

Scenari futuri per il trasporto merci attraverso la frontiera italo-francese

Facendo riferimento al trasporto su gomma, si nota che la maggior parte delle merci che entrano in Italia attraverso l'arco alpino occidentale sono destinate al nostro paese. La percentuale varia tra il 98% delle merci che transitano attraverso il tunnel del Monte Bianco e un valore minimo, corrispondente a 85%, di quelle che passano attraverso Ventimiglia¹. Di queste merci non tutte provengono dalla Francia, ma solo circa il 60%. Tuttavia, se si limita l'osservazione ai flussi dei due trafori autostradali che si trovano sulla direttrice della Torino – Lyon, ossia Monte Bianco e Frejus, la quasi totalità del traffico nei due versi riguarda lo scambio tra Italia e Francia, più precisamente tra le regioni confinanti, Piemonte e Lombardia da una parte e Rhone Alpes e Francia del sud-est dall'altra. E' solo il traffico attraverso Ventimiglia che per metà ha origine o destinazione al di fuori di questi due paesi.

Comunque, salvo una percentuale minore passante per Ventimiglia e diretta verso i paesi dell'Europa dell'est, il traffico attraverso l'arco alpino occidentale riguarda lo scambio tra paesi che si trovano ad uno stesso grado di industrializzazione, all'interno di un'area sostanzialmente integrata. Sono paesi che hanno superato da tempo la fase iniziale dello sviluppo e al loro interno l'importanza relativa dell'industria di base si è progressivamente ridotta. Questa constatazione aiuta a capire l'andamento reale dei flussi negli ultimi decenni e ad azzardare una stima sull'andamento futuro, senza ricorrere a ipotesi arbitrarie sulla variazione del Pil.

I flussi di trasporto sul corridoio Torino–Lyon, sono andati costantemente diminuendo negli ultimi anni (i diagrammi che si riferiscono ai singoli trafori mostrano un andamento irregolare, perché entrambi hanno subito periodi di chiusura a causa di incidenti, ma sommando i passaggi dell'uno e dell'altro, si ottiene una curva che scende con tendenza uniforme). Tra l'anno 2000 e l'anno 2009 si è avuta una caduta del 27%.

In quanto al traffico ferroviario si ricordi che l'ultimo dato disponibile, quello dell'anno 2008, corrisponde a 4.6 milioni di T/a; dal 2000 al 2008 si è avuto un dimezzamento del flusso di merci. Qualora si allarghi lo sguardo a periodi più lunghi, si può ricordare quanto riportato nella *Scheda merci alpi italo-francesi*: “ il traffico complessivo nei due tunnel autostradali italo-francesi è sceso attualmente al livello del 1989; il volume di trasporto sulla ferrovia, attraverso il traforo ferroviario del Frejus è tornato ai livelli degli anni '50 del secolo passato”.

Se dopo cicli così lunghi, e numerose ristrutturazioni e crisi nel mezzo, alcune grandezze globali tornano al valore iniziale vuol dire che la loro variazione è condizionata da limiti obiettivi. Si reputa che il vincolo alla crescita derivi dal fatto che non vi è la possibilità di incrementare, né tanto meno di raddoppiare, la quantità di merci trasportate, perché non si può né raddoppiare il numero dei consumatori, né il livello individuale dei consumi.

I sistemi economici che scambiano merci attraverso il corridoio Piemonte – Rhone Alpes sono caratterizzate da un mercato oramai di sola sostituzione, per quanto riguarda i beni di consumo durevoli, né potrebbe essere altrimenti. In Italia vi sono attualmente 592 auto per mille abitanti, neonati compresi, in Francia 500, in Germania 559, in Spagna 459. Altrettanto si può dire dei vari elettrodomestici; nelle abitazioni si trovano il frigorifero, la o le televisioni, la lavatrice e così via. E nei confronti dei beni strumentali e dei materiali per l'industria, va tenuto conto che in Italia non esiste più una industria mineraria e che è praticamente scomparsa la chimica di base. Rimane, ad alimentare il trasporto, il settore delle costruzioni; ma anche in questo caso, lo scempio del territorio fortemente antropizzato ha raggiunto livelli che agiscono da freno. Sembra che sul consumo di suolo manchino nel nostro paese statistiche attendibili e univoche; ma ad ascoltare voci che dovrebbero essere informate, per ragioni professionali, sono state cancellate dal cemento e dall'asfalto percentuali variabili tra il 50% e il 20% del suolo naturale.

I tecnici di LTF che fanno riferimento ai raddoppi per calcolare l'aumento di traffico, dovrebbero precisare a quali nuove merci stanno pensando, e a quali gruppi di nuovi acquirenti. Senza questo, l'analisi di LTF sui flussi di traffico perde di valore. Per concludere, la stasi dei trasporti sull'asse Torino – Lyon ha ragioni non transitorie. Quello che è avvenuto negli ultimi decenni rientra nel quadro evolutivo consueto delle società industriali mature e non si vedono eventi prevedibili di entità tale da sovvertirlo nei prossimi dieci anni.

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