

Il ruolo del trasporto merci transalpino: analisi e applicazioni empiriche

Aura Reggiani

DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE, UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

Peter Nijkamp

DEPARTMENT OF REGIONAL ECONOMICS, FREE UNIVERSITY, AMSTERDAM

Simona Bolis

DIPARTIMENTO DI ECONOMIA, UNIVERSITÀ DELLA SVIZZERA ITALIANA, LUGANO

The paper focuses on the Trans Alpine Freight Transport system in light of the future integration of single national transport systems into the European transport network. The environmental, social and institutional peculiarities of this 'region' have favoured - in the past - the development of strong nationally-oriented policies, partly in contrast with the goals promoted by the European Union. The present analysis aims to highlight opportunities and limits inherent in the implementation of various infrastructure projects oriented towards a drastic change of the Alpine transport system structure. In this framework, a descriptive analysis of the existing and 'planned' situation will be offered.

In addition some new forecasting analyses for road transport will be offered on the basis of new transport scenarios. In particular, in light of the high dimension of our data-base on transport flows, two different approaches will be compared, viz. the logit model and the neural network model. logit models are well-known in the literature; however, applications of logit analysis to large samples are more rare. Neural networks are nowadays receiving a considerable attention as a new approach that is able to capture major patterns of spatial flows, on the basis of fuzzy and incomplete information. The tentative results of both approaches in this context may then be used as a benchmark for judging the results of other models and offer also a more 'flexible' range of results to policy actors.

1 Introduzione

Nel corso degli ultimi anni importanti avvenimenti economici, politici e culturali hanno contribuito all'affermazione e al consolidamento di nuove geografie nelle relazioni commerciali internazionali. La realizzazione del mercato unico europeo, lo sviluppo dei rapporti con i paesi aderenti all'EFTA e l'apertura dei paesi dell'Est hanno favorito un processo di concentrazione dei rapporti di interscambio tra i paesi europei, tendenza che coinvolge anche l'Italia: ad esempio, nel 1993 l'Europa ha assorbito i tre/quarti circa del valore degli scambi internazionali italiani¹.

I cambiamenti avvenuti nella struttura dei rapporti economici e sociali hanno provocato una significativa crescita nella distribuzione e nella mobilità delle merci (Nijkamp, 1993). È noto come la prosperità del sistema economico europeo si fondi anche sull'efficacia e sull'efficienza del settore dei trasporti, settore che può essere considerato strumento d'accesso alle risorse nel tempo e nello spazio e quindi essenziale all'organizzazione economico - sociale del territorio. Proprio nel corso degli anni '90 è maturata la consapevolezza che la concorrenzialità del 'sistema Europa' sarebbe stata irreversibilmente compromessa dalla mancata integrazione dei singoli sistemi di trasporto nazionali.

Integrare e valorizzare il libero mercato europeo è anche la chiave per interpretare il problema dell'attraversamento della catena alpina. Le Alpi coinvolgono (direttamente e indirettamente) molti paesi comunitari e principalmente l'Italia, che, abbracciando l'intero arco meridionale del rilievo montuoso, costituisce il passaggio obbligato per i paesi del Sud-Est europeo. Storicamente la catena alpina ha rappresentato un luogo

di attraversamento ma anche di incontro tra culture di origine e provenienza diversa. Considerarla oggi come mero ostacolo alla mobilità dei paesi europei allontana da un reale approfondimento delle sue intrinseche potenzialità. Le Alpi costituiscono un'insieme ambientale, naturale e socio - economico che deve essere salvaguardato nel rispetto della cultura delle diverse popolazioni. Concepire lo sviluppo del sistema dei trasporti nel rispetto di questa cultura, delle necessità e dei timori che essa ha recentemente trasfuso in numerosi provvedimenti di natura economica e politica, conduce sicuramente ad una maggiore integrazione dei singoli sistemi nazionali e, più in generale, all'integrazione della rete europea.

Nei prossimi anni il sistema dei passi alpini vedrà un sempre maggiore incremento del traffico (si veda Reggiani, 1997a e Reggiani e Bolis, 1997). Nei diversi studi di fattibilità riguardanti nuove infrastrutture ferroviarie si è stimato un tasso di incremento medio del traffico merci del 2,5-3%; ciò senza considerare le potenzialità dei mercati dell'Europa dell'Est, per i quali è oggi ragionevole ipotizzare un incremento delle relazioni di traffico sul versante orientale delle Alpi, tratto finora rimasto

ai margini della programmazione infrastrutturale.

Negli ultimi decenni il trasporto autostradale ha assorbito tutte le quote aggiuntive di traffico nazionale ed internazionale. Lo sviluppo armonico del nuovo mercato comunitario e gli emergenti problemi di carattere ambientale, ecologico e sociale richiedono tuttavia che si realizzi, nell'arco di venti - trenta anni, un riassetto della ripartizione modale a favore del trasporto ferroviario. In questa prospettiva si realizzeranno - a breve termine - sull'arco alpino interventi alle strutture ferro-