

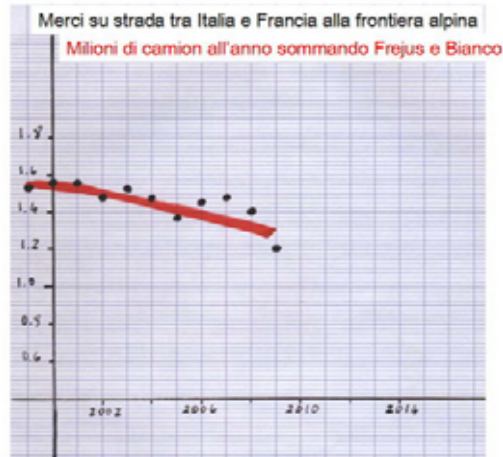
Scheda – L'andamento del traffico merci nell'arco alpino italo francese

I DATI

In 15 anni, dal 1994 al 2008, il sistema autostradale del Frejus e Monte Bianco, è sceso da 26,5 MT¹ a 20,8 MT con una diminuzione del 21%.

Nell'arco del trentennio ha raggiunto il suo massimo nel 1994, poi è restato stazionario per 10 anni, ed è in calo costante negli ultimi 5 .

Nel dettaglio il **traforo autostradale del Frejus nel 2008 è sceso ai livelli del 1994**, dopo essere cresciuto per la cattura del traffico del MonteBianco per l'incidente del 1999. Il traforo del MonteBianco nel 2008 è sceso al livello del 1984, così che **l'insieme dei due tunnel autostradali italo-francesi è sceso a livello del 1989**.



La ferrovia del Frejus nel 2008 è al livello degli anni '50. Nella seconda metà degli anni '90 aveva avuto un andamento positivo realizzando un massimo storico nel 1997, ma nel 2008 è dimezzata a 4,6 MT. La diminuzione, sicuramente accentuata dai lavori che rimodernizzano completamente il tunnel esistente (iniziati nel 1992) era però cominciata già da prima.



Nota: i dati reali dal 1984 al 2005 sono sulla linea nera; le due linee colorate sono previsioni future più (LTF) o meno (BBT) strampalate

LE MOTIVAZIONI

I tunnel alpini italo francesi si sono trovati fuori dalle direttrici che hanno collegato le vecchie economie con quelle che hanno avuto un periodo di espansione dopo l'annessione alla Unione Europea.

La prima è stata la Spagna, a seguito della quale **Ventimiglia ha avuto un raddoppio tra 1994 e 2004, ma da 5 anni non è più cresciuta.** (Negli ultimi 20 anni ha triplicato il suo traffico, con la quota autostradale che è salita di 6 volte mentre quella della corrispondente ferrovia è diminuita di 3 volte).

Poi è stata la volta delle economie dell'Est Europeo, che gravitano sul **Brennero, che in 15 anni ha raddoppiato il traffico** (da 24,7 a 48,3). Ma anche al Brennero **si è intravista nel 2008 una flessione** che prelude probabilmente al plafonamento della curva di crescita dei traffici merci che si è visto, prima al Monte Bianco (nel 1994), poi al Frejus (nel 1998), poi a Ventimiglia (nel 2004).

Per quanto riguarda specificatamente Italia e Francia è indubbio che si tratta di due economie mature che oggi si scambiano meno di quanto di scambiavano in passato.

¹ MT = Milioni di Tonnellate

IN PRESENZA DI SIMILI TENDENZE, SERVE UNA NUOVA FERROVIA TORINO-LYON?

Tutto questo è avvenuto prima che diventassero influenti i grandi progetti ferroviari svizzeri (escludendo ancora quello del Brennero, per quanto sia avanzata la sua progettazione): in quanto il tunnel di base del Loetschberg Sempione è aperto da poco più di un anno, mentre la messa in servizio del San Gottardo è prevista solo nel 2017.

Val la pena di ricordare l'impatto che potranno avere, secondo le due perizie più autorevoli fatte sulla Torino Lione. La prima quella commissionata dal Ministro dei Trasporti francese a *Christian Brossier*, ed ad altri due "saggi" del *Conseil General des Ponts et Chaussees*, resa pubblica a maggio 1998. La seconda, il cosiddetto "audit" sui grandi progetti ferroviari, commissionato dal Governo alla *Direction Generale des Ponts et Chaussees*, presentato alla Assemblea Nazionale a maggio del 2003.

Il rapporto *Brossier* dice esplicitamente che "occorre attendere l'evoluzione del contesto internazionale e particolarmente in Svizzera ed Austria, prima di intraprendere un nuovo traforo sotto le Alpi." L'affermazione che il nuovo tunnel per il TGV e le merci sulla Torino Lione "non sono una priorità" e che "conviene intervenire sulla linea esistente" è tanto più significativa tenendo conto che, nel 1998, i traffici ai valichi alpini italo francesi avevano raggiunto un massimo e potevano ancora illudere su di una loro crescita.

Più esplicito ancora, perché più dettagliato, l'audit di 5 anni dopo. Qui la stroncatura della Torino Lione, sotto tutti i punti di vista, si sviluppa su oltre 30 pagine. Le proiezioni presentate da LTF vengono giudicate inattendibili. L'audit rileva che la capacità di trasporto dei nuovi itinerari svizzeri si collocherà tra 40 e 65 MT e che sarà in netta concorrenza con gli itinerari francesi. Sviluppando diverse simulazioni, conclude che nell'orizzonte ventennale del 2023 "al Frejus passerà un traffico molto inferiore (!) a quello del recente passato".

Quanto al trasferimento modale, l'audit rileva che la Lione Torino sarà ininfluente nel rapporto gomma rotaia e che, al massimo "si limiterà a catturare un traffico che sarebbe transitato non per i tunnels autostradali del Frejus e del MonteBianco, ma per le ferrovie svizzere". L'audit fu presentato alla Assemblea Nazionale, ma non fu posto in votazione per la opposizione dei deputati della regione Rhone Alpes (quella che sarebbe interessata dal passaggio di una nuova Torino-Lyon - ndr) che minacciavano di ritirare l'appoggio al governo.