

Compatibilità e concorrenzialità fra i valichi ferroviari

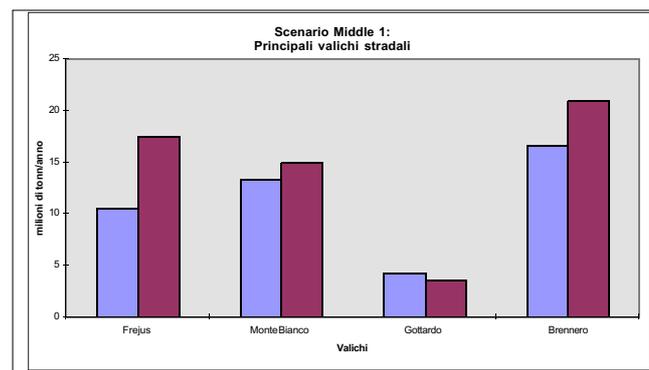
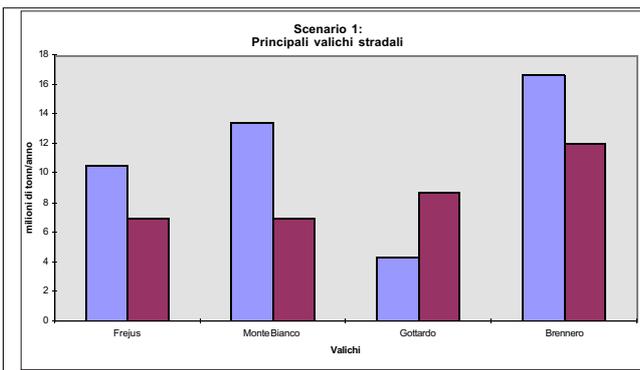
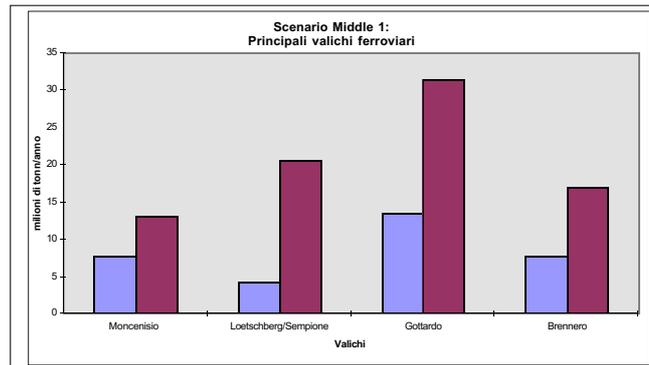
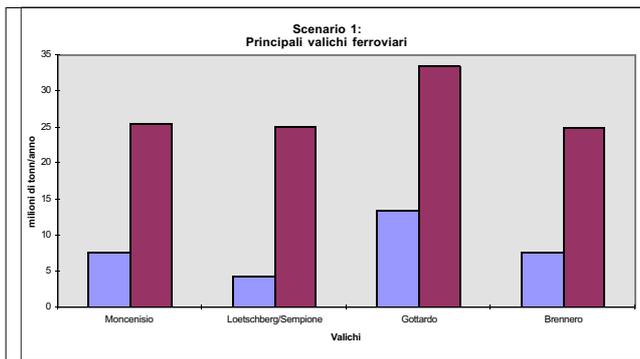
Realizzare i valichi e rendere operative le linee di connessione richiede molti anni di studio e di lavoro, per questo un'analisi degli scenari futuri rappresenta il necessario punto di partenza grazie al quale è possibile orientare le decisioni, specie sulla necessità o meno di portare avanti tutti o solo una parte dei progetti. Una delle fonti di informazione più aggiornata e completa in questo senso è lo Studio Prognos sull'andamento degli attraversamenti delle Alpi, commissionato dalla Direzione Generale VII della Commissione Europea e presentato nel maggio 1997; gli autori sono svizzeri, con una cultura del trasporto che non è propensa all'espansione delle infrastrutture e degli investimenti, e lo studio è stato realizzato con una metodologia di lavoro e una finalità ultima che guarda alle decisioni da prendere più che alla conoscenza pura e semplice del problema. Sulla base di questo studio sono state effettuate una serie di ipotesi e ragionamenti sugli scenari futuri, avendo come tema centrale la compatibilità e concorrenzialità fra i valichi ferroviari. Innanzitutto occorre una premessa: che la globalizzazione economica porti a un

aumento dell'intensità di trasporto, sembra essere un fatto che riscuote il consenso di molti; non sono soltanto coloro che si occupano di scenari a fare questa osservazione, ma anche gli economisti industriali, del territorio, e gli economisti.

Questa attivazione dell'intensità di trasporto, dovuta alla globalizzazione, avviene per due cause fondamentali:

- 1) L'entrata nel processo economico globale di una quantità di popolazione (la Cina è esemplificativa, ma non vanno dimenticati tutti i Paesi in via di sviluppo) che esprime una domanda ed esprimerà un'offerta orientata all'aumento della mobilità delle merci;
- 2) L'accelerazione e la trasformazione dei processi produttivi e distributivi (di cui il just-in-time è un'esemplificazione), porta le imprese a rendersi conto che, tra il rischio di obsolescenza delle merci e quello delle immobilizzazioni finanziarie derivanti dallo stoccaggio, il primo è superiore al secondo, e di conseguenza l'obiettivo della riduzione dell'obsolescenza delle merci e dei servizi contenuti in esse (cioè il terziario) fa sì che la movimentazione tenda ad aumentare invece che a diminuire.

Se guardiamo a un aspetto che oggi è prevalentemente intraeuropeo, dovuto al completamento del mercato unico, e poi all'Unione Europea, si va verso una crescente specializzazione territoriale che inevitabilmente provocherà una crescita dei differenziali tra i costi di produzione nelle varie



regioni, acuendo le disparità regionali, con divari più che compensativi dei costi di trasporto (la localizzazione delle attività stimolerà l'accentuazione dei movimenti delle merci). Guardando una carta economica dell'Europa si individua una serie di grandi movimenti, tendenzialmente est - ovest, con una serie di assi di mobilità trasversali legati da una serie di interazioni nord - sud, che rendono il sistema dell'arco alpino un'area assolutamente cruciale.

Il problema dei valichi, comunque lo si voglia affrontare, non è di collegare la Svizzera e l'Italia e forse nemmeno tra la Valle del Reno e il nostro Paese, ma è di come rendere legati e/o competitivi anche i grandi flussi di trasporto marittimo che attraversano il mondo intero e che vedranno i porti italiani (Genova, Gioia Tauro) adattarsi alla funzione di transshipment verso l'Estremo Oriente.

La prima tesi direttamente collegata a queste considerazioni – essenziale e preliminare al tempo stesso – è che la domanda di trasporto aumenta comunque, indipendentemente dall'offerta di infrastrutture, ferroviarie in particolare. Di fatto ci troviamo a ragionare sulla competitività e concorrenzialità dei valichi avendo di fronte una situazione drammatica, perché in assenza di interventi la domanda tende a esplodere. Nello studio di Prognos è impressionante constatare che gli scenari previsti, associati a scelte di tipo operativo, si divaricano di un massimo del tre per cento in termini di variabilità della domanda: tra la variante minima, che non prevede la costruzione di nuovi valichi e solo interventi di gestione o di miglioramento tecnologico, e quella massima, con la realizzazione di tutti i quattro valichi

principali, cioè il Fréjus, il Lötschberg, il Gottardo e il Brennero, le previsioni di domanda totale, espresse in milioni di tonnellate/anno, variano solamente del tre per cento; per questo è necessario affrontare il problema in termini globali.

I POSSIBILI SCENARI DI ATTRAVERSAMENTO DELLE ALPI

Gli scenari di Prognos non sono legati a opzioni teoriche, ma sono la realizzazione di un mix di ipotesi complessive.

SCENARIO 1

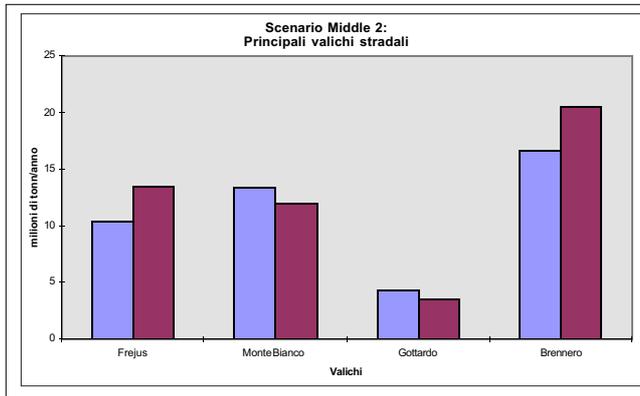
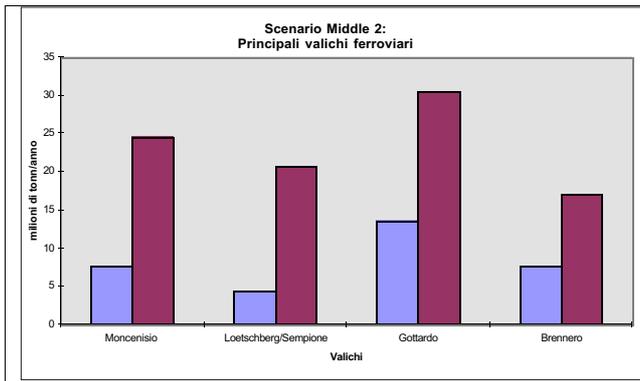
Lo scenario 1 (chiamato "ottimista", per la funzione riequilibratrice assegnata al traffico su ferro, nei limiti della ormai quasi irreversibile competitività della strada) prevede la realizzazione entro il 2010 (lo studio si basa su dati del 1992), del tunnel di base del Brennero, delle gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo, del collegamento ad Alta Velocità tra Lione e Torino. Accanto a queste realizzazioni è prevista anche l'introduzione di una serie di misure restrittive e di misure fiscali: tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (in via di introduzione in Svizzera, in ragione di circa 0,025 franchi per tonnellata per chilometro), divieto di passaggio notturno per i Tir, tassa di passaggio attraverso il Gottardo (pari a 100 franchi svizzeri), forte potenziamento del trasporto combinato, aumento della tassazione sul diesel e sulla benzina, nuovi pedaggi autostradali in Germania, abolizione del limite delle 28 tonnellate per i Tir in transito dalla Svizzera. Lo scenario "ottimista" mostra innanzitutto come la politica dell'attraversamento delle Alpi non si faccia soltanto con il

◀ Veduta del treno della compagnia italo-svizzera "Cisalpino", in servizio fra Milano e le principali città elvetiche.

▲ Confronto fra il traffico merci del 1992 (azzurro) e quello previsto per il 2010 (in rosso) attraverso i principali valichi

ferroviari e stradali, secondo lo Scenario 1 dello studio Prognos per la DG VII dell'Unione Europea.

▲ Confronto fra il traffico del 1992 e quello previsto per il 2010 secondo lo scenario Middle 1 di Prognos.



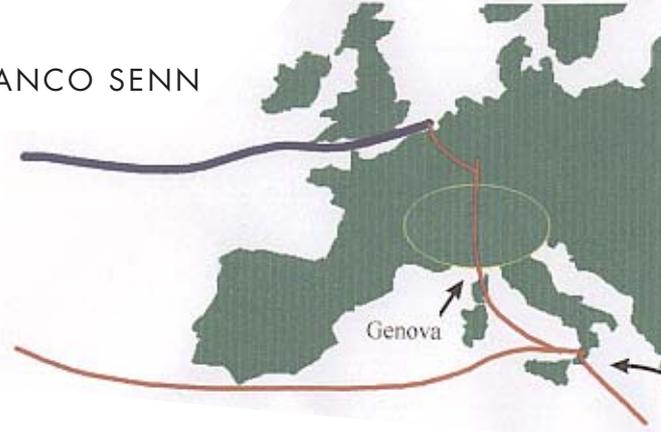
piccone e con le mine, ma anche con norme di carattere restrittivo e fiscale, e che una politica di investimenti ferroviari finalizzata al riequilibrio modale deve contemplare un intervento sul sistema stradale, pena la non competitività, cioè un assorbimento dell'incremento di domanda prevalentemente da parte della strada.

SCENARI "MEDI"

Lo scenario "medio" principale, il Middle 1, prende in considerazione l'avvio dei due valichi svizzeri – Lötschberg e Gottardo – sottodimensionandone il pieno utilizzo della capacità, quindi utilizzando al 60 - 70 per cento il potenziale in termini di movimentazione dei treni, e il rinvio dei trafori del Moncenisio e del Brennero; è lo scenario più svizzero-centrico, come interessi e come prospettive, nel quale si inserisce anche un aumento dei carichi consentiti per i Tir, da 28 a 34 tonnellate.

Un secondo scenario "medio" integra il Middle 1 con il Moncenisio, quindi con una prevalenza a ovest del sistema di attraversamento delle Alpi; un terzo scenario "medio", il Middle 3, annulla l'ipotesi svizzera, centrale, prevedendo invece la realizzazione del Fréjus a ovest e del Brennero nella parte orientale.

▲ Confronto fra traffico merci 1992 (azzurro) e quello per il 2010 (rosso) secondo lo scenario Middle 2 di Prognos.



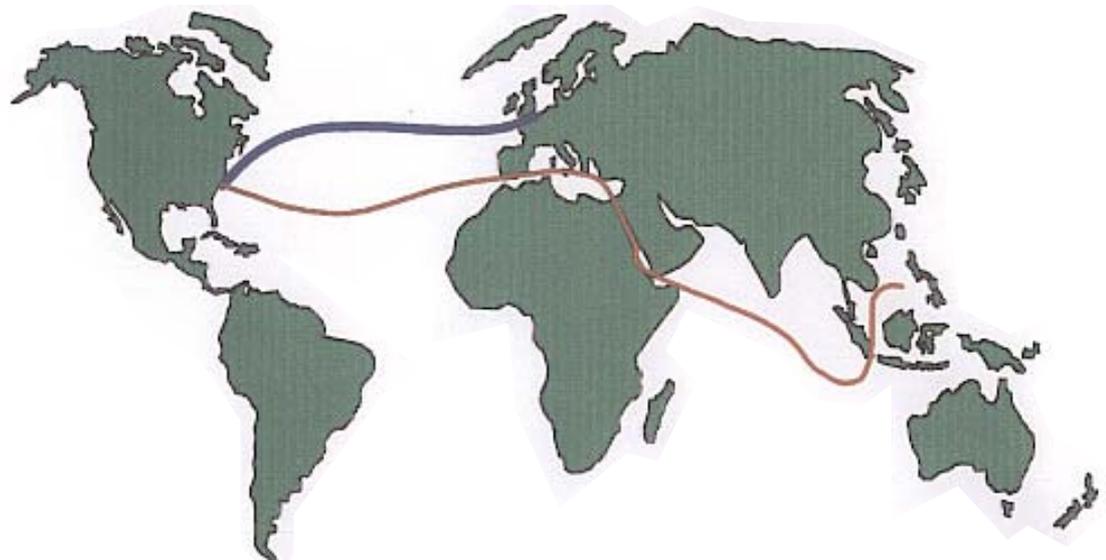
SCENARIO MINIMO

Lo scenario minimo, o "basso", prende in considerazione il miglioramento tecnologico dei corridoi esistenti, senza l'avvio di nuovi valichi.

Se l'obiettivo prioritario è quello di collocare l'incremento di traffico merci soprattutto su ferrovia, la scelta di dove, come e quando fare i trafori può comportare soluzioni combinate. Una prima soluzione, che possiamo chiamare "soft", è quella di ridurre l'impatto territoriale, ovvero l'intervento fisico, prevedendo l'attuazione delle politiche normative già previste: l'incentivazione del trasporto combinato, promossa a livello comunitario, il superamento della visione monopolistica della gestione della ferrovia, l'istituzione delle free-ways per il trasporto merci transeuropeo, la rimozione delle barriere al transito internazionale, e una serie di migliorie tecnologiche, come l'apertura di corridoi per il trasporto combinato (vedi l'ipotesi del corridoio Huckepack sul Sempione), il potenziamento delle motrici, l'adeguamento del segnalamento e l'adattamento dei percorsi alle sagome.

CONSIDERAZIONI DI MERITO

La seconda soluzione, "hard", prevede la realizzazione di tutti i quattro interventi di base, perché prima di decidere quale fare, gli andamenti della domanda suggeriscono che, dal punto di vista della capacità di soddisfare la domanda, tendenzialmente i nuovi valichi servono tutti: lo scenario "ottimista" dello studio Prognos dimostra che la domanda di trasporto ferroviario si ripartisce verso tutti i nuovi valichi, mentre gli scenari "medi" indicano effetti contrastanti. Nello scenario "ottimista" aumenta decisamente il traffico ferroviario su tutti i quattro nuovi valichi, mentre è significativa la diminuzione del traffico stradale sui tre valichi esistenti, tranne che nel caso del San Gottardo, in cui anche un aumento del traffico stradale potrebbe essere dovuto alla misura compensativa, di aumento della portata dei mezzi pesanti da 28 a 34 tonnellate.



Di fatto, l'obiettivo prioritario - il riequilibrio strada - ferro - in questo scenario è conseguito.

Lo scenario Middle 1, che attualmente rappresenta la priorità per il Parlamento svizzero (cioè la realizzazione del Lötschberg e del Gottardo, il rinvio del Fréjus, del Brennero e contemporaneamente una serie di misure di contenimento del dimensionamento dell'utilizzo), mostra un incremento del ferro, soprattutto sui due nuovi valichi svizzeri, ma anche sul Brennero e a Modane, pur in assenza di interventi sul traffico, con le migliori tecniche, con gli investimenti tecnologici e la normativa; la strada però non solo non viene contenuta, ma (con la sola eccezione del Gottardo) addirittura recupera, assorbendo una parte dell'incremento di traffico.

Lo scenario Middle 2, come del resto il Middle 3, evidenzia un assorbimento sensibile dell'aumento della domanda da parte delle ferrovie, all'incremento marginale della strada e alla diminuzione del traffico per i due corridoi centrali.

Lo scenario del "nulla di fatto", infine, indica che in assenza di interventi significativi la domanda sulla ferrovia risulta incrementata a ovest e sul Brennero, con un leggero decremento sul Gottardo, mentre tutti i valichi stradali vedono una crescita cospicua dei transiti; in altre parole, la soluzione del non intervento significa un quasi esclusivo riversamento dell'aumento di domanda sulla strada.

COOPERARE PER COMPETERE

Le conclusioni dello studio Prognos dicono che nel 2010, seppure non trasferirà traffico dalla strada alla ferrovia, le nuove realizzazioni su ferro assorbirebbero comunque gran parte dell'aumento della domanda: oggi, costruire i valichi ferroviari significa frenare il possibile incremento del traffico merci su gomma, mentre in assenza di nuove infrastrutture, l'ondata di piena si riversa sulla strada, con i relativi problemi di eco - compatibilità.

Del resto, se tutti i valichi alpini prospettati venissero aperti contemporaneamente, si rischierebbe un eccesso di capacità, perché l'aumento della domanda non è istantaneo ma progressivo, e l'eccesso di capacità distribuisce i ricavi tra tutti i valichi.

Considerando i costi iniziali e di gestione, i rischi di fallimento delle società di gestione sarebbero particolarmente elevati; oppure, per garantire redditività a questi valichi,

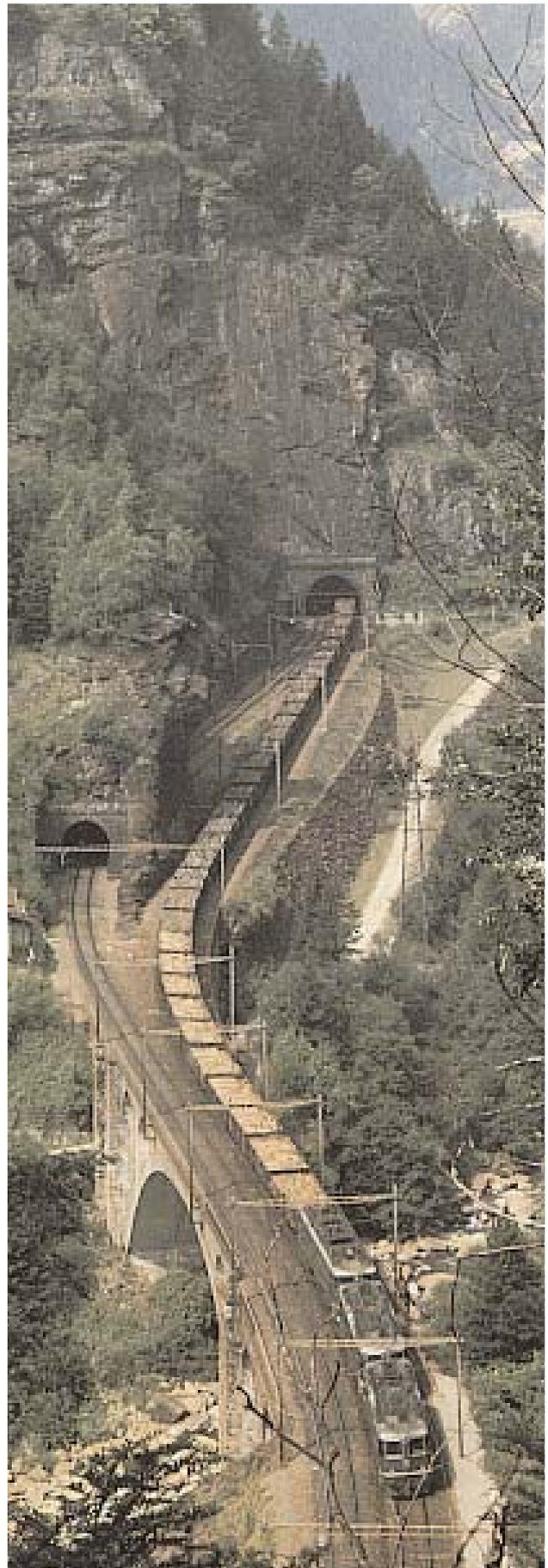
Domanda totale di trasporto merci nella prospettiva del 2010

scenari	domanda totale (milioni di t/a)	% rispetto allo Scenario 1
Scenario 1	235,1	100
Scenario middle 1	228,9	97,4
Scenario middle 2	232,8	99,0
Scenario middle 3	232,1	98,7
Scenario low	229,7	97,7

fonte: studio Prognos per la DG VII dell'Unione Europea

◀ A sinistra e in alto, le nuove rotte del traffico merci marittimo nel mondo e i punti di approdo in Europa.

▶ Veduta della linea del San Gottardo nei pressi di Faido, con un treno merci trainato da tre locomotori.



sarebbe necessario avviare un'imposizione fiscale sulla strada, innescando una guerra tariffaria intermodale piuttosto pericolosa; l'unica soluzione plausibile che ne deriva è la necessità di garantire un efficace controllo del livello dei ricavi nella parte iniziale della vita economica dei valichi, per evitare il tracollo di uno o più di essi. Se ci si orienta verso la realizzazione di tutti i quattro valichi, perché altrimenti non si riuscirebbe a far fronte alla domanda (oppure l'aumento di domanda si trasferirebbe sulla strada, con gravissimi problemi ambientali), l'apertura non deve avvenire contemporaneamente, per evitare eccessi di capacità e crisi finanziarie; il problema è dunque quello dello scaglionamento dell'entrata in funzione dei valichi, in una visione globale, europea.

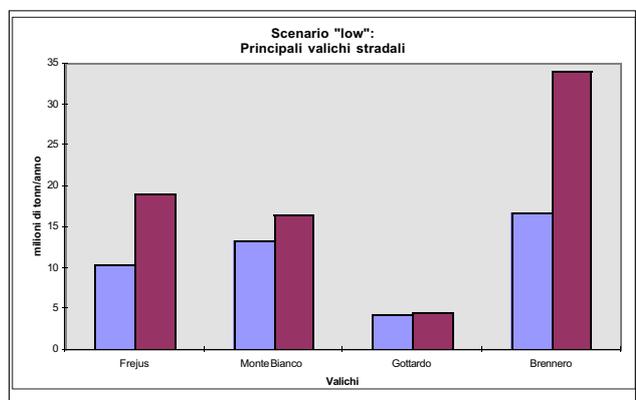
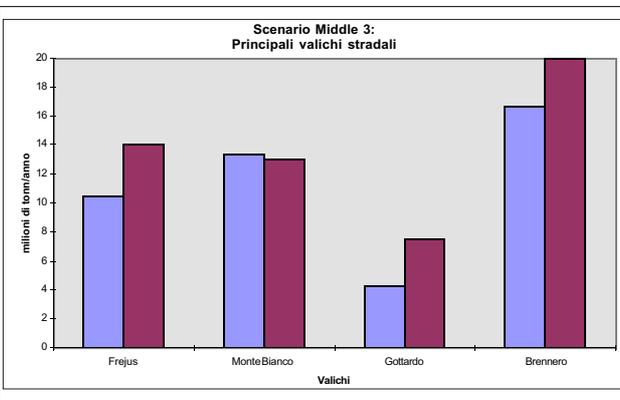
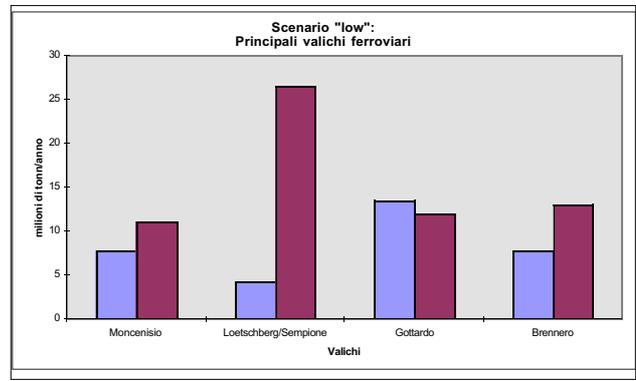
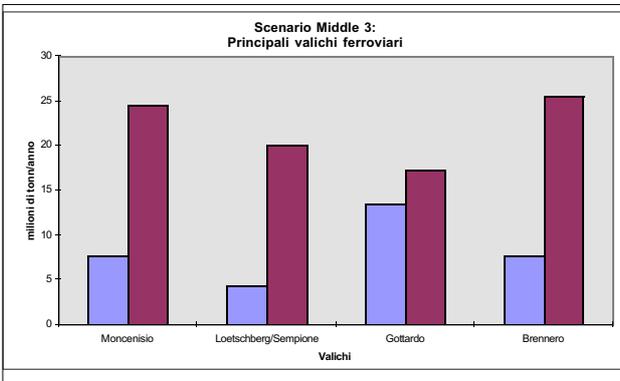
La competitività e la compatibilità tra i valichi (compatibilità con la capacità di assorbire tutta la domanda e competitività su quando realizzarli) potrebbero suggerire una conferenza europea sui valichi, cioè un'intesa che faccia prevalere la visione di tipo continentale rispetto alle visioni regionalistiche, che rischiano di essere estremamente dirompenti: conflittualità intercantonale in Svizzera e interregionale in Italia, oltre a quanto potrebbe emergere se, invece di pensare ad una soluzione di tipo cooperativo, si giungesse a una soluzione esclusivamente competitiva. Sono facili gli slogan sul cooperare per competere ma, se si devono rendere le nostre imprese competitive sullo scenario mondiale, non è possibile pensare che il trasporto merci penalizzi la loro competitività; questa strategia di

miglioramento competitivo delle imprese, o di non penalizzazione competitiva, deve quindi essere sviluppata secondo una logica cooperativa coerente e non conflittuale. È però necessario anche competere per cooperare, perché la qualità dei servizi trasportistici e ambientali, della funzionalità dei valichi e dell'attraversamento, porta a un guadagno concreto in termini di riduzione dei costi unitari e di miglioramento della qualità dei servizi. Certamente non si può competere sui tempi di attuazione, dove sarebbero privilegiati i Paesi più rapidi a decidere, o nella selezione dei valichi, se questo comporta un rischio dirompente sulla capacità.

L'idea di una conferenza europea sullo scaglionamento dei valichi alpini, passa attraverso la consapevolezza che il sistema alpino non è un muro da attraversare ma è uno spazio di notevole consistenza, che comprende paesi interi, quali Svizzera e Austria innanzitutto; quindi non è auspicabile che questi attraversamenti comportino il cosiddetto "effetto corridoio", cioè l'attraversamento senza ricadute benefiche all'interno.

Non solo le misure di mitigazione, ma anche lo studio di un adeguato sistema di compensazioni economiche, finanziarie e ambientali, possono essere discussi in un'ottica che non di competizione, ma di cooperazione a livello di strategia complessiva, mirante a trasferire alle popolazioni interessate parte dei vantaggi economici su ampia scala derivanti dall'apertura dei nuovi valichi ferroviari.

Lanfranco Senn



▲ Confronto fra traffico merci 1992 (azzurro) e quello per il 2010 (rosso) secondo lo scenario Middle 3 di Prognos.

▲ Confronto fra traffico merci 1992 (azzurro) e quello previsto per il 2010 (rosso) secondo lo scenario "Low" di

Prognos, che considera il miglioramento tecnologico dei corridoi esistenti, senza l'avvio di nuovi valichi.