

SÌ ALLE INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO



di **Matteo Baroni**
Presidente Ance Giovani Lombardia

Le grandi opere sono fondamentali per creare sviluppo, crescita e lavoro, ma è essenziale anche gestire e monitorare le infrastrutture .

Da Torino, lo scorso 3 dicembre Confindustria ha voluto dire sì al futuro insieme a tutto il mondo produttivo per contrastare gli effetti dell'usura e garantire condizioni di sicurezza. Per questo, le imprese italiane chiedono un vero rilancio degli investimenti infrastrutturali, nelle reti di trasporto e di servizi, nella difesa idrogeologica e antisismica, nell'edilizia scolastica e sanitaria, nella rigenerazione e nella riqualificazione delle aree urbane e nel risanamento e nella tutela ambientale; interventi capaci di migliorare il benessere e la qualità della vita, la competitività delle imprese e l'attrattività dei territori. Abbiamo affrontato queste tematiche insieme a Regina De Albertis, Presidente Giovani ANCE.

Perché pensi che la TAV vada fatta?

Possiamo fare un ragionamento molto semplice e intuitivo per mettere in luce il perché questa opera sia fondamentale: è evidente a tutti come l'Italia stia crescendo davvero poco rispetto all'economia mondiale e dunque è fondamentale inserirsi nell'economia e nel mercato globale per agganciarci alla ripresa mondiale e per aumentare la crescita.

Per fare ciò ed essere collegati al mercato mondiale occorre avere una rete di trasporti collegata meglio con l'Europa e con il mondo: la crescita dell'economia globale induce la crescita degli scambi commerciali e del trasporto merci.

A titolo di esempio in Germania la logistica occupa quasi tre milioni di persone, da noi con meno infrastrutture e trasporti solo 1 milione di persone. Oltre a ciò la crescita della economia globale e dei redditi delle popolazioni sta generando anche un aumento della domanda turistica mondiale: chi avrà le migliori reti di trasporto autostradali e ferroviarie, chi avrà i migliori porti e aeroporti godrà dei flussi turistici e logistici più degli altri. La TAV collegherebbe Torino e il Nord con la Francia, che ogni anno riceve 84 milioni di turisti internazionali, i quali in poco più di tre ore da Parigi potrebbero arrivare a Torino. L'arrivo anche del solo 1% varrebbe quasi un milione di turisti esteri. E in ultimo abbiamo un insegnamento che viene da chi studia la nostra storia: le infrastrutture di trasporto sono state il più grande motore di crescita dai Romani in poi.

Quali sono i collegamenti che permetterebbe la TAV oggi non presenti?

La TAV oggi è addirittura molto più importante di trent'anni fa perché metterebbe Torino e il Nord Italia dentro una rete che parte dal Sud della Spagna e va sino in Cina in quanto il Corridoio della TAV si collegherebbe alla Via della Seta.

Da dati ufficiali si evince che il 70% delle esportazioni italiane debbono attraversare le Alpi, il 45% circa passa dal Brennero, il 28% circa dal lato Francia e il 27% circa dal lato Svizzera. Se il Ministro Toninelli ritiene strategico il tunnel del Brennero che costa oltre 8 miliardi, bisogna considerare strategica anche la TAV, che all'Italia costa meno di 3 miliardi e che ha gli stessi obiettivi del tunnel del Brennero, cioè trasferire una parte del trasporto merci dalla strada alla rotaia riducendo l'inquinamento e gli incidenti stradali.

Cosa significherebbe fare la TAV senza passare per la Val di Susa?

Chi propone questa ipotesi in primis mette in ogni caso in luce come sia chiaro a tutti che un collegamento moderno con la Francia sia vitale; ma passare da un'altra parte oltre a non essere efficace, non trova il consenso dei francesi e quindi risulta impraticabile. ▶

“
La TAV oggi è addirittura molto più importante di 30 anni fa.
”



Regina
De Albertis.

Cosa puoi dire in poche parole ai no TAV?

Il costruire questa galleria e nuovi tratti di ferrovia per collegare Torino con Lione attraverso le Alpi fa parte del progetto europeo per rilanciare le ferrovie. Progetto che si pone l'obiettivo di togliere traffico pesante dalle strade e ridurre il numero di chi viaggia in aereo per distanze fino a 800 chilometri, per consumare meno energia, inquinare di meno e ridurre le emissioni di anidride carbonica.

Se c'è l'esigenza di trasportare merci, perché non si usa la ferrovia? Forse perché non è più un mezzo adatto, soprattutto se ci sono montagne alte da attraversare? Anche in questo caso usiamo i dati svizzeri (2016).

Attraverso il confine svizzero, il 71% delle merci viaggia su treno, mentre sul confine francese solo l'8%. Dunque, la ferrovia può essere competitiva anche attraverso le Alpi. Allora qual è il problema? Il motivo è tecnico ed economico: la linea del 1800 è assolutamente inadeguata per rispondere alle caratteristiche chieste oggi alla ferrovia. La linea storica consente il passaggio di treni corti, al massimo di 350 metri, che portano 400 tonnellate di merci.

Secondo i dati forniti dall'Ufficio federale svizzero per i trasporti: sono milioni di tonnellate di merci trasportati per ferrovia attraverso la galleria del Moncenisio, che la nuova linea vorrebbe sostituire. Il peso trasportato su questa linea è diminuito: nel 2016 si è trasportato circa la metà del 2007. Se c'è già una galleria e questa è poco e sempre meno utilizzata, perché farne una nuova? Chiediamoci: la ferrovia trasporta meno perché in quella direzione si muovono meno merci? Utilizziamo sempre i dati svizzeri. È evidente che: 1) il traffico sul confine francese è poco più di quello sul confine svizzero: 42,4 milioni di tonnellate nel 2016 contro 40,5; 2) i traffici, dopo la crisi del 2009, sono stabili: attraverso il confine francese si trasportano circa 40 milioni di tonnellate ogni anno. Possiamo, quindi, rispondere con certezza alla domanda: lungo il confine con la Francia devono passare, ogni anno, circa 40 milioni di tonnellate di merci. Non è un traffico locale, ma interessa direttamente una decina di Paesi e tutte le regioni dell'Italia settentrionale: per questo l'Unione europea contribuisce in maniera importante a pagare il costo dell'opera.

Ha pendenze ripide e curve molto strette che aumentano l'attrito: quindi, i treni devono essere trainati da due locomotive e, spesso, occorre metterne una terza in fondo a spingere. Le locomotive aggiuntive devono poi tornare a valle senza portare nulla: così il 12% dei viaggi è compiuto a vuoto, con costi ai quali non corrispondono ricavi.

Trasportare merci in queste condizioni non è vantaggioso, e quindi si preferisce usare i camion. Gli svizzeri, che erano nelle stesse condizioni, hanno scavato due gallerie "di base" (Lötschberg e San Gottardo) che evitano le forti pendenze: le nuove linee sono percorse da treni lunghi 750 metri che portano fino a 1.200 tonnellate di merce con una sola locomotiva. Le opposizioni al progetto sono tutte immotivate? No. Il progetto originario era molto più costoso e meno rispettoso dell'ambiente: in questi anni è stata fatta una profonda revisione del progetto iniziale e altri miglioramenti possono essere ancora introdotti. Deve essere, però, chiaro che, senza la nuova galleria di base, tutto il traffico Est-Ovest sarà costretto a rimanere su gomma, con gravi conseguenze economiche e ambientali. ■



INNOVATION. OUR WAY.

We are BORN TO INNOVATE: **we are always a step ahead, we are able to develop innovative plastic solutions for the truck & trailer sector.**

We focus on details, we strive for quality, we invest on research and development: our aim is PURE EXCELLENCE. Thanks to this excellence we are world leaders in our sector. We operate in more than 90 countries, we have over 2000 customers and we cooperate with 8 of the top manufacturing companies worldwide.

We are proud of bringing the Made in Italy on the world's roads. The made in #lokhen.

