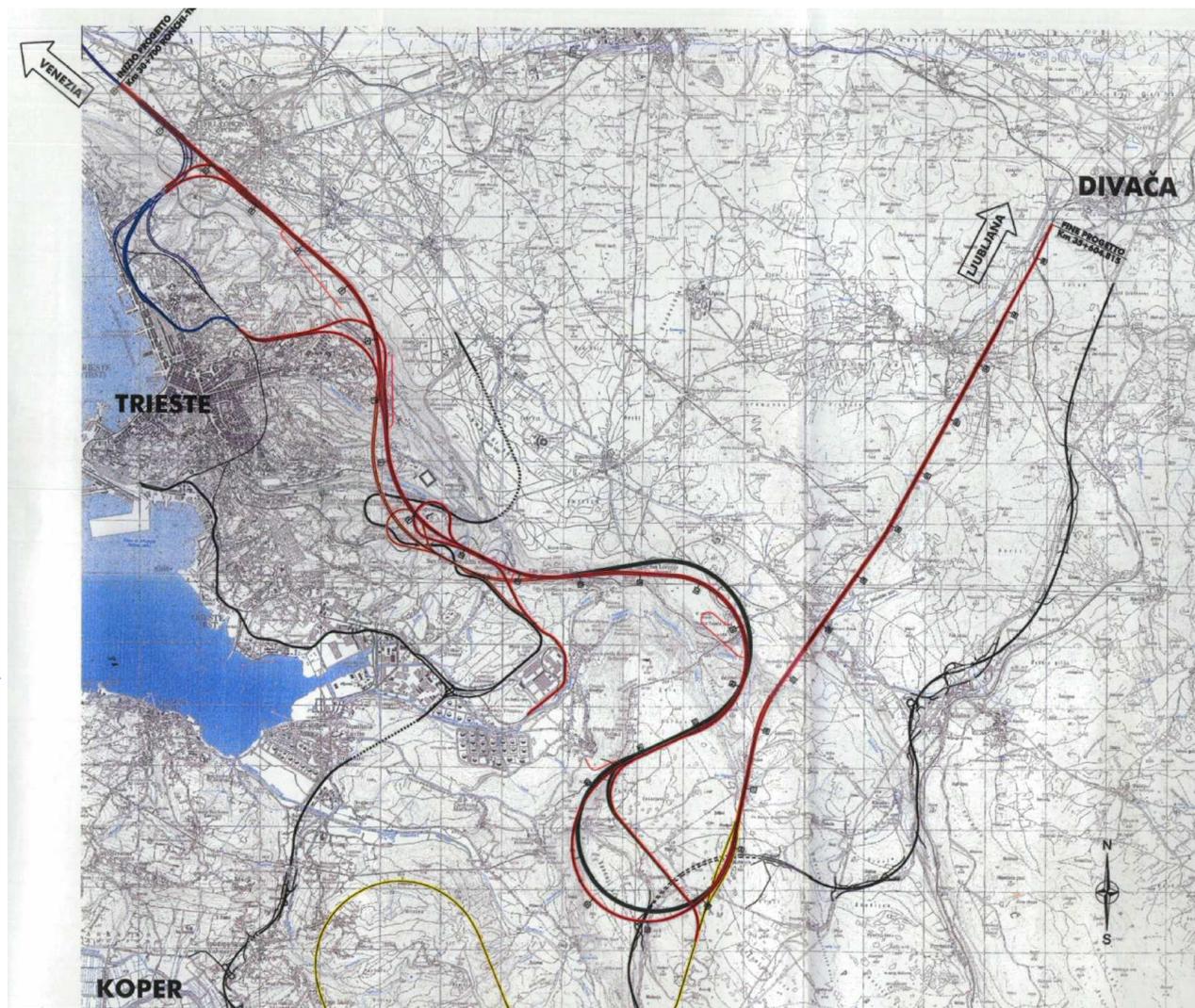


# I VALICHI SLOVENI: NUOVA FERROVIA TRIESTE-DIVAČA

In attuazione del corridoio V, RFI ha sviluppato, insieme al Ministero dei Trasporti sloveno, uno studio di fattibilità per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Trieste-Divača.

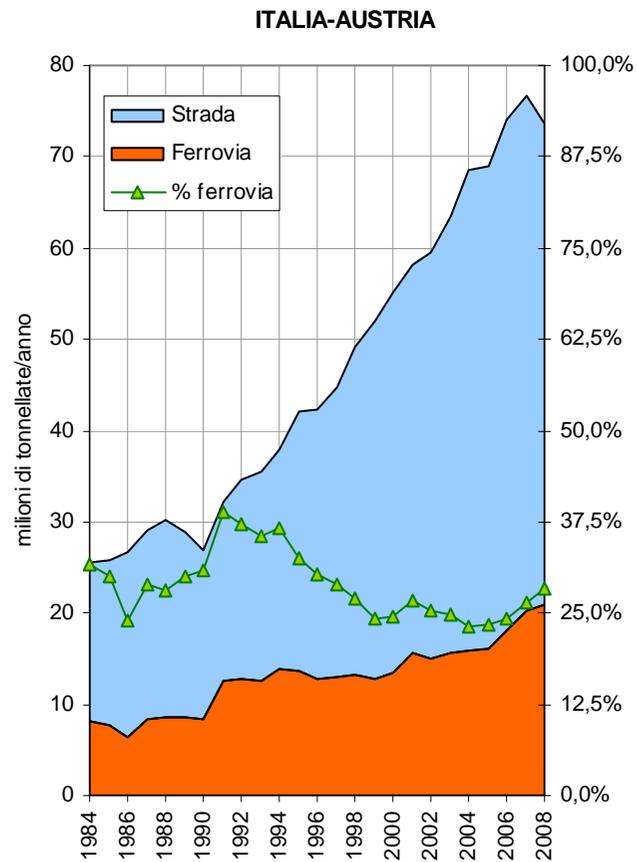
Il tracciato proposto, sviluppato con lunghe gallerie sotto il Carso rese necessarie dal transito per la stazione di Trieste, risulta decisamente tortuoso e più acclive della linea storica.

Tale tracciato, tuttavia, sembrerebbe essere già stato superato da nuovi accordi informali tra la Regione Friuli e la Slovenia.



Fonte: RFI

# I VALICHI AUSTRIACI



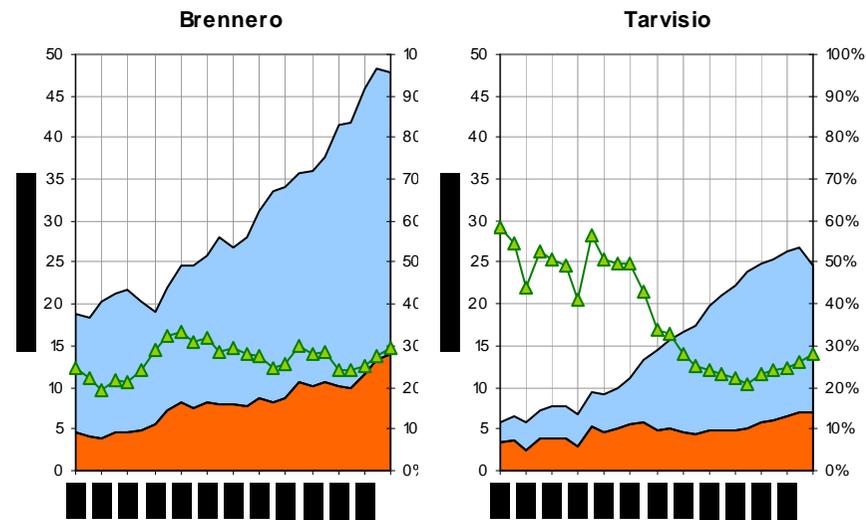
Fonte: *Alpinfo*

Tra il 1984 ed il 2008, il traffico è triplicato, passando da 26 a 74 Mt/anno.

Il tasso medio di crescita della strada è stato del +6% fino al 2000, del +3% in seguito.

Nel trasporto ferroviario l'andamento è capovolto: +3% annuo fino al 2000, quindi +6%.

Di conseguenza, si assiste ad un leggero recupero della quota modale (oggi 28%)

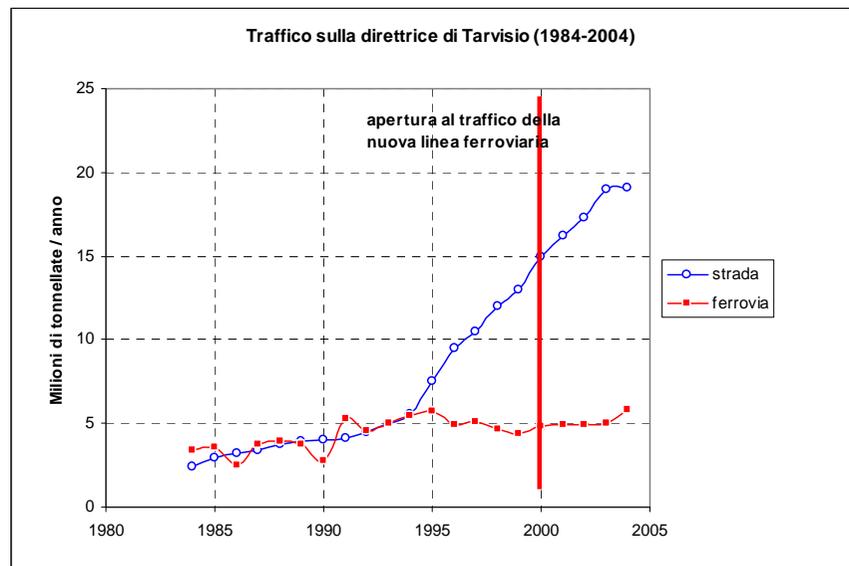


# I VALICHI AUSTRIACI: NUOVA PONTEBBANA

Nel 2000, dopo anni di lavori, è stata aperta all'esercizio la nuova linea Pontebbana, di caratteristiche moderne e di elevata potenzialità.

La disponibilità della nuova linea non si è però tradotta in una inversione di tendenza nell'andamento del traffico.

Ciò deriva, in parte, da difficoltà commerciali delle imprese ferroviaria, ed in parte da vincoli infrastrutturali esistenti nei nodi di Udine e Villach.



# I VALICHI AUSTRIACI: IL TRAFORO DI BASE DEL BRENNERO

Lungo la direttrice del Brennero, le ferrovie italiane, austriache e tedesche prevedono di realizzare una nuova linea di oltre 400 km.

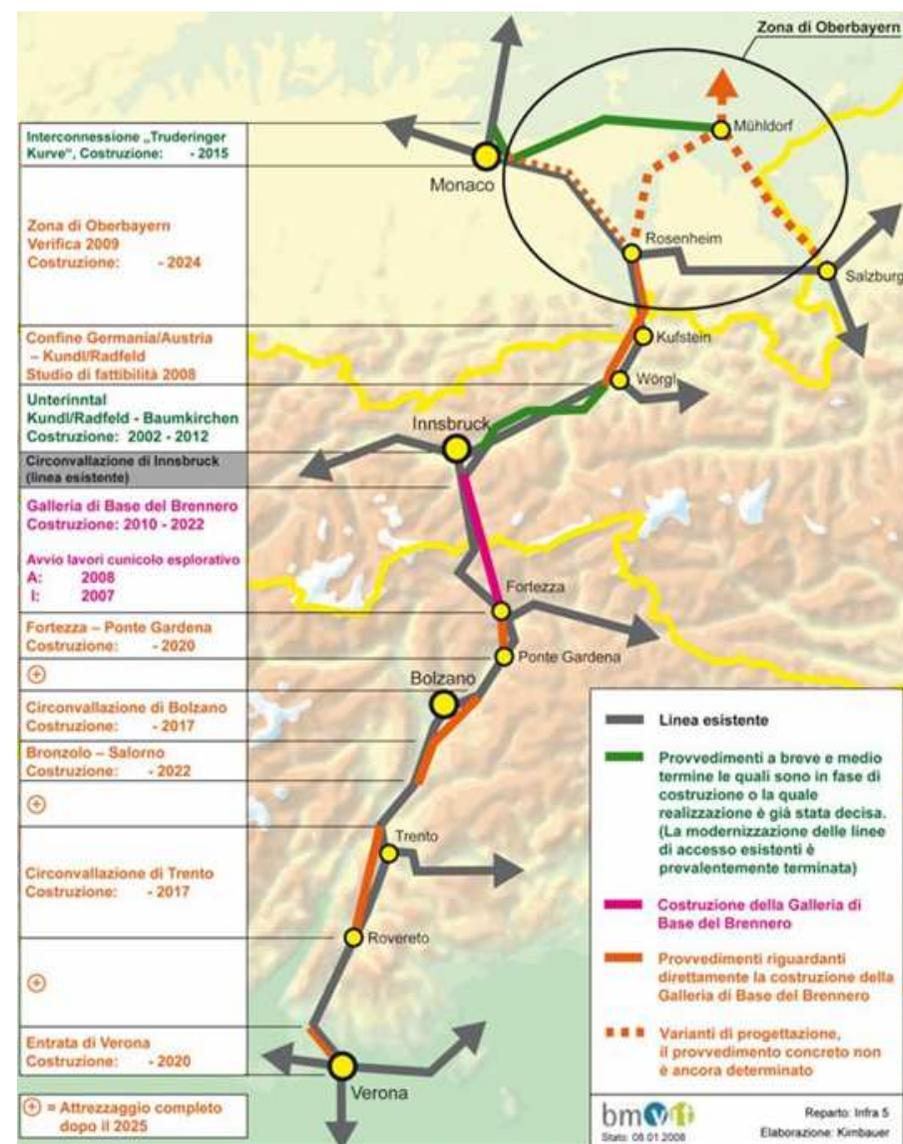
La linea verrà realizzata per fasi, con priorità alla tratta di valico ed ai by-pass urbani (Innsbruck, Bolzano, Trento)

Nel 2008 sono iniziati i lavori di scavo per il tunnel di base del Brennero, lungo 55 km.

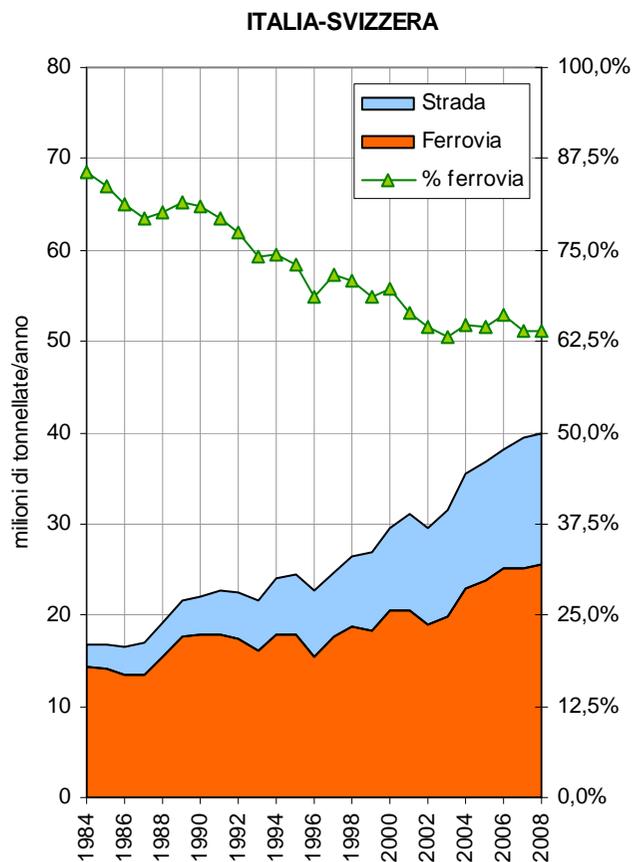
Il tracciato prescelto è adatto soprattutto al transito merci, con pendenze modeste (max 6 ‰) e raggi di curvatura abbastanza limitati (1.270 m).

L'apertura al traffico è prevista per il 2022.

Fonte: BBT



# I VALICHI SVIZZERI

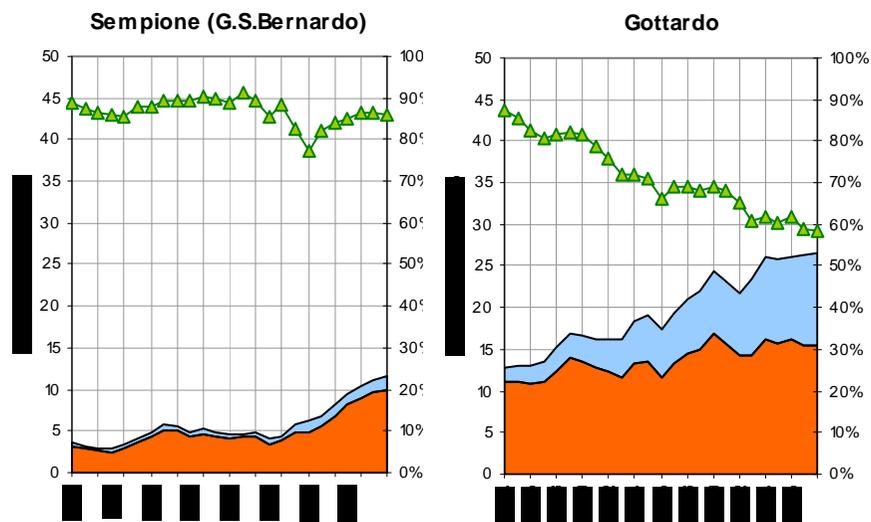


Fonte: *Alpinfo*

Tra il 1984 ed il 2008, il traffico è aumentato di 2 volte e mezza, passando da 17 a 40 Mt/anno.

La ferrovia resta il modo prevalente, ma cresce a tassi inferiori al 3% annuo.

La strada, pur secondaria, continua a crescere a tassi medi superiori al 5% annuo.

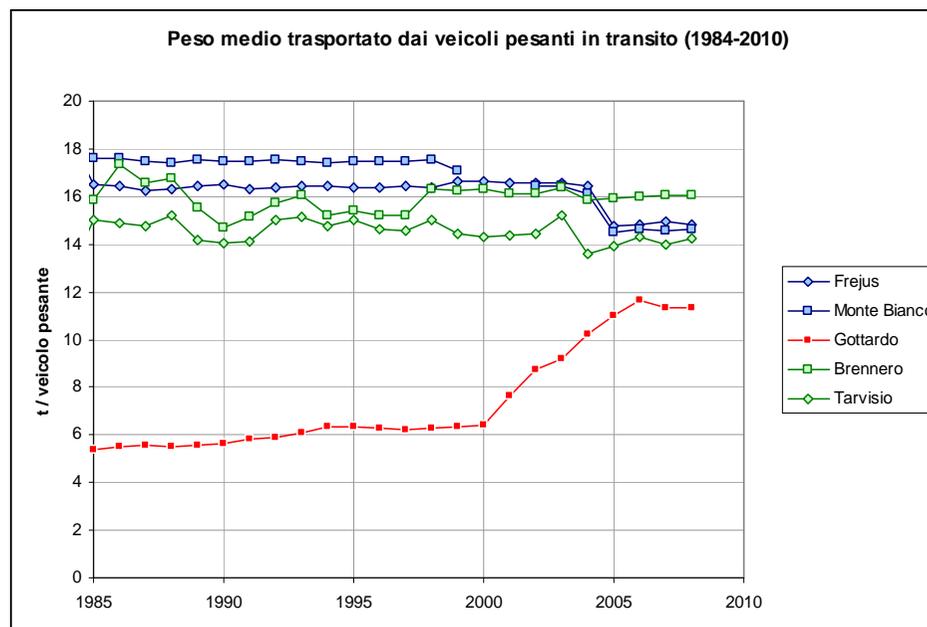


# I VALICHI SVIZZERI

La tenuta del traffico ferroviario ai valichi svizzeri è l'esito di più fattori, tra loro correlati in una politica coerente, che include:

- la tariffazione del traffico stradale, per mezzo della TTPCP (Tassa sul Traffico Pesante Commisurata alle Prestazioni)
- la riforma del settore ferroviario, con liberalizzazione dei transiti ed apertura della rete ad una pluralità di operatori
- il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, secondo il progetto NTFA (Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina)

Tali misure hanno reso possibile un certo contenimento del traffico stradale, con effetti secondari di deviazione su altri itinerari (Monte Bianco e Brennero), ma anche di incremento del peso medio trasportato dai veicoli transitanti al Gottardo (aumento del peso trasportato con diminuzione del numero dei transiti), favorito anche dall'eliminazione del limite delle 28 t



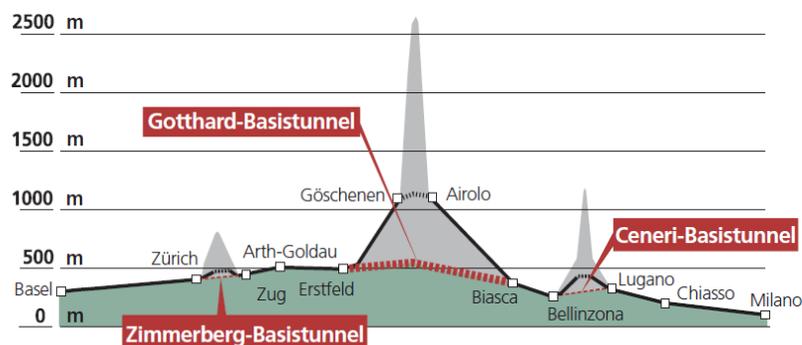
Elaborazione su dati Alpinfo

# I VALICHI SVIZZERI: IL TRAFORO DI BASE DEL GOTTARDO

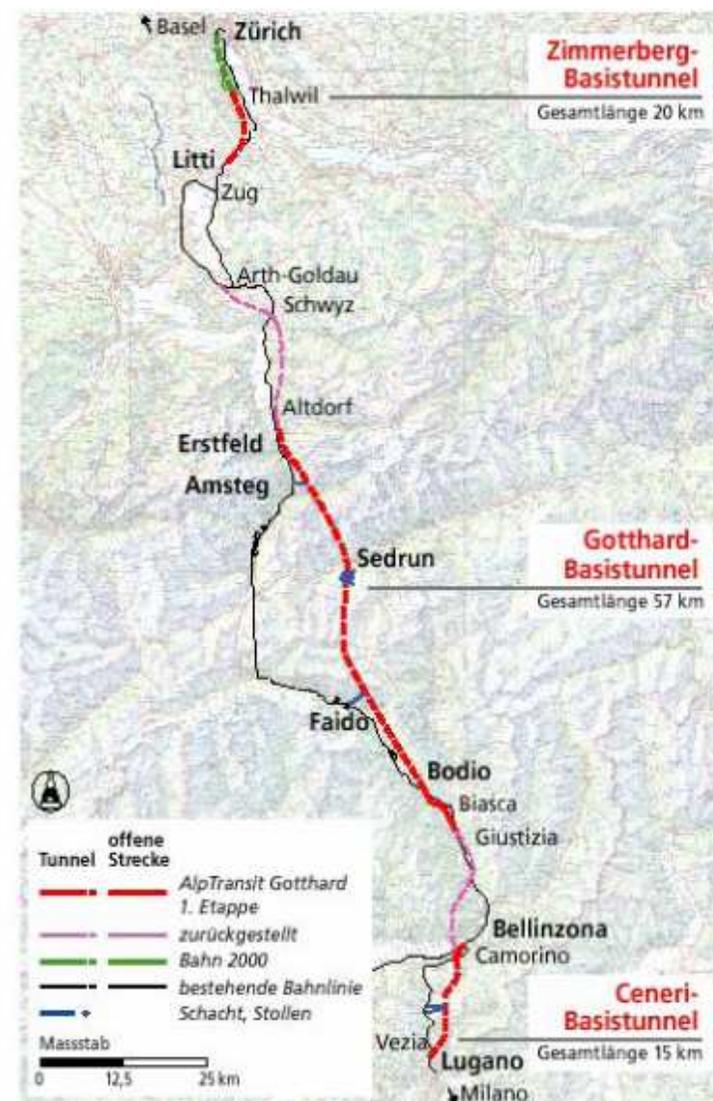
Il traforo di base del Gottardo, lungo 57 km, ed attualmente in costruzione, fa parte di un programma più ampio finalizzato a potenziare l'intera direttrice Lugano-Zurigo.

L'entrata in funzione è prevista per il 2017.

Allo stato, le soluzioni progettuali per il raccordo con la rete italiana non sono ancora definite.



Fonte: Alptransit

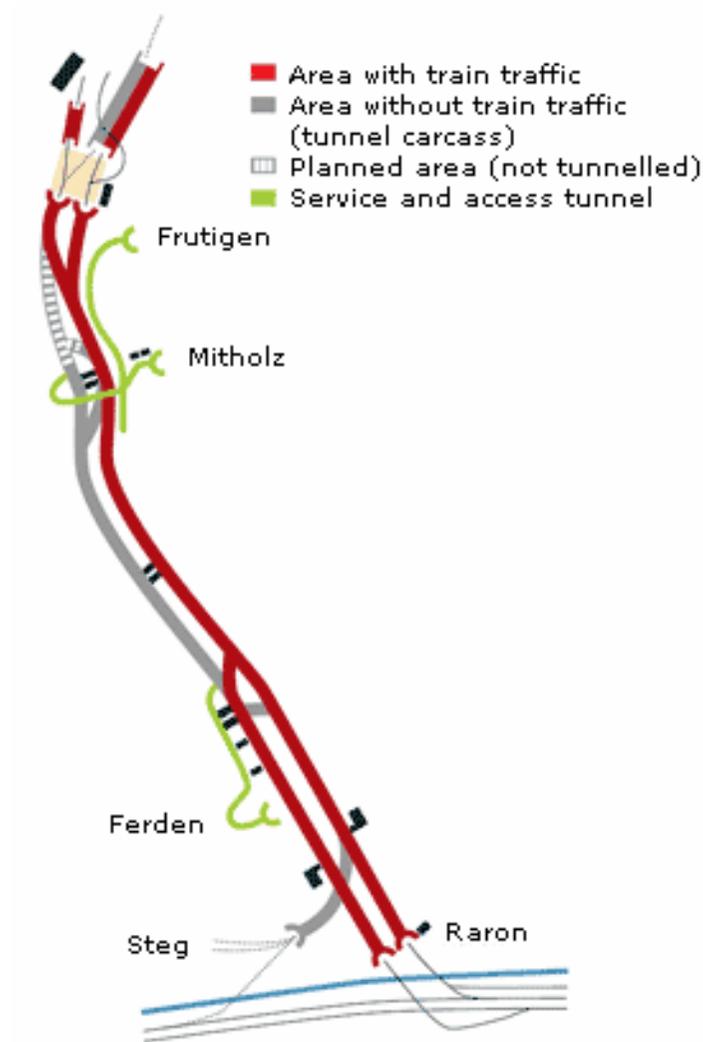


# I VALICHI SVIZZERI: IL TRAFORO DI BASE DEL LÖTSCHBERG

Nel 2007 è stato invece già inaugurato il traforo di base del Lötschberg, lungo 34,6 km.

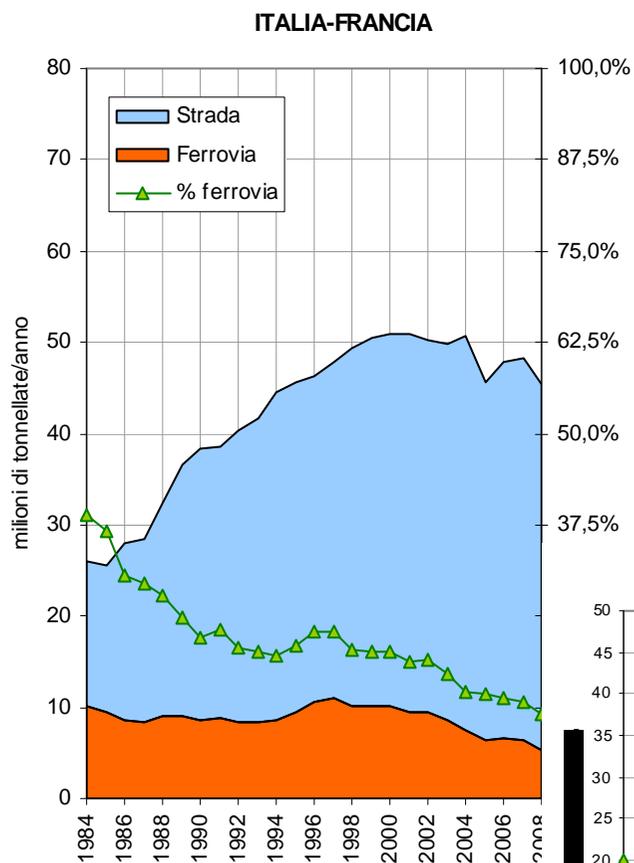
L'infrastruttura, da realizzarsi per fasi, è oggi attiva per 1/3 a doppio binario e per 2/3 a binario singolo.

Il forte incremento di traffico merci si è unito ad un sostanziale aumento dei transiti di passeggeri, con il risultato di un avvicinamento alla saturazione della capacità disponibile.



Fonte: BLS

# I VALICHI FRANCESI

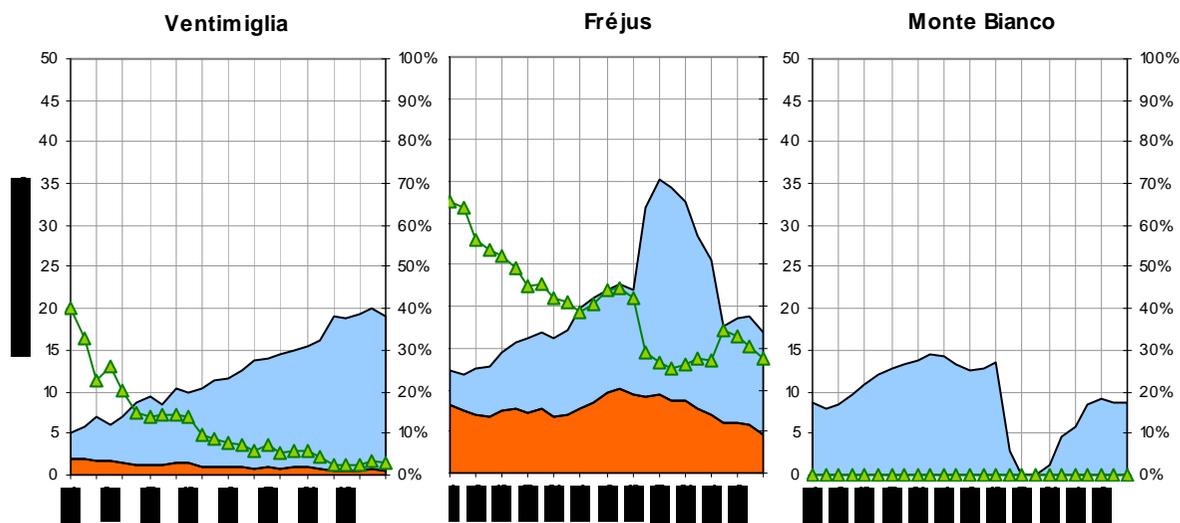


Fonte: Alpinfo

Il traffico è raddoppiato tra il 1984 ed il 2000 (da 26 a 51 Mt/anno), quindi ha subito una leggera diminuzione.

La quota del traffico stradale è passata dal 60 al 90%.

Il traffico ferroviario, leggermente cresciuto tra il 1984 ed il 1997, si è quindi dimezzato.



## I VALICHI FRANCESI: LA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

La realizzazione della “TAV” Torino-Lione è stata oggetto di importanti contestazioni, che hanno indotto il Governo Italiano ad istituire l’Osservatorio Valle di Susa, incaricato di trattare le principali problematiche emergenti su questa direttrice.

I lavori dell’Osservatorio hanno dato ragione, su molti punti, agli appunti mossi dagli Enti Locali, evidenziando ad esempio che la linea storica non è satura e che i principali problemi di capacità sono destinati a prodursi nel nodo di Torino, assai prima che al valico.

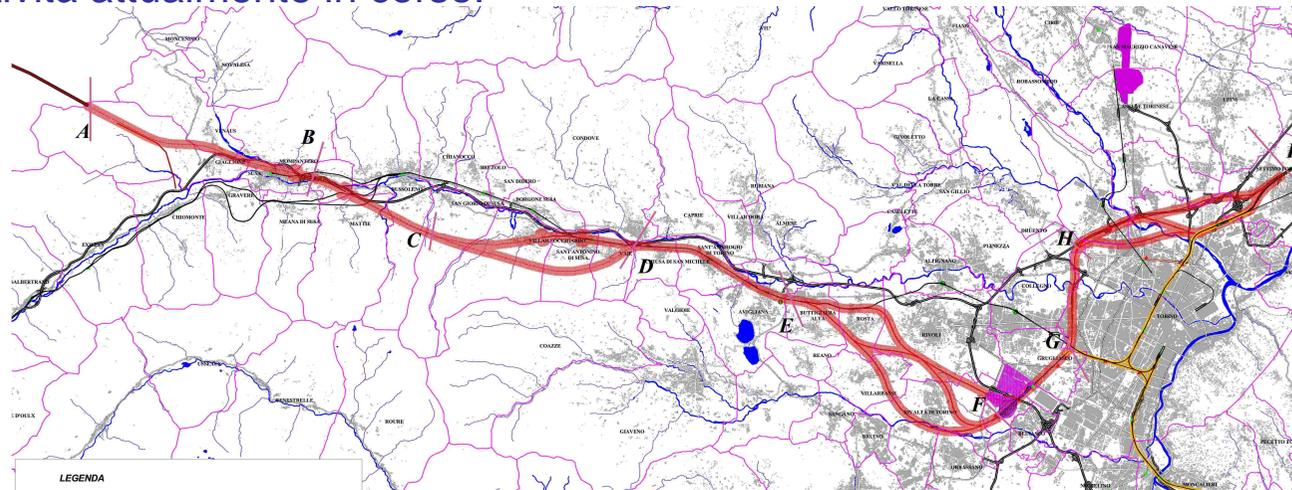
Nel 2008, l’Osservatorio ha raggiunto un primo punto di accordo (“documento di Pra Catinat”), secondo il quale la realizzazione della nuova linea ha senso soltanto se inserita all’interno di una politica integrata di trasferimento modale, che includa fra l’altro:

- la ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione Alpina;
- la rapida introduzione di nuovi locomotori di spinta;
- una maggiore liberalizzazione dei servizi ferroviari;
- l’introduzione dell’eurovignette ed in prospettiva della BTA;
- lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano (S-bahn), che utilizzi le potenzialità del nuovo Passente di Torino a supporto dei treni destinati ai pendolari

# I VALICHI FRANCESI: LA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

Dal 2008 ad oggi, nessuno degli impegni assunti nel documento di Pra Catinat è stato mantenuto.

Ciononostante, l'Osservatorio è passato alla fase di progettazione preliminare della "Nuova Linea Torino-Lione" (NLTL), definendone le specifiche tecniche da applicarsi alle attività attualmente in corso.



Fonte: Osservatorio Valle di Susa

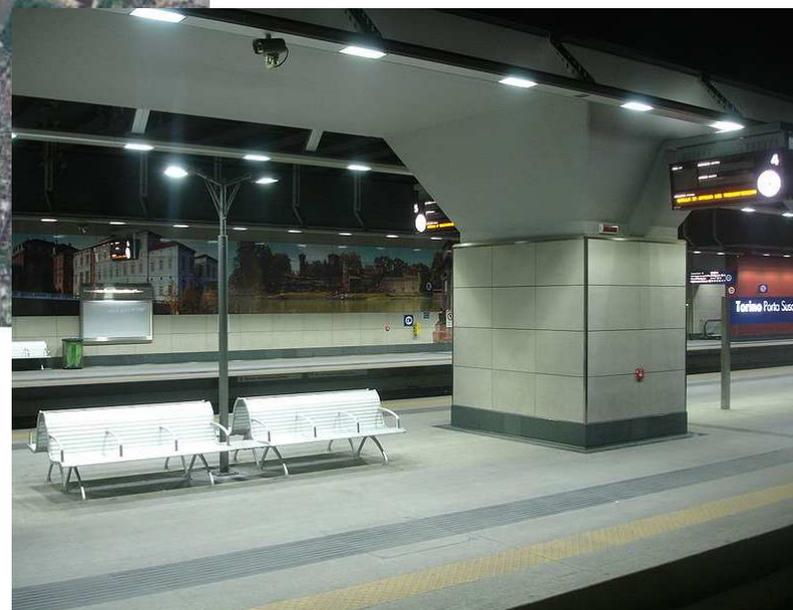
Diverse Amministrazione Comunali della Valle di Susa non hanno condiviso questo modo di procedere e sono uscite dall'Osservatorio, mentre altre, pur dissenzienti, continuano a partecipare al solo scopo di assumere la documentazione relativa al nuovo progetto.

# I VALICHI FRANCESI: LA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

Nella nuova situazione lo sviluppo progettuale della nuova linea si sta comunque orientando verso standard di tipo AV/AC, che per salvaguardare elevate prestazioni dei treni passeggeri riducono la funzionalità del sistema per le merci.

Questo è evidente nel caso di Torino, dove il carattere molto specializzato della “gronda” costringerà la maggior parte dei treni merci a transitare nel Passante urbano, sottraendo capacità ai treni regionali/metropolitani e ponendo importanti problemi di sicurezza, legati al transito nella stazione di Porta Susa sotterranea.

Il rischio di sottoutilizzo del sistema più volte paventato, resta reale.



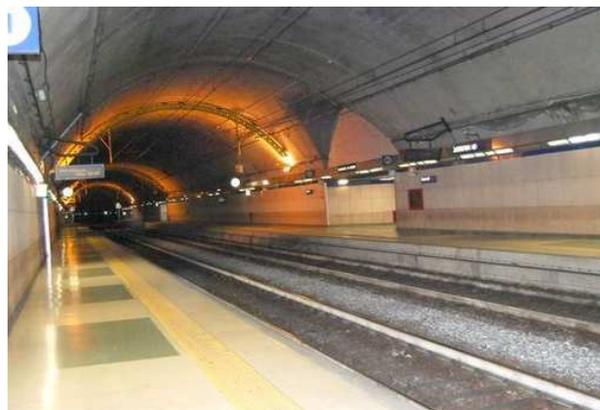
Fonte: Osservatorio Valle di Susa

# I VALICHI FRANCESI: LA LINEA SAVONA-VENTIMIGLIA

Sulla linea Genova-Ventimiglia sono da anni in corso i lavori di raddoppio, che comportano l'abbandono, in molti punti, della linea litoranea con realizzazione di nuove stazioni in galleria.

La nuova linea risulta però meno funzionale per il trasporto regionale (eliminazione di fermate intermedie) e porrà per le merci problemi simili a quelli legati al transito dal Porta Susa sotterranea.

Inoltre, la presenza di vincoli di capacità nel nodo di Nizza renderà complesso il pieno utilizzo della capacità.



Fonte: RFI

## RIEPILOGO

Nel complesso, emerge una situazione assai differenziata, in ordine sia alle politiche adottate che ai risultati ottenuti.

### POLITICHE

- *limitazione del traffico stradale*
- *liberalizzazione del trasporto ferroviario*
- *realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie*

### RISULTATI

- *andamento del traffico complessivo*
- *andamento del traffico stradale (in peso ed in veicoli)*
- *andamento del traffico ferroviario*

## RIEPILOGO

| Frontiera       | POLITICHE  |                           |  | TRAFFICI<br>(incr. medi annui) |                              |                                |
|-----------------|--|---------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
|                 | Limitazioni al traffico stradale                         | Liberalizzazione ferrovia | Nuove infrastrutture ferroviarie                       | TRAFFICO TOTALE (2000-08)      | TRAFFICO STRADALE° (2000-08) | TRAFFICO FERROVIARIO (2000-08) |
| <b>FRANCIA</b>  | <b>NO</b><br>(solo pedaggio)                             | <b>NO</b>                 | In costruzione (SV-XXmiglia)<br>In progetto (NLTL)     | <b>-1%</b>                     | <b>= (+1%)</b>               | <b>-8%</b>                     |
| <b>SVIZZERA</b> | <b>SI</b><br>(TTCPA + introduzione pedaggio in Germania) | <b>SI</b>                 | In esercizio (Lötschberg)<br>In costruzione (Gottardo) | <b>+4%</b>                     | <b>+6% (-1%)</b>             | <b>+3%</b>                     |
| <b>AUSTRIA</b>  | <b>SI</b><br>(introduzione pedaggio)                     | <b>SI</b>                 | In costruzione (Brennero)<br>In esercizio (Tarvisio)   | <b>+4%</b>                     | <b>+3% (+3%)</b>             | <b>+6%</b>                     |
| <b>SLOVENIA</b> | <b>NO</b><br>(solo pedaggio)                             | <b>NO</b>                 | In progetto (TS-Divača)                                | <b>+8%</b>                     | <b>+10% (+10%)</b>           | <b>-1%</b>                     |

°il valore tra parentesi si riferisce ai transiti di veicoli

## ALCUNE CONSIDERAZIONI FINALI

I **tassi di crescita complessivi** sono assai **differenziati per direttrice** (minimi a Ovest, intermedi a Nord, massimi ad Est) e rispecchiano fattori macroeconomici di scala europea (consolidamento relazioni commerciali Italia-Francia, incremento import-export con i Paesi del Nord Europa, integrazione economica dei Paesi dell'Est).

L'**andamento del traffico stradale** tende a rispecchiare quello del traffico complessivo e **risente poco delle politiche a sostegno del trasporto ferroviario** (ivi inclusa la tariffazione dei transiti, che tuttavia contribuisce ad aumentare l'efficienza dell'autotrasporto).

La **crescita del traffico ferroviario** sembra essere prima di tutto l'esito di un **effettivo processo di liberalizzazione**.

La **realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie**, necessaria nel medio-lungo periodo in caso di incremento del traffico, non è però sufficiente a garantire tale incremento. Pertanto, essa potrà condurre a **risultati molto diversi a seconda della cornice politica generale** nella quale essa verrà ad inserirsi. Inoltre, per risultare efficace essa deve **tener conto dell'effettiva localizzazione dei vincoli** sulla rete.

L'**approccio adottato dall'Italia**, focalizzato quasi esclusivamente sul potenziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie, senza particolare coordinamento con le politiche dell'autotrasporto, rischia in alcuni casi di produrre costose **“cattedrali nel deserto”** (come in parte già verificatosi sulle direttrici di Tarvisio e Ventimiglia).



***Grazie per l'attenzione!***