

Sostegno al tunnel ferroviario sulla Torino – Lione e alle grandi opere ferroviarie

ASSOFERR è ferma sostenitrice del completamento di tutte le opere avviate a sostegno dello sviluppo modale ferroviario che consentano l'incremento dello shift modale su base nazionale ed europea e l'aumento dell'attrattività dell'offerta ferroviaria rispetto a quella delle altre modalità. *Pacta sunt servanda* non esprime solo un principio fondamentale del diritto civile ed internazionale, esprime anche la misura di credibilità di un Paese che pretende di attirare finanze da parte di investitori nazionali e stranieri in cambio di impegni di medio-lungo termine. Un Paese che non rispetta gli accordi presi a livello internazionale è un Paese destinato all'isolamento politico e commerciale, uno status che può generare esclusivamente povertà e disoccupazione.

Ragioni dell'opera

- a. Ragioni storiche
- b. Ragioni commerciali
- c. Ragioni geopolitiche e strategiche
- d. Ragioni ecologiche

a. Ragioni storiche

L'Italia e la Francia sono Paesi fondatori dell'Unione Europea, ne hanno condiviso la nascita e la crescita. Si trovano spesso in condizioni di conflitto ideale anche per una diffidenza storica che trova le sue radici nei confini duri delle Alpi. Laddove esiste una penetrabilità culturale, in Liguria e in Costa Azzurra, le culture si mescolano sviluppando un sentimento comune di promiscuità europea. Ogni ostacolo che le barriere, naturali e non, pongono alla comunicazione tra i popoli europei rappresenta un limite alla crescita di un comune sentire europeo e favorisce tutte le azioni disgreganti e isolanti alle quali stiamo assistendo da ogni parte del pianeta nei confronti dell'Istituzione Europea.

La ferrovia è lo strumento per eccellenza che unisce il mondo delle persone, della produzione e delle merci in tutti i paesi industrializzati. E' il baluardo della civiltà. Basti ricordare l'attraversamento delle americane con vere e proprie città costruite intorno alle stazioni ferroviarie. O ancora ai residui coloniali della Gran Bretagna tutt'ora egregiamente funzionanti in India, che quasi emergono da un contesto fatto a tratti di una povertà totale, per aggregare intorno ad essi grandi città come Delhi, Agra, Bombai. E così sarà per l'Africa, attraversata da strade e ferrovie costruite dai Cinesi sulle quali svilupperanno le aree industriali del futuro.

La ferrovia è la chiave di volta dello sviluppo dei Paesi Industrializzati. Dove arriva la ferrovia, arriva l'industria e la logistica secondaria. Dove arriva la ferrovia, arriva il lavoro e – con esso – la dignità dell'uomo.

b. Ragioni commerciali

In un Paese nel quale il valore dell'export si attesta da anni al 25% del PIL, con 47 miliardi di dollari di esportazioni la Francia è il secondo partner commerciale dell'Italia e rappresenta più del 10% del totale delle esportazioni italiane (Dati OEC – Observatory of Economic Complexity e Gov.it). In questa fondamentale classifica è seconda solo alla Germania. In altri termini, il 2,5% del PIL nazionale dell'Italia è legato alle esportazioni verso la Francia.

Questi dati si scontrano con la misura dei traffici ferroviari attraverso i valichi esistenti e raccontano di un Paese, il nostro, costretto a commerciare con la Francia attraverso la sponda della Svizzera e della Germania o – peggio – via strada, modalità su cui si sviluppano oltre il 92% dei traffici attuali: 40,6 mln di tonnellate sul totale complessivo di 44 mln commercializzate con la Francia.

Valico	Ferrovia									
	milioni di tonnellate									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ventimiglia	0.6	0.4	0.2	0.1	0.4	0.5	0.4	0.5	0.3	0.7
Monginevro										
Fréjus - Modane	4.6	2.4	3.0	3.4	3.4	3.2	3.3	3.2	2.9	2.7
Monte Bianco										
Totale Francia	5.1	2.7	3.2	3.6	3.7	3.7	3.7	3.6	3.3	3.4
Gran San Bernardo										
Sempione	9.9	9.2	9.6	11.3	9.8	10.1	10.5	11.7	13.4	13.6
Gottardo	15.5	11.6	14.4	14.4	13.9	15.0	15.6	15.3	15.3	13.6
S. Bernardino										
Totale Svizzera	25.4	20.8	24.1	25.6	23.7	25.2	26.1	26.9	28.7	27.2

Il potenziale di crescita delle relazioni commerciali con la Francia, quarta potenza economica mondiale, è sconosciuto nei numeri ad oggi ma ne è assolutamente noto il segno positivo. Quello che è anche noto è il continuo e crescente rapporto commerciale tra Germania e Francia che mira ad isolare l'Italia da un naturale e strategico triangolo industriale sul quale torneremo più avanti.

La conclusione è che le nostre aziende oggi possono commerciare direttamente con la Francia passando da un tunnel, il Frejus, oggi profondamente inadeguato dal punto di vista strutturale oppure attraverso il confine di Ventimiglia, per strada e per ferrovia, con enormi limitazioni date dai limiti infrastrutturali esistenti.

Il sistema di comunicazioni con la Francia rischia il collasso in stile Rastatt ad ogni piccola emergenza ed è privo di ogni resilienza. Le nostre aziende faticano a trovare soluzioni commerciali che non dipendano dal passaggio attraverso altri Paesi come la Svizzera (Monte Bianco, Sempione, Chiasso) subendone le politiche logistiche e infrastrutturali. La linea del Ceneri (Svizzera), quando verrà completata, vedrà sì un aumento delle prestazioni ma non un aumento dei traffici – già oggi di fatto prossimi alla saturazione. Questo porterà inevitabilmente ad ulteriori aggravii di costo per l'esportazione dei nostri prodotti su quella linea.

Rinunciare alla Torino – Lione significa condannare il Piemonte e la Lombardia ad essere la ruota di scorta dell'Europa sia in termini industriali che logistici. Significa altresì regalare ai porti francesi un ruolo

dominante nella distribuzione delle merci verso il nord Europa, non dovendo passare attraverso colli di bottiglia come la Svizzera ma potendo godere di una capillarità infrastrutturale oggi a noi impossibile.

c. Ragioni geopolitiche e strategiche

La Belt&Road initiative (BRI) è stata spesso impropriamente portata ad esempio rispetto all'idea che possano al presente o al futuro esistere treni che attraversino il pianeta dalla Spagna fino a Pechino passando attraverso una selva infinita di Paesi e località. Niente di più facile da smontare da un punto di vista logistico e tecnico. La realtà invece è un'altra ed è molto più interessante. La BRI è nota in Cina come la "Silk Road Economic Belt", ovvero è vista come la strada delle industrie. E' il percorso naturale dei semilavorati in un'ottica di catena di produzione efficiente attraverso tutti i Paesi intermedi. In questo senso ogni km di ferrovia che attraversa un Paese ne garantisce la possibilità di contribuzione alla catena del valore con le proprie industrie. Essere dentro a questo percorso significa assicurarsi di far parte della catena di produzione del valore.

In un'ottica di ottimizzazione delle risorse e di centralità del processo, non essere gli ultimi anelli di una catena lunga svariate migliaia di km costituisce uno dei fattori chiave del successo delle aziende del futuro. Al tempo stesso, l'interpretazione da dare ai flussi di traffico che origineranno dalla Francia non dovrà essere quella del puro attraversamento della nostra infrastruttura ma al contrario di favorire in un'ottica di interconnessioni le adduzioni ai corridoi principali attraverso una politica di ultimo miglio forte ed efficiente che può – da qui al 2028 – essere già implementata e funzionante. Il completamento del tunnel potrebbe arrivare quindi a coronamento di un decennio di crescita industriale e reshoring del Nord Ovest.

Al contrario, la mancata realizzazione del tunnel porrebbe l'Italia come l'ultimo anello parallelo di una catena del valore che troverà comunque la sua realizzazione attraverso le relazioni commerciali Germania e Francia. Un danno enorme alle nostre industrie che non riusciranno ad essere competitive se non riposizionandosi delocalizzando in uno dei Paesi attraversati dalla BRI.

Attivare il tunnel significa quindi riposizionare l'Italia al centro di uno scacchiere geopolitico e strategico su scala mondiale.

d. Ragioni ecologiche

Le esternalità negative legate al traffico gommato sono note e non più negate da nessuno.

È di 119 a 45 il rapporto delle emissioni di CO2 in grammi per Km tra Strada e Ferrovia. Sostenere quindi che i mancati introiti delle accise sui carburanti potrebbero costituire una minore entrata per lo Stato, significa non considerare i costi connessi alle esternalità negative derivanti dalla modalità stradale: incidenti mortali, malattie e tempo in ordine di rilevanza per la popolazione. Per fare un paragone, è come sostenere che la lotta al fumo non va fatta perché altrimenti lo Stato perde gli introiti derivanti dal Monopolio. Nel peggiore dei casi, ovvero senza aumento tendenziale dell'export, si parla di convertire una parte rilevante di quei 40,6 mln di tonnellate di merce viaggiante su gomma in merce viaggiante su treno.

Non a caso a sostenere la conversione modale oggi ci sono i principali operatori stradali convinti che la naturale evoluzione del proprio business sia l'intermodalità. Non a caso oggi tra i principali sostenitori del completamento della Torino Lione ci sono proprio quegli operatori stradali che sanno quanto potrebbe migliorare l'efficienza distributiva attraverso un tunnel ferroviario con la Francia. La plastica dimostrazione del potenziale della ferrovia è dato dalle dinamiche politiche Svizzere. Uno Stato chiuso tra i monti, più dell'Italia, attraversato da Nord a Sud dai traffici Italo – Tedeschi, riduce i flussi su strada a favore della ferrovia per migliorare la qualità di vita dei propri cittadini, ridurre l'inquinamento, ridurre i tempi di attraversamento delle autostrade e delle tangenziali, ridurre gli incidenti.

Tutto questo la Svizzera lo sta facendo da decenni in solitaria, aggravata dal peso di quei traffici che la attraversano per poi finire in Francia attraverso uno dei suoi confini a Nord. L'Italia tiene la testa sotto la sabbia, bloccata da logiche di piccolo cabotaggio interno, priva di ogni più remota strategia di medio termine per contribuire almeno in minima parte al miglioramento della qualità di vita dei propri cittadini.

Posticipare o impedire la realizzazione del tunnel è un atto irresponsabile nei confronti delle generazioni a venire di tutto il Nord Italia che si troveranno a convivere con flussi di traffico incompatibili con le infrastrutture esistenti. Un atto che impoverirebbe ulteriormente quegli stessi cittadini che oggi reclamano in maniera a volte miope un reddito subito e non infrastrutture.

L'importanza di questa opera non deve d'altra parte distogliere l'attenzione dalla necessità che l'attuale infrastruttura ferroviaria nazionale per il trasporto merci venga definitivamente potenziata e adeguata ai maggiori standard prestazionali proprio per alimentare da qualsiasi punto del Paese, in particolare il sud, le nuove connessioni transfrontaliere.

Guido Gazzola
Presidente di ASSOFERR

Roma, 20.02.2019