

## **Il corridoio del Brennero nel quadro delle infrastrutture alpine e nel contesto della regione trentino-tirolese**

I risultati degli studi elaborati all'interno del progetto europeo ALPENCORS appaiono interessanti ed un utile supporto per quelle decisioni che le Regioni dell'ambito Trentino-Tirolese devono ancora assumere in materia di trasporti, in tema di prospettive di sviluppo e di tutela della salute e dell'ambiente per quanto riguarda gli aspetti di competenza.

Dai lavori presentati appaiono evidenti i conflitti d'interesse tra le spinte, esterne alla nostra regione, per un transito agevole attraverso le Alpi delle merci prodotte o destinate in alta Italia con gli interessi delle Province di Trento, Bolzano e con il Land Tirol. In particolare emerge che il flusso di merci e persone è destinato ad una crescita smisurata, apparentemente priva di connessione con fattori esterni che sono tra l'altro di difficile valutazione come la dinamica e le modalità di sviluppo dei paesi dell'Est europeo, le ripercussioni della crisi petrolifera in corso di aggravamento, gli effetti della realizzazione dei nuovi corridoi alpini in territorio svizzero e le possibili politiche di governo della mobilità a scala europea, nazionale e regionale. Merita ricordare che le Alpi sono considerate un area ambientalmente sensibile da cui deriva la possibile applicazione di una tassa quale indennizzo del danno ecologico generato dagli automezzi in transito, imposta che sulla tratta più lunga di attraversamento dell'arco alpino potrà risultare ovviamente maggiore che sulle altre percorrenze. In particolare appaiono trascurati i ragionamenti che fanno capo alla applicazione del principio della intermodalità impostato a livello di UE con il libro bianco "La politica europea sui trasporti fino al 2010", il ruolo del porto di Ravenna nei flussi merci dell'Italia settentrionale, ai passanti alpini del Latschberg e del S.Gottardo in corso di potenziamento, quanto la carenza di coerenza infrastrutturale nelle previsioni lungo l'asse del Brennero con il triplicamento degli assi dedicati alla gomma convergenti su Trento città privi di connessioni verso nord.

Gli studi effettuati hanno infatti caricato d'importanza le relazioni internazionali del nord-est italiano considerando in modo insufficiente le condizioni fisiche e orografiche dell'area alpina e privilegiando le esigenze padane a quelle alpine, una sorta di politica coloniale moderna, dove prendere le risorse locali nella misura del voluto lasciando in loco effetti ed emissioni conseguenti senza farsi carico responsabilmente delle misure di contenimento, di risanamento e di salvaguardia delle condizioni locali.

Nelle relazioni presentate al Convegno di Trento sul Corridoio del Brennero sono risultati molto interessanti alcuni ragionamenti tra i quali l'accessibilità come indicatore di sviluppo, ebbene emerge che nel quadro europeo l'arco alpino non si distingue per essere scarsamente accessibile nonostante le condizioni fisiche e orografiche dei luoghi potessero motivatamente far pensare alle Alpi un luogo con tale caratteristiche. I problemi maggiori emergono invece nelle relazioni trasversali, in particolare con l'Est europeo, di qui la considerazione di come siano prioritari interventi per l'omogeneizzazione degli assi esistenti anziché generici potenziamenti omnicomprendivi, razionalizzando le risorse al miglior uso possibile delle potenzialità esistenti.



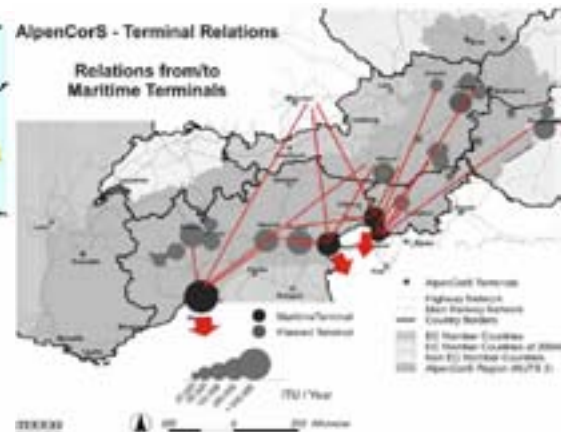
POTENZIALE ACCESSIBILITÀ AL TRENO



RETE VIARIA ALL'INTERNO DELLA REGIONE ALPINA



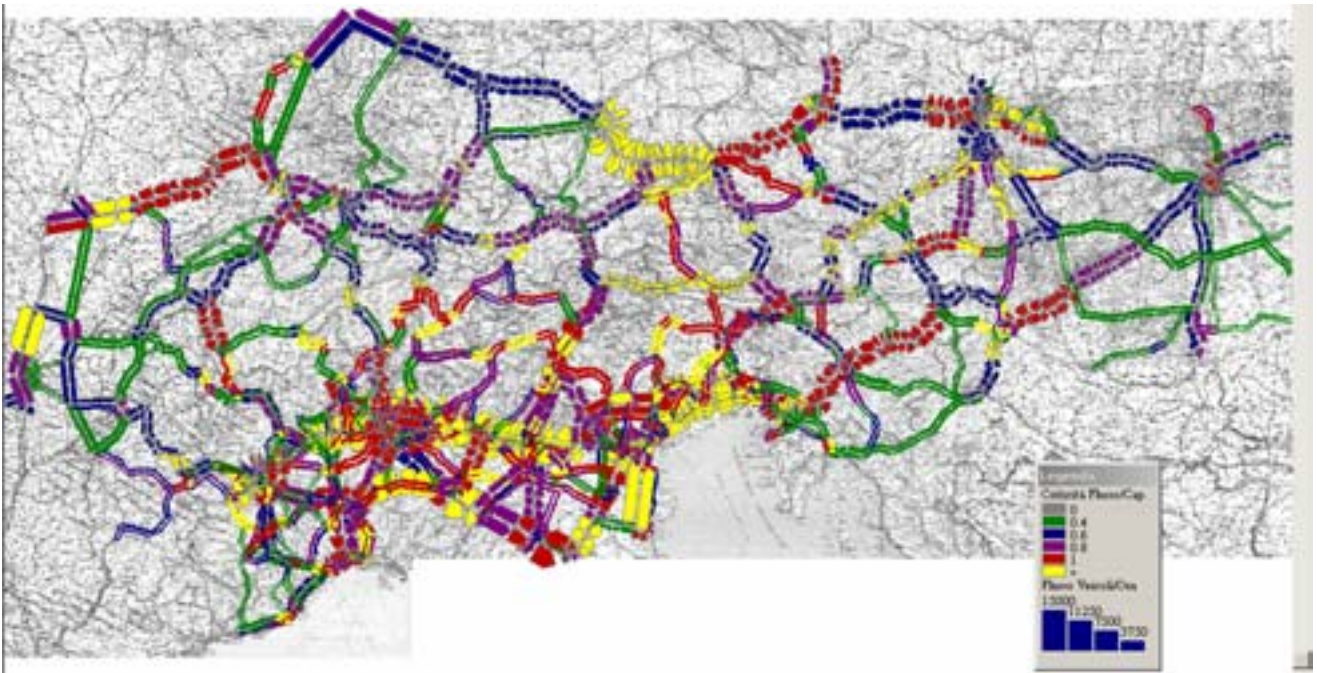
TERMINAL INTERMODALI CONSIDERATI



RELAZIONI DA E PER I TERMINAL MARITTIMI

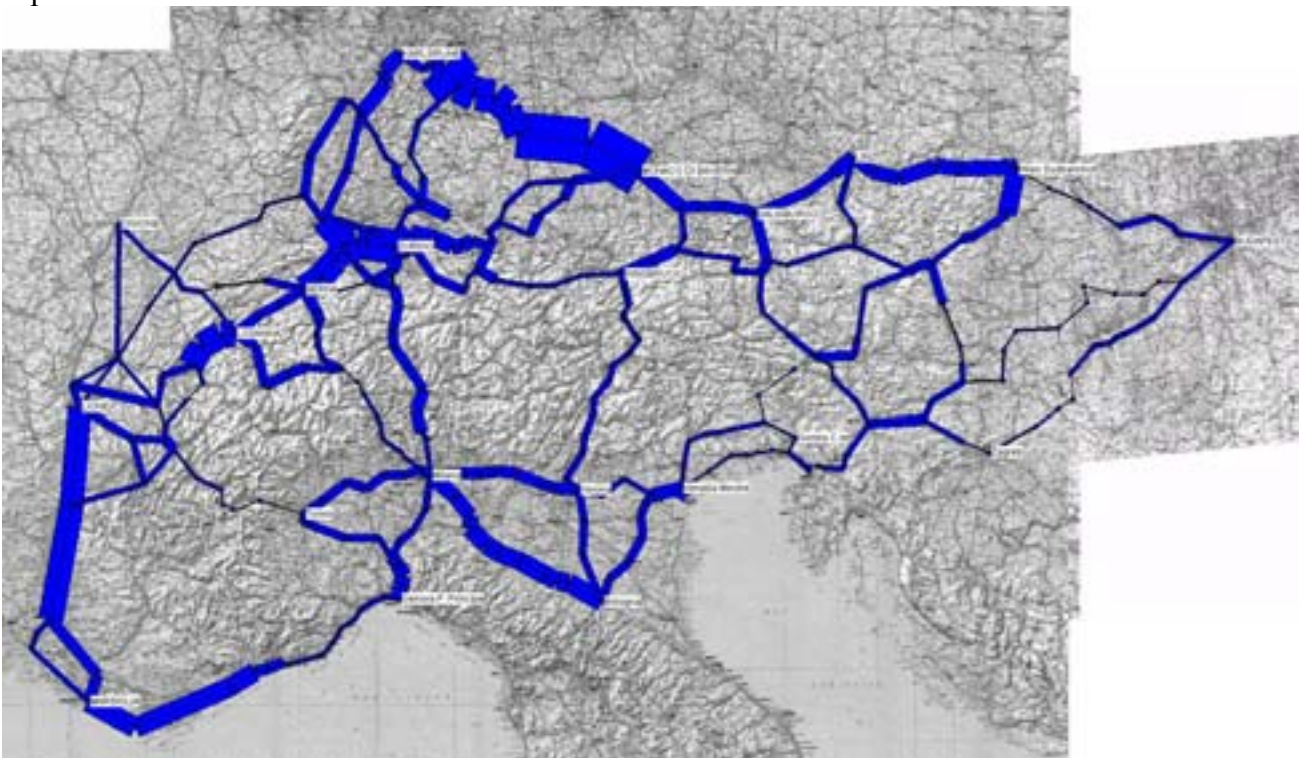
Inoltre, a fronte del carico di 340 treni al giorno nella tratta Innsbruck-Wörgl, il segmento ferroviario austriaco che sopporta i traffici est-ovest e nord-sud, appare bizzarra l'affermazione che l'attuale collo di bottiglia è sito in Austria e che potrà essere superato solo dopo la realizzazione della nuova tratta austriaca per vista per il 2009, quando invece in territorio italiano sulla ferrovia del Brennero transitano appena 120-130 convogli giorno. E' scarsamente credibile che le strozzature stiano in territorio tedesco quando treni carichi di autoarticolati arrivano da nord fino al passo del Brennero carichi su treni e di qui scendono in territorio italiano via gomma dimostrando contro ogni possibile equivoco che il problema è la mancanza di controllo e di gestione dei flussi merci in territorio nazionale. Ciò non fa venire meno le motivazioni per rafforzare la linea ferroviaria, ma appaiono poco credibili quei soggetti che spostano l'attenzione su altri nodi che non i propri problemi solo per non farsi carico delle oggettive responsabilità.

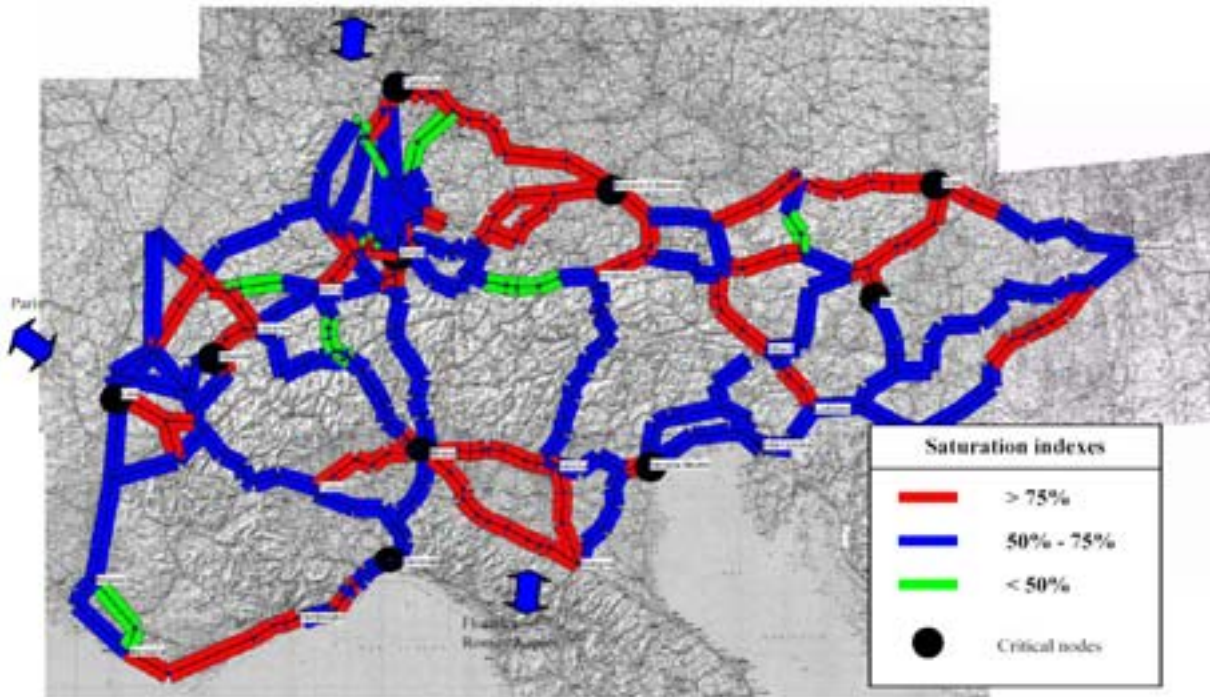
La lettura dei materiali disponibili ha poi evidenziato come la capacità intermodale del porto di Ravenna sia stata ignorata a favore di una visione concentrata solo sul polo di Venezia e di Trieste, spostando in questo modo verso Est l'attenzione sui flussi da e per l'Europa centrale. Non a caso il ruolo della Transpolesana appare scarsamente considerato dai ragionamenti presentati.



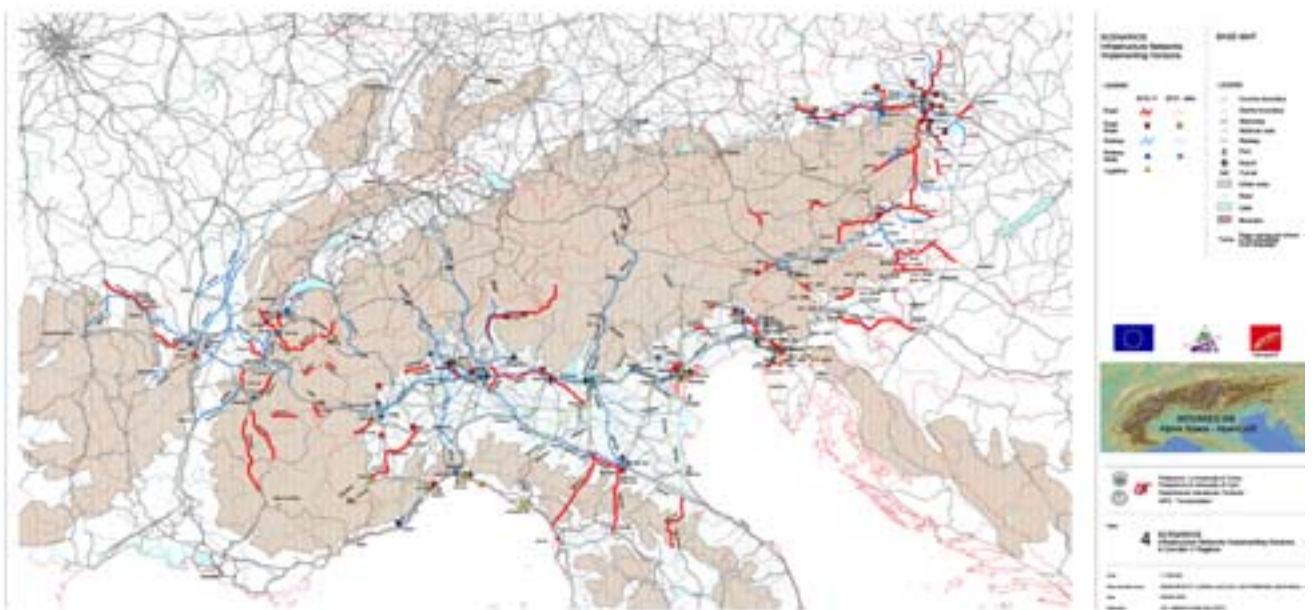
Le proiezioni dei flussi merci su gomma al 2015 evidenziano un sovraccarico complessivo del sistema, anche e soprattutto nell'area padana. Appare evidente la spinta espansionistica del Nord-Est italiano nei confronti dell'area alpina come mercato nel quale allargare il proprio ambito di influenza anche in ragione della ricchezza dei territori in considerazione e come unica opportunità per dare continuità ad una espansione ad una Regione ormai pesantemente condizionata dal modello di sviluppo territoriale.

Il picco del flusso di merci risulta infatti sbilanciato verso il trasporto su gomma con intasamento di tutti gli assi esistenti e previsti a fronte di un sistema ferroviario decisamente sottoutilizzato. Nell'area tedesca considerata dallo studio il sovraccarico è concentrato solo sull'asse Monaco-Karlsruhe. Negli attraversamenti transalpini l'asse di Tarvisio e del Frejus appaiono fortemente sottoutilizzati, mentre il sistema ferroviario del S.Gottardo e del Lotschberg è limitato nell'attuale capacità da limiti di sistema in fase di risoluzione.





Risulta bizzarro che il nodo critico proposto dall'analisi della Regione Veneto sul Nord-Est sia, non l'intersezione del corridoio 1 con il 5, ma il polo di Venezia, ed è insufficiente l'analisi senza adeguata considerazione degli effetti sul sistema complessivo dell'apertura dei corridoi ferroviari svizzeri, dimostrando in modo evidente l'orientamento finalizzato delle analisi prodotte.



Il ragionamento dei flussi tra l'Europa e l'Italia poi riduce i transiti al solo canale del Brennero dimenticando come buona parte del traffico risulti deviato: il costo complessivo del transito attraverso le Alpi incentiva immotivatamente l'asse del brennero rispetto alle altre possibili, caricando altre misura un asse che in ogni caso naturalmente appare dedicato allo scopo: una corsia dell'Autostrada A22 è costantemente occupata da autotreni in transito trasformando l'autostrada in una strada statale e scorrimento lento.

L'ASSE DEL BRENNERO è LUNGO DOPPIO RISPETTO AGLI ALTRI se consideriamo il tratto di attraversamento delle Alpi

reddito procapite in EU- principali O/D dei flussi

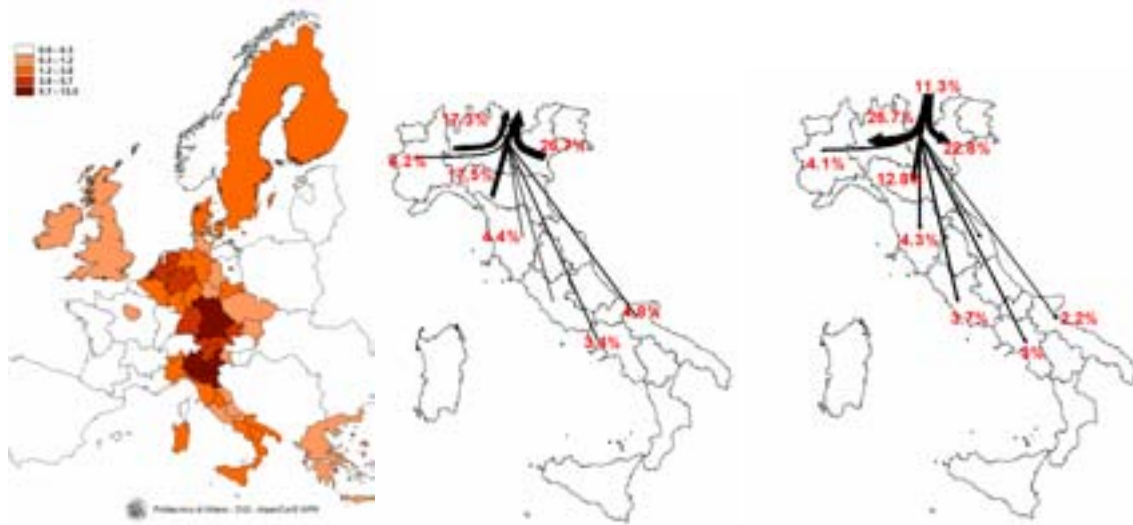
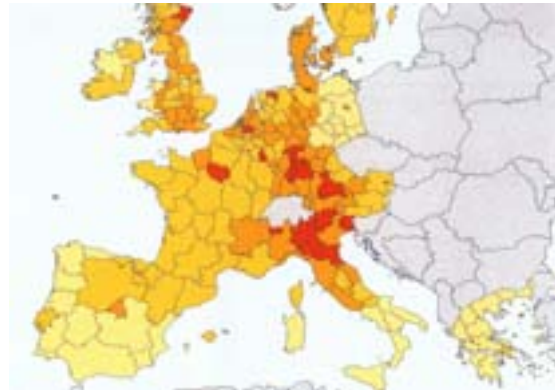
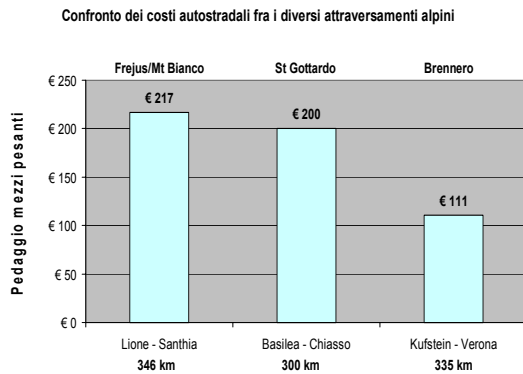
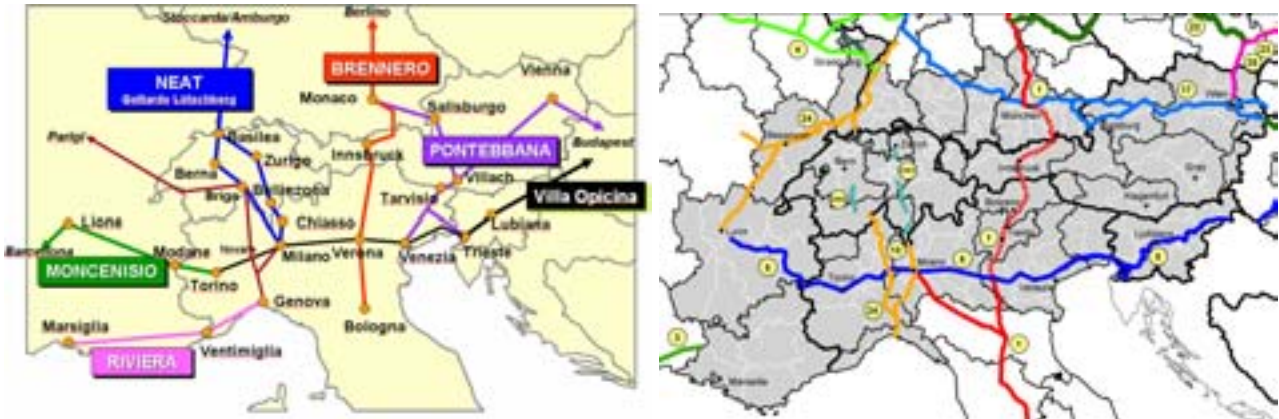


TABELLA DISTANZE-TEMPI SU STRADA

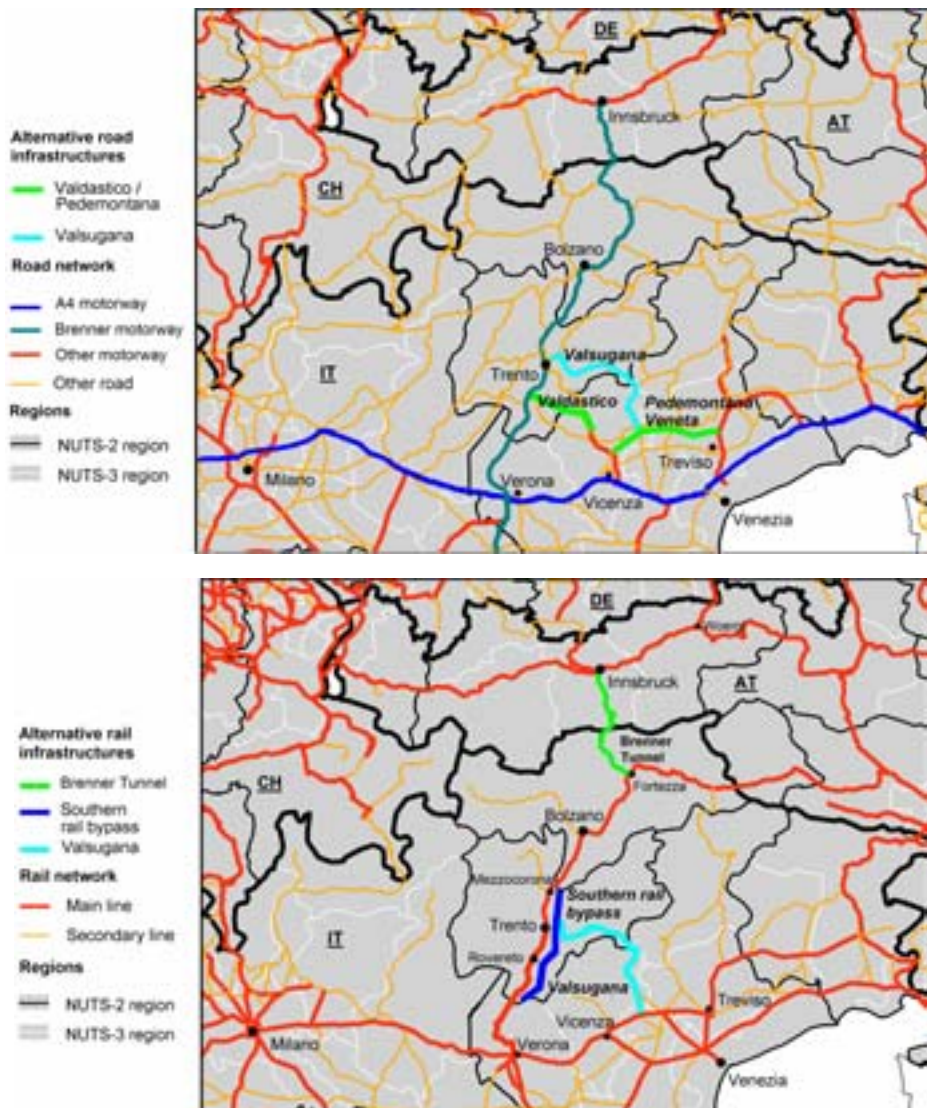
origine	destinazione	percorso	Km	tempo
<b>Bologna</b>	<b>Frankfurt</b>	<b>via Milano</b>	<b>873</b>	<b>9,28</b>
Bologna	Frankfurt	via Brennero	952	9,49
Venezia	Munchen	via Verona Brennero	544	<b>5,42</b>
<b>Venezia</b>	<b>Munchen</b>	<b>via Valsugana Brennero</b>	<b>502</b>	6,30
Ravenna	Stoccarda	via Padova-Verona-Brennero	850	9,32
Ravenna	Stoccarda	via Valsugana Brennero	883	10,15
Ravenna	Stoccarda	via Bologna Verona Brennero	819	<b>8,30</b>
Ravenna	Stoccarda	via Transpolesana Brennero	797	9,34
<b>Ravenna</b>	<b>Stoccarda</b>	<b>via Milano</b>	<b>817</b>	8,52
<b>Genova</b>	<b>Frankfurt</b>	<b>via Milano</b>	<b>690</b>	<b>7,52</b>
Genova	Frankfurt	via Brennero	1020	10,49
<b>Milano</b>	<b>Stoccarda</b>	<b>via Vaduz</b>	<b>527</b>	<b>5,29</b>
Milano	Stoccarda	via Brennero	814	8,23
<b>Milano</b>	<b>Munchen</b>	<b>via Vaduz</b>	<b>493</b>	6,07
Milano	Munchen	via Brennero	581	<b>5,51</b>

Dai grafici presentati e dalla tabella prodotta appare evidente come molto traffico risulta deviato lungo il Brennero, anziché percorrere la via più diretta o la modalità trasportistica più adeguata: le

motivazioni risultano da una parte di carattere economico, dall'altra di natura regolamentaria, nonché di modalità di gestione-controllo della circolazione.

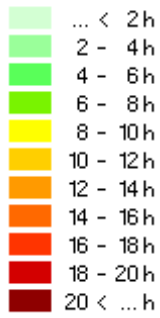


E' stupefacente come i ragionamenti che vengono prodotti a scala regionale fanno sempre riferimento a visioni settoriali separando tra di loro i corridoi di attraversamento delle Alpi e perdendone di vista la visione strategica complessiva. L'immagine affiancata alle reti TEN con i ragionamenti prodotti al convegno in esame evidenziano la perdita di visione generale che può motivarsi solo con ragionamenti parziali finalizzati ad una competizione di parte.

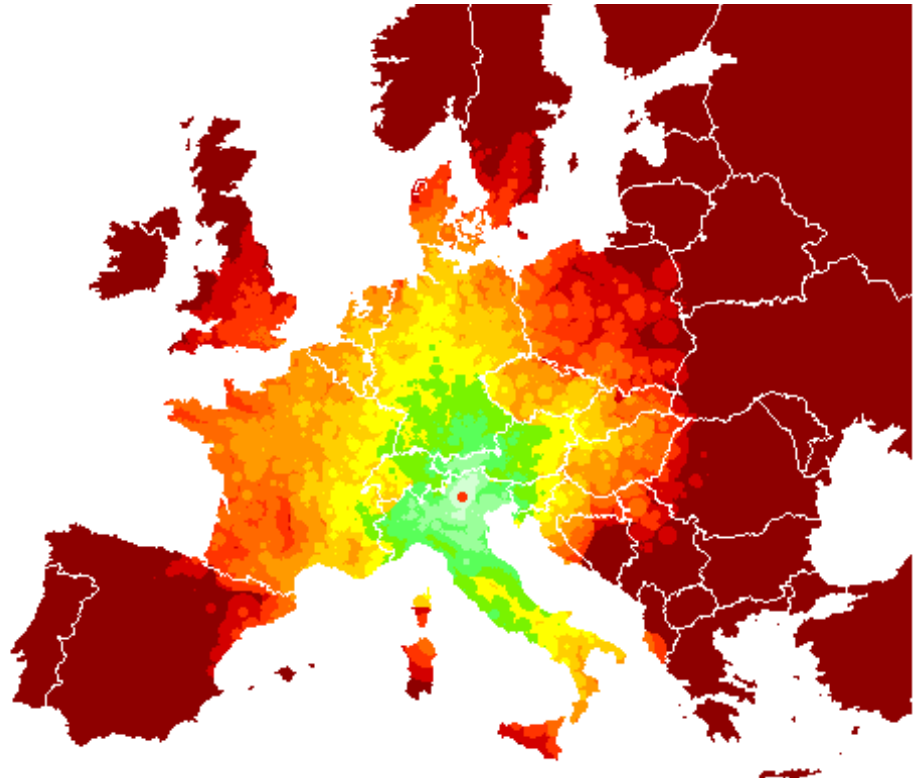


Emerge la irrilevanza di sistema delle alternative considerate guardate a scala geografica

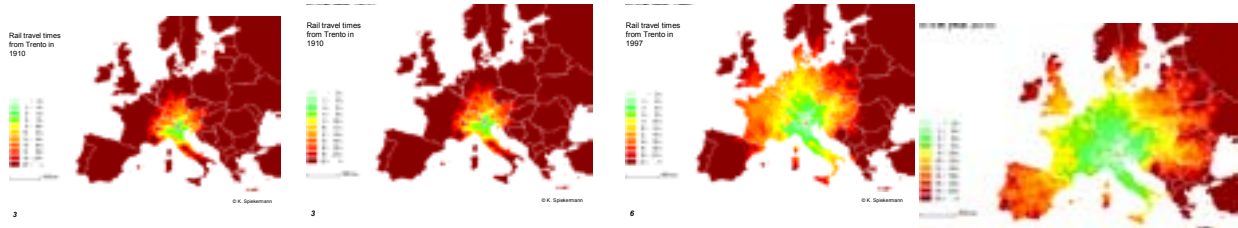
### Rail travel times from Trento in 1997



500 km



© K. Spiekemann



dove vogliamo arrivare in 8 ore di treno ?

Lo spazio di crescita dei sistemi dell'Est europeo rappresenta un investimento di maggiore redditività a qualsiasi opzione locale.

GDP per capita (EU27+7=100)  
Scenario A56 v. 000  
2021

