

05/03/2019

TAV: PERCHE' SI' A UN'OPERA CHE TIENE L'ITALIA IN EUROPA

Il nuovo tunnel ferroviario del Frejus è attualmente un elemento di primaria discussione e confronto sia a livello politico che nelle pagine dei più importanti giornali. L'opera, che nel corso degli anni ha registrato notevoli revisioni e discussioni, attualmente è palestra di divergenza a livello governativo fra la compagine della Lega molto favorevole e quella del Movimento 5 Stelle da sempre contraria per motivi principalmente ideologici.

Perché tutto questo? E' forse un puntiglio di principio sia di una parte che dell'altra?

Di seguito si cercherà di elaborare una disamina per capire la ratio e le fondamenta del progetto in un'ottica di valenze nazionali che possano superare le motivazioni contingenti oggi piuttosto divergenti e contrastanti nei fondamenti.

E' indubbio che attualmente a livello europeo vi è una forte spinta per convertire, la ove possibile, il traffico merci fra stati da tutto strada a intermodale che per l'Italia nell'interscambio con gli altri paesi europei vuol dire combinato strada-rotaia attraverso le Alpi il cui transito rappresenta il 70% circa del nostro export.

L'UE per perseguire questi obiettivi ha definito 9 Corridoi TEN-T di cui ben 4 interessano l'Italia. In particolare il corridoio Mediterraneo parte dal Portogallo attraversa Spagna, Francia, Italia (la pianura padana), Slovenia per arrivare in Ungheria. E' evidente che il progetto Frejus è parte integrante di questa iniziativa e l'eventuale blocco della realizzazione della parte di competenza italiana pregiudicherebbe tutto il corridoio con ovvie negative ripercussioni. Inoltre sempre l'UE con il Libro Bianco del 2011 ha indicato che nel 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km deve essere convertito in intermodale ampliando poi il traguardo al 50% entro il 2050.

Come si rapporta l'Italia in questo contesto?

Già oggi siamo nei parametri per i traffici via la Svizzera (ferroviario oltre il 70%) e via L'Austria (ferroviario 30%). Siamo invece mostruosamente fuori standard per i traffici da e per la Francia.

Innanzitutto occorre evidenziare che la Francia rappresenta attualmente per il nostro paese il secondo mercato di interscambio dopo la Germania. Nel 2017 complessivamente i traffici di interscambio con la sola Francia sono stati di 44,1 milioni di ton a cui bisogna aggiungere 8 milioni di ton con Spagna e Portogallo transitanti per la Francia. Questa enorme quantità ha registrato un 92,3% via strada (ben 3,5 milioni di veicoli pesanti) e solo il 6,7% via ferrovia. Il traffico stradale è stato per il 50% circa via Ventimiglia, per il 27% via Frejus e per il 22,3% via Monte Bianco.

Perché il traffico ferroviario è così marginale? Le motivazioni sono ben precise. Il collegamento oggi esistente fra Torino e Lione è dato dalla linea storica costruita da Cavour (tunnel compreso) oltre 150anni fa e quindi terribilmente obsoleto e con caratteristiche che non possono permettere di catturare il mercato con caratteristiche concorrenziali. Infatti da Bussoleno a Bardonecchia la pendenza è la più elevata d'Europa del 30 per mille che obbliga ad utilizzare ben tre locomotive per trainare solo 1.150 ton, la sagoma è limitata (ai tempi di Cavour non esisteva l'intermodalità) e non consente il trasporto di semirimorchi di altezza 4 m come oggi richiesto dal mercato, infine la lunghezza massima del treno e di poco superiore ai 500m. Inoltre esiste una forte limitazione legata al tunnel che per motivi di sicurezza non consente un transito superiore ai 60 treni giornalieri nei due sensi.

Stante questa situazione, se non adeguatamente modificata tramite le nuove infrastrutture, la conversione modale per i traffici con la Francia resterà un'utopia con possibili forti ripercussioni nei rapporti commerciali fra i due paesi. Per inciso attualmente il bilancio dare/avere vede un risultato positivo per l'Italia ben 10 miliardi di euro.

Preme anche evidenziare che ACB (analisi costi benefici) voluta dal MIT indica fra gli elementi negativi la riduzione per lo stato italiano gli introiti legati alle accise a causa della riduzione delle accise della vendita del gasolio. In proposito gli estensori ignorano che l'80% del traffico stradale da a per l'Italia è eseguito da vettori stranieri con serbatoi da 1.000 litri e oltre che non fanno alcun rifornimento in Italia: dove sono le accise?

Se, come è da augurarsi, il problema troverà idonea e razionale soluzione con l'ammodernamento delle linee Torino-Bussoleno e Saint Martin La Porte-Lione e con la realizzazione del nuovo tunnel. **Sarà infatti possibile realizzare treni da 2.000 ton trainati da una sola locomotiva, di lunghezza 750 m e idonei al trasporto di semirimorchi di 4m.** Inoltre il potenziale della nuova configurazione sarà di 250 treni al giorno nei due sensi. Tutto questo consentirà una riduzione tariffaria del 30% circa.

Credo che quanto sopra evidenziato illustri adeguatamente quale percorso deve seguire l'Italia per difendere ed incrementare i propri interessi atteso che la realizzazione dell'opera influirà per molti, molti decenni sul benessere del paese.

Ing . EUGENIO MUZIO