



NOTA UFFICIO STUDI CONFETRA

N. 4 – SETTEMBRE 2023

NOTA UFFICIO STUDI CONFETRA (N. 4 – SETTEMBRE 2023)

LE CRITICITÀ DEL TRASPORTO MERCI TRANSALPINO

ABSTRACT

I valichi alpini sono la nostra principale porta di comunicazione con l'Europa e rappresentano al contempo un asset fondamentale ed una criticità per la nostra economia, ma anche per quella della stessa Europa.

L'economia nazionale e quella europea dipendono in misura cospicua dagli scambi commerciali interni all'UE e, data la quota rilevante che transita attraverso le Alpi, una gestione efficiente ed efficace dei valichi dovrebbe essere supportata al meglio, ancor più in una fase declinante come quella attuale¹.

Questa Nota cerca di analizzare criticità, tendenze e costi dei transiti stradali e ferroviari commerciali dei valichi alpini, anche al fine di formulare delle proposte per affrontare in modo strutturale la loro gestione.

1. Il ruolo strategico dei valichi alpini

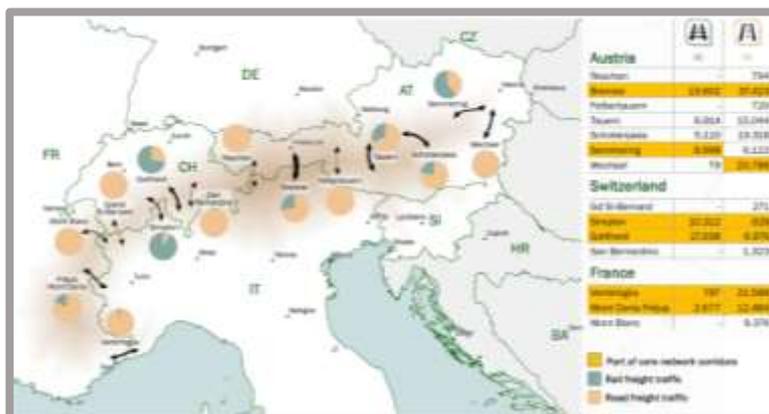
Le criticità del sistema dei valichi alpini sono sotto gli occhi di tutti e sono connesse alla "fragilità" di infrastrutture in gran parte vetuste e complessivamente insufficienti per i traffici attuali, sempre più frequentemente colpite da incidenti ed eventi dannosi, che producono continue interruzioni e limitazioni dei transiti, ferroviari e stradali, anche nelle infrastrutture di più recente apertura o ristrutturazione.

La lista degli eventi critici di quest'anno non ancora trascorso è piuttosto lunga e preoccupante: la linea ferroviaria del San Gottardo è stata interrotta a causa del deragliamento di un treno avvenuto il 10 agosto; il traforo stradale del Frejus è stato chiuso il 28 agosto per oltre dieci giorni

¹ Secondo Istat, a luglio 2023, l'export è diminuito su base annua del 7,7% in termini monetari e dell'11,6% in volume, mentre l'import si è ridotto del 19,4% in valore e del 3,7% in volume (<https://www.istat.it/it/archivio/287980>).

a causa di una frana; il 12 settembre è stata chiusa la galleria stradale del San Gottardo a causa di crepe rilevate nella soletta; il Monte Bianco, a partire da settembre 2024, dovrà rimanere chiuso per alcuni mesi l'anno per circa 19 anni, per procedere ai lavori di manutenzione straordinaria e, nel frattempo, saranno programmate chiusure notturne per procedere a lavori di somma urgenza. Alla fragilità infrastrutturale si aggiungono misure di limitazione temporale del traffico pesante su strada attuate da singoli paesi, ma anche commerciale, come nel caso dell'Austria che, se da un lato pone regole più rigide e non del tutto motivate per l'attraversamento dei mezzi pesanti e seleziona persino le categorie di merci transitabili, dall'altro non offre valide alternative: infatti, l'attuale linea ferroviaria del Brennero è congestionata, costosa (doppia trazione) e qualitativamente inefficiente (ritardi) per il traffico merci (la cd. RO.LA., autostrada viaggiante), mentre la nuova sarà forse in funzione dal 2028, se il cronoprogramma dei lavori sarà rispettato o, a causa dei ritardi accumulati, molto più probabilmente dal 2032 o oltre.

I valichi alpini e la ripartizione modale tra strada e ferrovia



Fonte: Alpine Traffic Observatory UE-CH

Sul Brennero, in particolare, la Commissione europea continua ad essere da tempo la grande assente sul tema delle limitazioni merceologiche al traffico stradale (e anche di orario e di discriminazione dei traffici di transito rispetto a quelli locali) imposte dal governo regionale del Tirolo; dopo una ormai lontana infrazione alle norme sul Mercato Interno portata in Corte di Giustizia con relativa condanna dell'Austria, la Commissione si è poi sistematicamente defilata sulle reiterate misure limitative dei transiti stradali dei mezzi pesanti messe successivamente in atto dal Tirolo e, nonostante le ripetute sollecitazioni dell'Italia e in parte della Germania, anche recentemente ha ribadito di voler lasciare ai tre Stati membri interessati il compito di trovare una mediazione, nonostante l'evidente infrazione alla libera circolazione nel Mercato Interno.

Per meglio comprendere la dimensione economica del problema, va tenuto presente il ruolo fondamentale svolto dai valichi alpini sugli scambi. Secondo i dati Istat 2022, l'import/export complessivo dell'Italia con il resto del mondo è stato di oltre 485 milioni di tonnellate, di cui il

66% in import ed il 34% in export; di questi, circa 220 milioni di tonnellate (circa il 45% del totale, per un valore di circa 690 mld. di euro) rappresentano lo scambio con l'Europa a 27, di cui almeno il 42% (290 mld. di euro) attraversa le Alpi; tale quota, incrociando i dati Istat con quelli della *Confédération suisse Office fédéral des transports (UFT)*², presumibilmente supera il 64% (442 mld. di euro), se si include una stima redistributiva della quota del 45% che l'Istat attribuisce a modi di trasporto non dichiarati.

2. L'andamento del trasporto merci attraverso le Alpi

I volumi complessivi del trasporto merci transalpino, secondo UFT, sono aumentati nel 2021 del 9,5% rispetto al 2020 e hanno raggiunto il livello di 232 milioni di tonnellate, con un aumento del 4,5% rispetto al 2019 e del 46% rispetto al 1999 (159 milioni di tonnellate).

Trasporto merci 2021 attraverso l'intero Arco Alpino

Paesi e Valichi		Strada		Ferrovia			Totale .000 Tonn.	
		Totale .000 Tonn.	Inciden- za % sul totale	Totale .000 Tonn.	Conven- zionale .000 Tonn.	TCNA .000 Tonn.		TCA .000 Tonn.
Francia	Ventimiglia	21.588	96,4	797	458	339		22.385
	Frejus/Moncenisio	12.484	82,3	2.677	1.367	1.305	5	15.161
	Monte Bianco	9.376	100,0	0				9.376
	Totale Francia	43.448	92,6	3.474	1.825	1.644	5	46.922
Svizzera	Gran San Bernardo	271	100,0	0				271
	Sempione	928	8,2	10.442	1.289	8.011	1.142	11.370
	Gottardo	6.976	28,0	17.913	5.476	12.437	0	24.889
	San Bernardino	1.323	100,0	0				1.323
	Totale Svizzera	9.498	25,1	28.355	6.765	20.448	1.142	37.853
Austria	Resia	872	100,0	0				872
	Brennero	39.676	72,7	14.911	3.008	8.393	3.510	54.587
	Felbertauern	788	100,0	0				788
	Tauern	17.163	69,3	7.589	4.440	3.149	0	24.752
	Schoberpass	21.080	78,2	5.867	4.861	622	384	26.947
	Semmering	6.591	39,2	10.237	6.272	3.965		16.828
	Wechsel	22.334	99,6	88	46	42		22.422
	Totale Austria	108.504	73,7	38.692	18.627	16.171	3.894	147.196
Totale	161.450	69,6	70.521	27.217	38.263	5.041	231.971	
Totale Italia	93.494	66,7	46.740	11.598	30.485	4.657	140.234	

Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

Legenda: TCA: Trasporto combinato accompagnato/TCNA: Trasporto combinato non accompagnato

Nel 2021, 70,5 milioni di tonnellate del volume totale sono state trasportate su rotaia, con un aumento del 10,6% rispetto all'anno precedente. I 161,5 milioni di tonnellate che hanno attraversato le Alpi su

² La Commissione Europea insieme e l'UFT attraverso lo studio *Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpines - Rapport annuel 2021* forniscono un'analisi di contesto che riguarda tutti i valichi alpini, compresi quelli interni al territorio austriaco.

strada nel 2021 hanno registrato un aumento del 9,0% rispetto al 2020 e del 4,8% rispetto al 2019, anno nel quale era stato raggiunto il record dei transiti rispetto agli anni precedenti.

Con riferimento ai traffici che interessano il solo confine italiano, i volumi rispetto al 2020 sono aumentati del 9,7%, raggiungendo i 140,2 milioni di tonnellate, di cui 93,5 milioni, pari al 66,7%, hanno viaggiato su strada, con un aumento dell'8,5% rispetto al 2020. I rimanenti 46,7 milioni di tonnellate sono stati trasportati su ferro, registrando un incremento rispetto all'anno precedente del 12,2%.

Trasporto merci 2021 attraverso i valichi alpini confinanti con l'Italia

Paesi e Valichi	Strada .000 Tonn.	Ferrovia				Totale		
		Totale .000 Tonn.	Con- venzio- nale 000 Tonn.	TCNA .000 Tonn.	TCA .000 Tonn.	.000 Tonn.	Inciden- za % sul totale	
Francia	Ventimiglia	21.588	797	458	339	-	22.385	16,0
	Frejus/Moncenisio	12.484	2.677	1.367	1.305	5	15.161	10,8
	Monte Bianco	9.376	-	-	-	-	9.376	6,7
	Totale Francia	43.448	3.474	1.825	1.644	5	46.922	33,5
	%	46,5	7,4	15,7	5,4	0,1	33,5	0,0
Svizzera	Gran San Bernardo	271	0	-	-	-	271	0,2
	Sempione	928	10.442	1.289	8.011	1.142	11.370	8,1
	Gottardo	6.976	17.913	5.476	12.437	0	24.889	17,7
	San Bernardino	1.323	0	-	-	-	1.323	0,9
	Totale Svizzera	9.498	28.355	6.765	20.448	1.142	37.853	27,0
	%	10,2	60,7	58,3	67,1	24,5	27,0	0,0
Austria	Resia	872	-	-	-	-	872	0,6
	Brennero	39.676	14.911	3.008	8.393	3.510	54.587	38,9
	Totale Austria	40.548	14.911	3.008	8.393	3.510	55.459	39,5
	%	43,4	31,9	25,9	27,5	75,4	39,5	0,0
Totale	93.494	46.740	11.598	30.485	4.657	140.234	100,0	

Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

L'Austria è il Paese su cui concentra la maggior parte del trasporto merci transalpino (147,2 milioni di tonnellate, ovvero il 63% del totale). Francia e Svizzera si dividono il resto dei volumi trasportati (rispettivamente 46,9 e 37,9 milioni di tonnellate, pari al 20% e al 16%). I numeri cambiano se ci limitiamo ai valichi 'italiani' che vedono il volume delle merci trasportate per il 39,5% con l'Austria, il 33,5% con la Francia e il 27,0% con la Svizzera.

3. La ripartizione modale del trasporto transalpino

Nel 2021, per trasportare i 93,5 milioni di tonnellate di merci su strada, 6,6 milioni di veicoli pesanti hanno attraversato le Alpi 'italiane', con un aumento dell'8,9% rispetto al 2020. Il numero di mezzi pesanti che hanno attraversato le Alpi 'italiane' nel 2021 è aumentato in Austria del 6,6% e in Francia del 14%, mentre in Svizzera non si registrano cambiamenti.

Gli effetti di lungo termine delle politiche di trasporto dei diversi paesi si evincono da alcuni dati dal 1999: in Francia il numero di mezzi pesanti ed

i volumi trasportati sono aumentati rispettivamente del 22% e del 20%; in Svizzera³ il numero di mezzi pesanti è diminuito quasi costantemente fino agli 860.200 del 2021, con una diminuzione dei veicoli del 35% ed al contempo un aumento del volume trasportato del 13%; in Austria è aumentato dell'85%.

Trasporto stradale 2019-2021 attraverso l'Arco Alpino

Paesi e Valichi		Veicoli					Tonnellate				
		(.000)			Δ%		(.000)			Δ%	
		2019	2020	2021	2019-2020	2020-2021	2019	2020	2021	2019-2020	2020-2021
Francia	Ventimiglia	1.572	1.416	1.619	-9,9	14,3	20.961	18.882	21.588	-9,9	14,3
	Frejus/Moncenisio	772	711	831	-7,9	16,9	11.598	10.683	12.484	-7,9	16,9
	Monte Bianco	628	566	617	-9,9	9,0	9.545	8.597	9.376	-9,9	9,1
	Totale Francia	2.972	2.693	3.067	-9,4	13,9	42.104	38.162	43.448	-9,4	13,9
Svizzera	Gran San Bernardo	34	27	25	-20,6	-7,4	385	302	271	-21,6	-10,3
	Sempione	89	90	80	1,1	-11,1	1.036	1.051	928	1,4	-11,7
	Gottardo	643	628	637	-2,3	1,4	7.304	7.140	6.976	-2,2	-2,3
	San Bernardino	131	117	119	-10,7	1,7	1.456	1.306	1.323	-10,3	1,3
	Totale Svizzera	897	862	861	-3,9	-0,1	10.181	9.799	9.498	-3,8	-3,1
Austria	Resia	100	88	103	-12,0	17,0	843	794	872	-5,8	9,8
	Brennero	2.560	2.377	2.524	-7,1	6,2	39.919	37.423	39.676	-6,3	6,0
	Totale Austria	2.660	2.465	2.627	-7,3	6,6	40.762	38.217	40.548	-6,2	6,1
Totale		6.529	6.020	6.555	-7,8	8,9	93.047	86.178	93.494	-7,4	8,5

Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

Nel 2021, sono state trasportate via ferro 46,7 milioni di tonnellate di merce, corrispondenti ad un aumento del 6,1% rispetto al 2019 (anno pre-pandemia).

La Francia è l'unico paese che ha riscontrato una diminuzione dei traffici su ferro tra il 2019 ed il 2021 (-6,5% attraverso il Moncenisio-Frejus, dove transita il 77% della merce, e +7,1% attraverso Ventimiglia, dove però transita solo il 23% dei volumi); ciò è in linea con un trend che dal 1999 ha portato ad una contrazione del 63% dei volumi trasportati via ferro (Moncenisio-Frejus -77%, Ventimiglia -20%).

Tra il 2019 ed il 2021 in Svizzera si è registrato un incremento del 6,4% dei volumi trasportati su ferro, tutto da attribuire al Gottardo (+18,5%), essendo diminuito il traffico attraverso il Sempione del 9,5%. Tuttavia, va considerato che dal 1999 il Gottardo ha registrato un aumento di solo il 20%, mentre al Sempione il volume è quasi triplicato (+197%)⁴.

³ Questo è il risultato delle misure adottate per aumentare il peso consentito da 28t a 40t e dell'introduzione della tassa sui veicoli pesanti legata alle prestazioni nel 2001. Dal 2007, il carico medio è oscillato tra le 11,1 e le 12,4 tonnellate per veicolo; nel 2021 è sceso a 11,0 tonnellate.

⁴ Questo è stato possibile grazie all'apertura del tunnel di base del Lötschberg nel 2007 e ai vari lavori a sud del tunnel del Sempione, che hanno migliorato le condizioni

Trasporto ferroviario merci 2019-2021 attraverso l'Arco Alpino 'italiano'

Paesi e Valichi		.000 tonn.			Δ% 2019-2021
		2019	2020	2021	
Convenzionale					
Francia	Ventimiglia	432	339	458	6,0
	Moncenisio	1.183	1.231	1.367	15,6
	Totale Francia	1.615	1.570	1.825	13,0
Svizzera	Sempione	1.650	1.144	1.289	-21,9
	Gottardo	4.969	4.537	5.476	10,2
	Totale Svizzera	6.619	5.681	6.765	2,2
Austria	Brennero	3.217	3.003	3.008	-6,5
	Totale Austria	3.217	3.003	3.008	-6,5
Totale		11.451	10.254	11.598	1,3
TCNA					
Francia	Ventimiglia	312	295	339	8,7
	Moncenisio	1.660	1.168	1.306	-21,3
	Totale Francia	1.972	1.463	1.645	-16,6
Svizzera	Sempione	8.422	7.628	8.011	-4,9
	Gottardo	10.142	10.754	12.437	22,6
	Totale Svizzera	18.564	18.382	20.448	10,1
Austria	Brennero	7.836	7.874	8.393	7,1
	Totale Austria	7.836	7.874	8.393	7,1
Totale		28.372	27.719	30.486	7,5
TCA					
Francia	Ventimiglia	-	-	-	-
	Moncenisio	20	7	5	-75,0
	Totale Francia	20	7	5	-75,0
Svizzera	Sempione	1.467	944	1.142	-22,2
	Gottardo	-	-	-	-
	Totale Svizzera	1.467	944	1.142	-22,2
Austria	Brennero	2.729	2.725	3.510	28,6
	Totale Austria	2.729	2.725	3.510	28,6
Totale		4.216	3.676	4.657	10,5
Totale					
Francia	Ventimiglia	744	634	797	7,1
	Moncenisio	2.863	2.406	2.678	-6,5
	Totale Francia	3.607	3.040	3.475	-3,7
Svizzera	Sempione	11.539	9.716	10.442	-9,5
	Gottardo	15.111	15.291	17.913	18,5
	Totale Svizzera	26.650	25.007	28.355	6,4
Austria	Brennero	13.782	13.602	14.911	8,2
	Totale Austria	13.782	13.602	14.911	8,2
Totale		44.039	41.649	46.741	6,1

Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

In Austria il tasso di crescita del Brennero dal 1999 al 2021 è stato dell'80%, con un incremento tra il 2019 ed il 2021 dell'8,2%.

La ripartizione modale varia notevolmente tra i diversi paesi; attraverso i valichi svizzeri ben il 74,9% delle merci viaggia su ferro, contro il 26,9% di

operative di questo passaggio. Sul Gottardo, la capacità è stata notevolmente ampliata con l'apertura della galleria di base del Lötschberg nel dicembre 2016 e con l'apertura della galleria di base del Ceneri e del corridoio continuo di 4 metri sulle linee di accesso, disponibili dalla fine del 2020.

quelli austriaci (considerando solo i valichi di confine) e solo il 7,4% quelli francesi (nel 1999 era del 19,9%).

Ripartizione modale strada/ferrovia

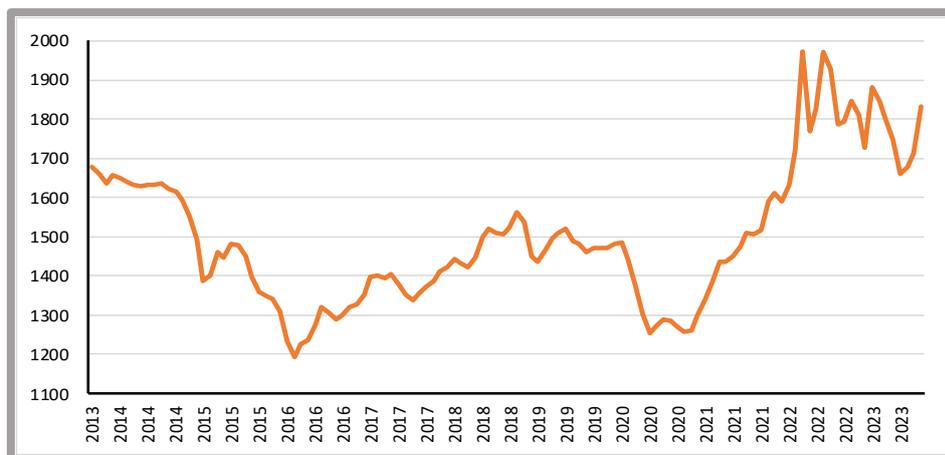
Paesi	Strada		Ferrovia		Totale	
	.000 tonn.	%	.000 tonn.	%	.000 tonn.	%
Francia	43.448	92,6	3.474	7,4	46.922	100,0
Svizzera	9.498	25,1	28.355	74,9	37.853	100,0
Austria	40.548	73,1	14.911	26,9	55.459	100,0
Totale	93.494	66,7	46.740	33,3	140.234	100,0

Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

4. Costi del trasporto e pedaggi⁵

Dopo un breve periodo di riduzione del costo del carburante nel 2020, in concomitanza della pandemia da Covid-19, si è assistito per il 2021 ad un suo incremento mediamente pari al 17% rispetto all'anno precedente, con una tendenza crescente che non sembra invertirsi (il prezzo è stabilmente oltre i 1.700 €/1.000 litri da inizio 2022).

Prezzo gasolio autotrazione (€/1.000 litri)



Fonte: Elaborazioni su dati MIMIT, rilevazioni mensili settembre 2013-agosto 2023

I pedaggi stradali sono rimasti quasi invariati in tutti i paesi o sono aumentati del 2-3% in alcune relazioni con l'Austria. Nel 2023 si registrano alcuni aumenti dovuti all'adeguamento all'inflazione, in particolare le tariffe del pedaggio dei trafori stradali del Frejus e del Monte Bianco sono aumentati del 7,36%. Il tasso di cambio CHF/EUR ha avuto un impatto limitato sui transiti con la Svizzera.

I costi di esercizio dei mezzi stradali e ferroviari sono rimasti i medesimi, in quanto non soggetti a particolari variazioni annuali. Tuttavia, i costi di trasporto sono complessivamente aumentati su tutte le relazioni, con un

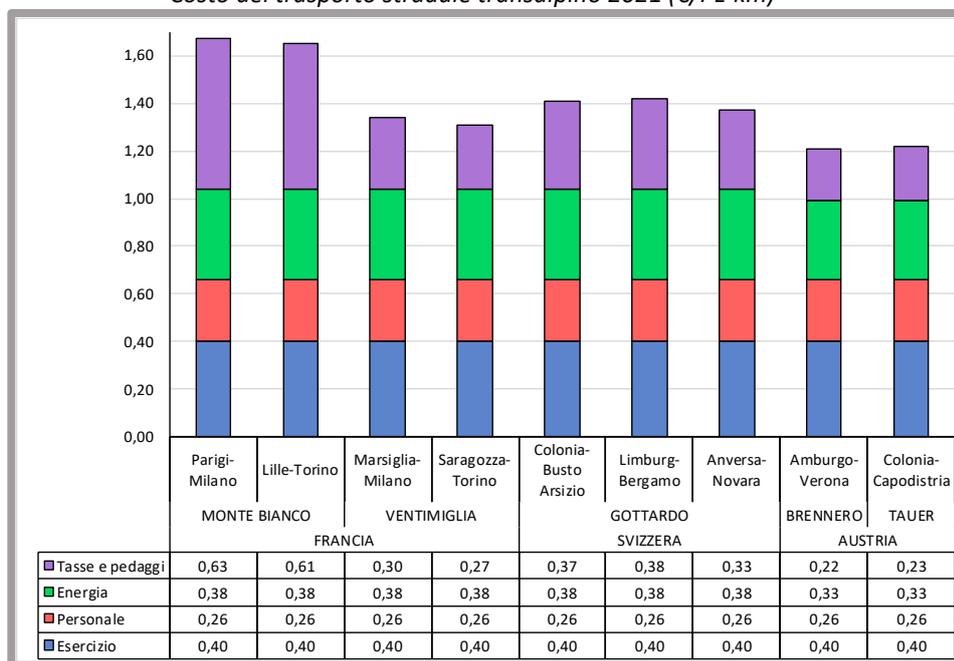
⁵ Cfr. Commissione Europea, UFT, *Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpines - Rapport annuel 2021*, Gennaio 2023.

minore impatto su quelle del TCNA con la Svizzera, grazie alle politiche del paese per favorire lo *split* modale verso il ferro.

A causa della forte concorrenza nel mercato del trasporto merci, i prezzi praticati dalle aziende non vengono generalmente resi pubblici, per cui l'UFT ha elaborato un modello teorico di struttura dei costi che – pur con la mancata inclusione di extra-costi piuttosto tipici e variamente frequenti nel caso specifico (congestione e saturazione, regolazione dei transiti e inefficienze dei servizi, incidentalità ...) – consente però un confronto tra le varie modalità di trasporto sulle principali tratte praticate di lunga percorrenza comprendenti l'attraversamento dei valichi alpini stradali e ferroviari. Per quanto riguarda le relazioni sulle quali vengono offerte tutte e tre le possibilità (stradale, combinato accompagnato e non accompagnato), i costi per il trasporto stradale "puro" sono normalmente più elevati rispetto al trasporto combinato non accompagnato ma, allo stesso tempo, sono più bassi di quelli per il trasporto che include il servizio di autostrada ferroviaria viaggiante che, solo in alcuni casi, sono vicini ai costi per il trasporto stradale.

Dai dati esposti nella successiva Figura sui costi complessivi per €/km del trasporto stradale di un veicolo pesante attraverso le Alpi, si possono desumere ulteriori elementi di riflessione.

Costo del trasporto stradale transalpino 2021 (€/PL-km)



Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

Il costo medio delle tratte di trasporto considerate risulta pari a 1,40 €/km, ma è anche molto differenziato a seconda dell'attraversamento dei vari valichi; le più onerose sono quelle che attraversano il Monte Bianco (1,66 €/km), seguite dal Gottardo (1,40 €/km), da Ventimiglia (1,33 €/km) e infine dai Valichi austriaci, Brennero e Tauer (1,21 e 1,22 €/km). L'incidenza "fiscale" (tasse e pedaggi) risulta essere la voce che incide di più sul costo medio del trasporto stradale e pesa mediamente per il

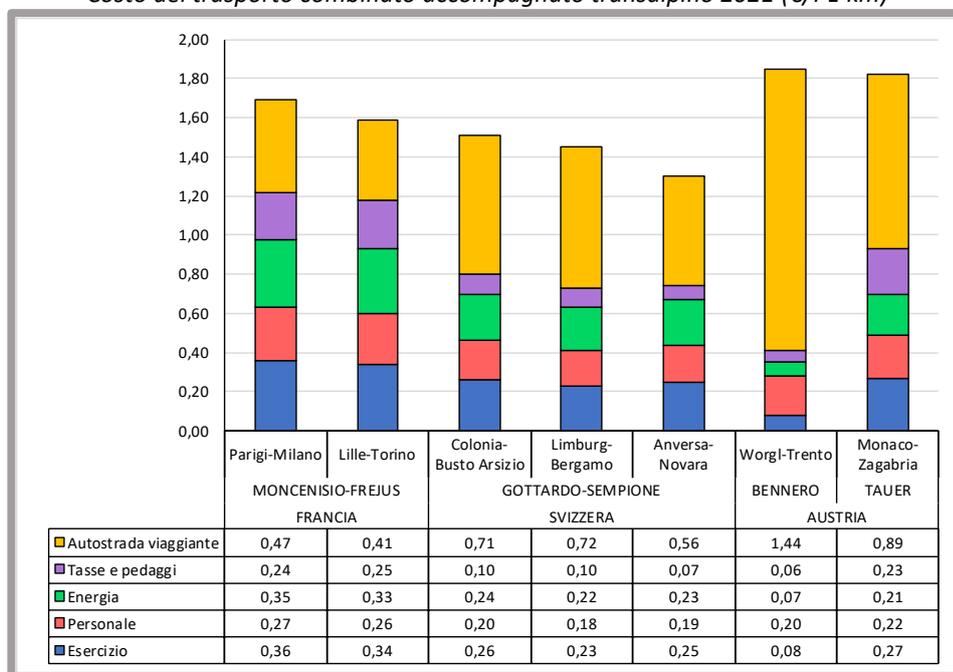
26,5%, poco più del carburante (26,3%). L'incidenza "fiscale" più rilevante si rileva sul transito del Monte Bianco, con il 37,3%, seguita dal Gottardo (24,1%), da Ventimiglia (20,6%) dal Tauer (18,9%) e, infine la più bassa, dal Brennero (18,2%).

Esaminando invece i costi del trasporto combinato accompagnato nella Figura seguente, emerge un valore medio di 1,60 €/km; il più elevato è quello delle tratte che attraversano il Brennero (1,85 €/km), seguito dal Tauer (1,82 €/km), dal Moncenisio-Frejus (1,64 €/km) e dal Gottardo-Sempione (1,42 €/km), la più bassa, anche perché incentivata dal Governo svizzero.

Su questa modalità di transito, il peso "fiscale" risulta molto contenuto, ma non per tutte le tratte; rispetto ad una media del 9,4%, l'incidenza di tasse e pedaggi più elevata si rileva sul Moncenisio-Frejus (15%), seguita dal Tauer (12,6%), dal Gottardo (5,4%) e dal Brennero (3,2%).

Il peso più rilevante nel trasporto combinato è riferito al costo dell'autostrada viaggiante, rispetto alla quale emerge una forte diversificazione tra le tratte di attraversamento dei valichi alpini. Rispetto ad un costo medio di 0,74 €/km (pari al 46,6% del costo km complessivo), il più oneroso è quello del Brennero, con un costo di 1,44 €/km, pari al 77% del costo km complessivo; seguono il Tauer (0,89 €/km per il 48,9%), il Gottardo (0,66 €/km per il 46,6%) e il Moncenisio-Frejus (0,44 €/km per il 26,8%).

Costo del trasporto combinato accompagnato transalpino 2021 (€/PL-km)



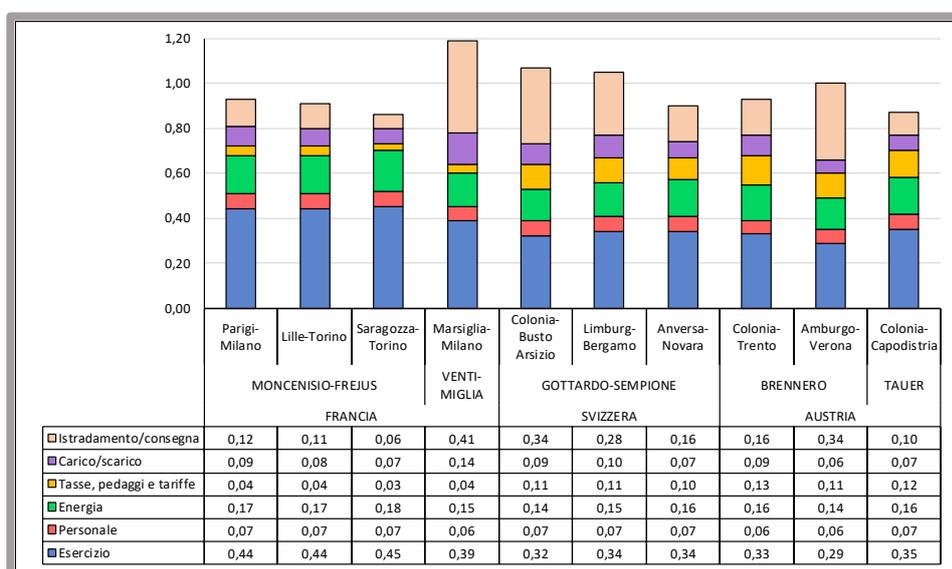
Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

Esaminando, infine, nella Figura seguente i costi del trasporto combinato non accompagnato, emerge un valore medio di 0,97 €/km; il più elevato è quello della tratta che attraversa Ventimiglia (1,19 €/km), seguito dal

Gottardo-Sempione (1,01 €/km), dal Brennero (0,97 €/km), dal Moncenisio-Frejus (0,94 €/km) e dal Tauer (0,87 €/km).

Su questa modalità di trasporto, il peso “fiscale” risulta molto contenuto, ma non per tutte le tratte; rispetto ad una media del 7,6%, l’incidenza di tasse, pedaggi e tariffe più elevata si rileva sul Tauer (13,8%) seguita dal Brennero (12,4%), dal Gottardo (10,6%), da Ventimiglia (3,4%) e dal Moncenisio-Frejus (3,2%). Il peso più rilevante nel trasporto combinato non accompagnato è riferito ai costi operativi, rispetto ai quali non emergono particolari variazioni tra i valichi alpini. Rispetto ad un costo medio di 0,37 €/km (pari al 38% del costo km complessivo), il più oneroso è quello del Moncenisio-Frejus, con un costo di 0,44 €/km, pari al 47% del costo km complessivo; seguono Ventimiglia (0,39 €/km per il 32,8%), Gottardo (0,33 €/km per il 33,1%) e il Brennero (0,31 €/km per il 32,1%).

Costo del trasporto combinato non accompagnato transalpino 2021 (€/UTI-km)



Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)

Dai dati su esposti, emerge che sono i costi km del trasporto combinato accompagnato a risultare i più elevati. Rapportando i costi medi complessivi del trasporto stradale con quelli del combinato accompagnato, i secondi sono maggiori del 14% rispetto ai primi; se si passa ai valori medi di costo tra transiti ferroviari e stradali, emerge che sul Brennero i primi sono più elevati del 53% e sul Tauer del 49%, sul Gottardo sono sostanzialmente uguali e sul Moncenisio-Frejus i costi ferroviari confrontati con quelli stradali del Monte Bianco sono sostanzialmente uguali mentre quelli di Ventimiglia sono maggiori del 20%. Se però si considerano i costi km del trasporto combinato non accompagnato, questi risultano i più competitivi, essendo inferiori rispetto allo stradale ed al ferroviario accompagnato rispettivamente del 41% e del 61%. Sul Brennero la differenza tra ferroviario accompagnato e non accompagnato è addirittura dell’88%, sul Gottardo i costi tra stradale e ferroviario accompagnato sono simili e maggiori del 39% rispetto al ferroviario non accompagnato. A Ventimiglia il costo del trasporto

stradale è maggiore del 9% rispetto a quello del ferroviario non accompagnato.

Tali dati esprimono, tuttavia, un confronto basato solo sui costi di trasporto delle tratte considerate. Se si considerano i costi aggiuntivi di trasporto tra l'origine e la consegna finale dei beni trasportati, si comprende per quale motivo il trasporto ferroviario non accompagnato possa risultare più basso, trattandosi di un costo di trasporto ferroviario "puro", non comprensivo delle tratte stradali aggiuntive del prelievo e della consegna.

Da questi stessi dati emergono però degli orientamenti molto diversi tra i vari Paesi confinanti con l'Italia. Sui valichi svizzeri (anche grazie agli incentivi al combinato) si cerca di ridurre lo svantaggio dei maggiori costi ferroviari rispetto a quelli stradali, con ottimi risultati in termini di ripartizione modale (74,9% ferro e 25,1% strada); sui valichi francesi si evidenzia lo stesso tipo di orientamento tra il Moncenisio-Frejus e il Monte Bianco, ma non tra quest'ultimo e Ventimiglia.

Delle vere e proprie contraddizioni si rilevano invece sul trasferimento modale sui valichi austriaci, per il cui attraversamento si evidenziano costi contenuti di trasporto stradale e molto più elevati nel trasporto combinato accompagnato (affidato tra l'altro al monopolio di un solo gestore), con buona pace delle motivazioni ambientali addotte dalle autorità austriache di decongestionare e ridurre il trasporto stradale, applicandovi però pedaggi in linea con quelli medi praticati sull'arco alpino, e allo stesso tempo determinare costi sull'autostrada viaggiante notevolmente più elevati e condizioni di servizio inefficienti e di bassissima qualità. Su queste contraddizioni forse pesa la vetustà e l'onerosità gestionale dei trafori ferroviari austriaci, tuttavia quello francese del Moncenisio-Frejus non è meno vecchio e più facile da mantenere, ma la logica seguita è notevolmente differente e, anche se solo in parte, simile a quella dei trafori ferroviari svizzeri, in gran parte nuovi e più efficienti, ma soprattutto gestiti in modo più favorevole al trasferimento modale.

Nel confronto tra tutto-strada e strada-ferroviario accompagnato, al netto delle inefficienze gestionali (ferroviarie) e della congestione (stradale) dei valichi, solo politiche di agevolazione o di contenimento dei costi di transito riescono attualmente a riequilibrare i costi di trasporto e a determinare una vera alternativa ferroviaria al trasporto stradale. Ciò avviene sui valichi svizzeri e in parte su quelli francesi, mentre avviene totalmente all'opposto sui valichi austriaci. In attesa della conclusione delle grandi opere ferroviarie sul Frejus e il Brennero e anche dopo la loro entrata in funzione, sarebbero auspicabili strumenti strutturali di incentivazione coordinata al trasferimento modale sui transiti alpini; e una buona prassi nazionale da seguire c'è già.

In ogni caso, qualche riflessione andrebbe fatta anche sulla qualità del servizio offerto per il trasporto ferroviario non accompagnato che, dati i

suoi costi competitivi, dovrebbe essere, pur a determinate condizioni logistiche, maggiormente attrattivo, ma resta ancora poco efficiente.

5. Conclusioni e proposte

Dalle analisi precedentemente svolte, pur con tutti i limiti dell'informazione disponibile e il loro aggiornamento al 2021, emerge che il tema della gestione dei valichi alpini è non solo sottovalutato da sempre, ma è anche gestito in modo complessivamente squilibrato.

Purtroppo, la sua importanza emerge, ed in modo spesso dirompente, solo a seguito di eventi critici: si accende un faro che dopo poco si spegne fino alla successiva crisi. Da diversi anni, si è poi aggiunta una criticità strutturale derivante dall'opposizione delle comunità locali, dovuta all'impatto ambientale dei transiti stradali; ma anche questo tema spesso risulta utilizzato strumentalmente dai politici per nascondere manovre protezionistiche delle produzioni locali e nazionali a cui, più recentemente, si sono aggiunti persino motivi di controllo dell'immigrazione clandestina. In questi casi, l'approccio risulta comunque incoerente con obiettivi di trasferimento modale e di riduzione delle emissioni. Il tema dei valichi alpini è quindi diventato un problema complesso, che non può più essere sottovalutato o, addirittura, ignorato.

Sarebbe invece necessario che la gestione dell'arco alpino fosse coordinata da un'unica struttura composta dagli stakeholders – gestori delle infrastrutture, operatori dei servizi e amministrazioni nazionali e locali – che raccolga in tempo reale i dati di traffico e di agibilità e disponga di modelli sempre aggiornati di simulazione multimodale, in grado di supportare il decisore, politico e tecnico – sia nelle emergenze dovute ad eventi imprevedibili sia nella programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture stradale e ferroviaria – e che comunichi tempestivamente, attraverso una piattaforma dedicata, con gli utenti delle infrastrutture.

Coordinamento, programmazione, digitalizzazione e comunicazione potrebbero rappresentare un concreto punto di partenza per governare i flussi commerciali lungo l'arco alpino, almeno per gestire le criticità di transito. Servirebbe una forte iniziativa “politica” e la Commissione europea dovrebbe farsene carico, se volesse realmente tutelare la libera circolazione di merci (e persone). Promuovere e sostenere i progetti per le grandi reti europee (TEN-T) è importante, ma richiede, come dimostrato dal Consiglio di Essen (1994) in poi, tempi lunghissimi.

Per di più, le attuali incertezze sulle economie italiana, europea e mondiale obbligano ad affrontare più seriamente il problema e trovare soluzioni, perché non è più accettabile subire inefficienze gestionali ed economiche i cui effetti ricadono sul complesso dell'economia nazionale ed europea.



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Via Panama 62 - 00198 Roma

tel. 06 8559151 – 3337909556

fax 06 8415576

confetra@confetra.com

www.confetra.com