

Flussi locali merci e tendenze evolutive in atto

FLUSSI ATTRAVERSO LE ALPI

Considerando l'intero arco alpino si nota, nel decennio 1999-2008, una generale tendenza all'aumento dei flussi, in maniera però differenziata lungo le diverse direttrici. Si osserva ad esempio che, nel periodo citato, l'interscambio tra Italia e Francia ha continuato a diminuire in tutte le modalità, mentre invece sono cresciuti i flussi da e verso Svizzera e Austria. La situazione è riassunta nella tabella seguente (fonte: *Rapport annuel Alpifret 2009*):

Tabella - Flussi attraverso le Alpi

Anno	1999			2008			
	Frontiera	Strada (Mton/a)	Rotaia (Mton/a)	Totale (Mton/a)	Strada (Mton/a)	Rotaia (Mton/a)	Totale (Mton/a)
Francia		37,8	10,2	48	40,1	5,2	45,3
Austria		58,7	27,9	86,6	83,6	37,1	120,7
Svizzera		8,4	18,4	26,8	14,6	25,5	40,1
Arco alpino		104,9	56,5	161,4	138,3	67,8	206,1

Come si vede a fronte di una crescita complessiva del 96% circa si riscontra una riduzione del 5,6% attraverso la frontiera francese (con un - 49% sulla ferrovia), un aumento del 39% attraverso l'Austria (+ 33% su rotaia), e un aumento del 49,6% attraverso la Svizzera (+38,6% in ferrovia).

In assenza di condizioni di saturazione ai valichi, la distribuzione mostrata nella tabella indica un tendenziale sviluppo lungo le direttrici Nord/Sud e una stagnazione lungo l'asse Est/Ovest. La tendenza, in realtà, è riconducibile a ragioni strutturali e in particolare alla migrazione verso est dei luoghi di produzione dei beni di consumo così come alla collocazione dei grandi mercati non ancora saturi e pertanto passibili di crescita.

I flussi insomma collegano i porti del Mediterraneo (a loro volta collegati col Vicino e col Lontano Oriente) al cuore dell'Europa.

In sostanza lungo l'asse Est/Ovest la tendenza al calo è continua e coinvolge tutto l'arco alpino occidentale. E' ragionevole pensare che il fenomeno sia legato a cause strutturali data la sua estensione e la sua durata. In effetti si può osservare che un buon 60% delle merci trasportate per ferrovia attraverso l'arco alpino occidentale, e in particolare attraverso la Valle di Susa, ha origine e destinazione in Italia e in Francia¹. Le due economie sono entrambe mature e di conseguenza non vi sono ragioni per cui l'interscambio materiale debba crescere, mentre ci si può attendere che oscilli attorno ai valori odierni in relazione alla fluttuazione di fattori contingenti.

A rafforzare questa valutazione viene il fatto che, nel caso del trasporto su strada, circa la metà dei viaggi collega l'area piemontese con il sudest della Francia su distanze per le quali la ferrovia non è competitiva. Il collegamento è tra regioni sostanzialmente equivalenti e con mercati di sostituzione piuttosto che di acquisizione ex novo di beni di consumo.

I volumi di traffico in essere non sono in alcun modo tali da poter giustificare l'investimento per una nuova linea ferroviaria e comporterebbero una continua perdita, in condizioni di esercizio.

¹ M. C. Rey e G. Russo, *La via delle merci*, Il Sole 24 ore Trasporti, Gruppo24Ore, Milano, 2009