

TRASPORTI TRANSALPINI E COMPETITIVITÀ PAESE

IL CASO BRENNERO E I CORRIDOI NECESSARI PER CRESCERE

di **Ennio Cascetta**

La celebrazione dei 60 anni della Autostrada del Brennero A22 è l'occasione per una riflessione sul ruolo di questo importante asse del sistema dei trasporti italiano ed europeo ma anche sulle prospettive della nostra economia e il ruolo dei trasporti transalpini per il futuro del Paese.

La risposta dell'economia italiana alla durissima crisi che attanaglia l'Italia dal 2008, ancora precaria e insufficiente, è stata principalmente la crescita degli scambi internazionali di persone e merci. L'export delle merci italiane nel 2018 ha rappresentato il 31% del Pil, la bilancia import/export è passata dai -20 miliardi del 2006 ai +47 del 2018. Il Pil italiano nel 2018 è ancora solo il 97% di quello che avevamo nel 2006, l'import è il 110 e l'export il 120%. L'Europa è il mercato privilegiato dell'Italia con il 60,2% di export, a fronte del 2% della Cina e il 5 del nord America.

Un discorso del tutto analogo vale per il turismo internazionale che dal 2006 al 2017 è aumentato di ben il 45% contribuendo moltissimo al rilancio di un settore che nel 2017 era l'11% del Pil con un saldo positivo dell'economia del turismo di 14,6 miliardi di euro.

Le Alpi sono una straordinaria risorsa ambientale e culturale, ma dal punto di vista degli scambi sono una sorta di "cintura di castità" dell'Italia che, come diceva Cavour, è un'isola circondata per tre lati dal mare e per il quarto dalle Alpi. L'anno scorso il traffico merci ai valichi alpini è stato di 161 milioni di tonnellate, più della metà

del traffico internazionale di tutti i porti italiani.

Ma queste merci hanno attraversato le Alpi in modo diverso. Nel settore austriaco, e dunque sull'asse del Brennero, il 70% delle merci si è spostata su strada e il 30% sulla ferrovia.

Nel settore svizzero all'opposto il 30% si è spostato su gomma e il 70% su ferro grazie alle politiche di investimento nei tunnel ferroviari del Lotscheberg, del San Gottardo, del Ceneri. Uno sforzo gigantesco della Svizzera che ha investito 20 miliardi di euro e realizzato 116 km di gallerie, fra cui il tunnel di base del San Gottardo che con i suoi 57 chilometri è il più lungo del mondo.

Gli scambi con il settore francese invece avvengono per il 92% su gomma e solo per l'8% su ferrovia per la assoluta insufficienza del Frejus ad offrire servizi ferroviari competitivi pur con un traffico transalpino in crescita.

In questo contesto l'asse del Brennero (autostrada e ferrovia) gioca un ruolo assolutamente centrale. Nel 2018 sono transitate oltre 50 milioni di tonnellate, il 10,5% di tutti gli scambi commerciali del nostro Paese con il resto del mondo. Ho definito il Brennero "la porta d'Italia", infatti è di gran lunga il primo valico per volumi e serve un traffico superiore a quello totale dei valichi Italia-Francia e Italia-Svizzera.

Eppure si può dire che la A22 sia un caso di eterogeneità dei fini nel campo delle infrastrutture e ci fa comprendere come è difficile fare previsioni, e ancor di più semplici

analisi benefici costi, su decisioni strategiche di questo livello.

L'autostrada del Brennero nasce da una forte spinta degli enti locali, poco appoggiato dallo Stato Italiano che ha contribuito all'opera con un finanziamento simbolico del 5%. Oggi la A22 svolge un ruolo fondamentale per l'intero Paese e per la Ue essendo parte fondamentale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Nel 2018 circa 8,5 milioni di auto e 2,4 milioni di Tir hanno attraversato il confine con l'Austria creando notevoli problemi con i nostri vicini. La A22 è oggetto-

Tutte le risorse disponibili si trasformino in infrastrutture e si completi il sistema dei corridoi Ten

vamente ai limiti della sua capacità ambientale e funzionale. Se gli scambi commerciali con l'Europa nord orientale continueranno a crescere nel futuro, come è fortemente auspicabile, c'è bisogno di un'ulteriore capacità di trasporto che affianchi la A22.

La risposta è nelle reti transeuropee, il Tunnel di base del Brennero e il progetto di collegamento del treno merci europeo (Tem) e dell'alta velocità europea (Tav) attraverso questo asse. La scelta strategica della Ue è stata quella di affidare alla ferrovia l'integrazione dei mercati e dei cittadini europei. Treni merci lunghi 750 metri e capaci di

trasportare i semirimorchi per competere con il "tutto strada" per percorrenze di oltre 300 chilometri e treni Tav, con velocità di punta di oltre 200 km/h, per collegare le città europee fino a 1000 km in competizione con la strada e l'aereo. L'Italia sta investendo molto sulle ferrovie e sui porti per completare la rete nazionale coerentemente con il programma europeo. Oggi sono attivi cantieri sul tunnel di base del Brennero, sui collegamenti ferroviari Tem lungo il Tirreno e l'Adriatico, sui raccordi ferroviari degli interporti lombardi e veneti, sui porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, La Spezia e Livorno per un totale di circa 8,5 miliardi.

Ma non bastano perché per spostare traffico dal "tutto strada" al ferro è necessaria una rete articolata ben collegata con i nodi logistici del sistema. Investimenti molto importanti per oltre 8 miliardi sono disponibili all'interno del contratto di programma di Rfi ad esempio sulla Brescia-Verona, ma i cantieri a oggi non sono attivi per le indecisioni del Governo sul completamento della rete ferroviaria.

C'è veramente da augurarsi che tutte le risorse disponibili si trasformino in infrastrutture al più presto e si trovino quelle ancora necessarie per completare il sistema dei corridoi Ten e per evitare che le Alpi diventino un freno allo sviluppo economico del Paese.

Professore ordinario di Programmazione dei trasporti all'Università Federico II di Napoli e già coordinatore della struttura tecnica di missione del Mit

© RIPRODUZIONE RISERVATA

