

Osservatorio
collegamento ferroviario
Torino-Lione

Linea Storica

Tratta di valico

QUADREMI

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione

01



Linea Storica
Tratta di valico

Commissario Straordinario del Governo

per il coordinamento delle attività finalizzate agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi all'asse ferroviario Torino-Lione

Mario Virano

nominato con decreto del Presidente della Repubblica del 16 agosto 2006 e supportato operativamente dalla Struttura di Missione per l'asse ferroviario Torino-Lione, della quale è responsabile Saverio Palchetti

Staff del Commissario

Franco Berlanda
Fabrizio Bonomo
Anna Gervasoni
Fabio Pasquali
Mario Villa
Andrea Zaghi

Realizzazione editoriale

Fabrizio Bonomo

Redazione

Fabio Pasquali

Grafica

Vincenzo De Rosa
Studio Grafico Page
Novate Milanese (MI)

Stampa

System Graphic Srl
Via di Torre Santa Anastasia, 61
00134 Roma

Prima edizione

Maggio 2007

Ringraziamenti

per il contributo con persone, servizi e strutture all'attività dell'Osservatorio:

Prefettura di Torino
Provincia di Torino
Comune di Torino
ANAS Spa
RFI Spa

Copyright

L'utilizzo dei testi, delle tavole e delle tabelle è libero, a condizione di citare la fonte.

Questo volume è stampato

su carta riciclata al 100 per cento "Ricarta neve", da 100 grammi, prodotta dalle Cartiere Paolo Pigna

Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione

istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 2006 con la decisione assunta dal "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi" del 10 dicembre 2005, confermato nel corso della riunione del "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi" del 29 giugno 2006.

E' la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate, con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali.

E' presieduto dal Commissario Straordinario del Governo ed è composto dai rappresentanti dei Ministeri (Infrastrutture, Trasporti, Interno, Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Salute, Commercio Internazionale e Politiche Europee), della Regione Piemonte, della Provincia e del Comune di Torino, degli altri Enti locali interessati (Valle di Susa, Area metropolitana), da un rappresentante della Delegazione italiana della Commissione intergovernativa italo-francese per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione (CIG) e dai rappresentanti di RFI ed LTF.

L'Osservatorio è diventato operativo dal 12 dicembre 2006, a seguito della riunione del "Tavolo istituzionale" del 9 novembre 2006 e della riunione di concertazione con i Sindaci della Valle di Susa del 23 novembre 2006.

Dal suo insediamento l'Osservatorio si riunisce ogni settimana, di norma il martedì, presso la Prefettura di Torino.

Riunioni dell'Osservatorio dedicate all'esame della Linea Storica

12 Dicembre 2006

Insedimento dell'Osservatorio
Ricognizione dello stato dell'arte sugli argomenti in agenda

22 Dicembre 2006

Avvio dell'esame delle problematiche della Linea Storica nella tratta di valico (caratteristiche, potenzialità, criticità)

27 Dicembre 2006

Approfondimenti delle caratteristiche della Linea Storica nella tratta di valico

8 Gennaio 2007

Criticità dell'innesto della Linea Storica nel nodo di Torino e ipotesi di scenari di esercizio di un'autostrada ferroviaria

12 Gennaio 2007

Audizione del Coordinatore del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), Karel Vinck, con la partecipazione di Alain Baron, della Commissione Europea

16 Gennaio 2007

Audizione del Presidente e Amministratore delegato dell'Autostrada ferroviaria alpina (AFA), Roberto Cinquegrani, e del Direttore dei progetti sud-europei di SNCF, Noël Belin

23 Gennaio 2007

Audizione del Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi: Le politiche del Governo italiano per i trasporti sull'arco alpino

30 Gennaio 2007

Presentazione della nota di sintesi sulla Linea Storica; studio di LTF su "Capacità delle linee ferroviarie-Proposta di terminologia"; audizione del dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana sul sistema ferroviario metropolitano di Torino: Presidente, Giovanni Nigro, Direttore, Pierluigi Gentile

6 Febbraio 2007

Approfondimenti sulla Linea Storica e sul servizio dell'Autostrada Ferroviaria Alpina: sopralluogo in treno da Orbassano ad Aiton con i tecnici LTF e RFI e lo scrittore Alessandro Perissinotto.

7 Marzo 2007

Audizione di Robert E. Rivier, Direttore del LITEP dell'Ecole Polytechnique Federale di Losanna, dedicata al modello CAPRES e alle sue applicazioni

INDICE

- 7 Introduzione
- 10 *Introduction*

QUADRO DI SINTESI

- 16 Inquadramento storico-descrittivo della linea
- 20 *Cadre historique-descriptif*
- 23 **Le risultanze emerse dal confronto**
- 41 *Résultats issus de la concertation*

AUDIZIONI

- 60 Karel Vinck, La Linea Storica nel quadro dei corridoi europei
- 69 Roberto Cinquegrani, La Linea Storica e l'autostrada ferroviaria sperimentale
- 74 Noël Belin, La Linea Storica e i progetti sulle reti di Francia e Spagna
- 80 Alessandro Bianchi, Le politiche del Governo italiano per i trasporti sull'arco alpino
- 85 Robert E. Rivier, Un modello per l'analisi delle potenzialità delle reti ferroviarie

DICONO DI NOI

- 102 Elenco dei principali articoli e servizi televisivi (con titolo, sottotitolo, testata, data e autore) che trattano direttamente o indirettamente dei lavori dell'Osservatorio

DOCUMENTI DI LAVORO ALLEGATI

- 108 Tavola sinottica dei documenti presentati

TRATTA DI VALICO

- 110 Nota di sintesi sullo stato della Linea Storica Torino-Lione
- 112 Potenzialità, prestazioni e criticità della linea
- 125 Ulteriori approfondimenti sulla capacità della linea
- 129 Programma di manutenzione a regime fra Bussoleno e Modane
- 132 Studio sull'impatto acustico della linea Collegno-Bardonecchia
- 140 Tonnellaggio medio dei treni sulla Linea Storica
- 145 Capacità dell'attuale valico ferroviario del Gottardo

AUTOSTRADA FERROVIARIA

- 150 Sintesi del Rapporto di valutazione dell'autostrada ferroviaria alpina
- 156 Risultati della società Autostrada ferroviaria alpina (AFA) nel 2006



INTRODUZIONE

Considerazioni preliminari del Presidente ai lavori dell'Osservatorio

Il metodo del confronto

Questo quaderno intende proporre la sintesi degli elementi valutativi del potenziale della Linea Storica del collegamento ferroviario Torino-Lione, relativamente alla sua tratta di valico, quale risulta al termine di una serie di approfondimenti e di audizioni dell'Osservatorio, specificamente dedicate a questo tema. Come è noto, l'Osservatorio ha condiviso una linea di programma, concordata il 12 novembre 2006 a Bussoleno con i Sindaci dei Comuni dei territori interessati, che prevede la disamina congiunta di quattro temi di approfondimento:

- Il potenziale della Linea Storica;
- Il traffico merci sull'arco alpino;
- Il nodo ferroviario di Torino;
- Le alternative di tracciato.

L'esame della tratta della Linea Storica qui proposto, presenta una doppia valenza proprio in quanto rappresenta un primo momento di sintesi: infatti, la valenza specifica relativa al contenuto specialistico del tema si combina con quella generale del metodo di lavoro assunto e praticato nello svolgimento dell'attività dell'Osservatorio.

Rimandando alle pagine successive l'esame dei contenuti tecnici, appare opportuno soffermarsi preliminarmente sugli aspetti di metodo. La valutazione della Linea Storica, ancorché riferita alla parte di valico, rappresenta la prima esperienza di approfondimento di un tema decisivo nell'analisi dell'argomento, svolta in contraddittorio tra tutte le parti interessate, capitalizzando altresì i lavori già svolti dalla "Commissione Rivalta" (i cui materiali sono reperibili sul sito www.regione.piemonte.it).

Sotto questo profilo, si tratta del primo momento di attività comune dopo la rottura del dicembre 2005, che aveva determinato le incomprensioni e le contrapposizioni che avevano impedito a tutte le parti interessate di operare in modo costruttivo. Il metodo del confronto di tutte le posizioni senza preclusioni, dello sforzo di oggettivazione dei dati e delle audizioni di esponenti di comprovata capacità ed autorevolezza, ha dimostrato che si possono valutare posizioni diverse fuori da schematismi precostituiti; inoltre, la discussione ha dimostrato che si può pervenire ad un ampio perimetro di valutazioni condivise da parte dei diversi legittimi portatori di interesse rispetto alle opzioni politiche sottese all'analisi, circoscrivendo e approfondendo i punti di dissenso che permangono a valle della discussione, ed esplicitandone le rispettive motivazioni.

Infatti, insieme agli elementi di intesa è emerso anche un gruppo di aspetti per i quali le parti non hanno trovato un punto di accordo; in questo caso, è stato possibile mettere a fuoco i motivi per i quali si era manifestata una divergenza sulle valutazioni, sia nella prospettiva di assicurare il massimo della visibilità alle motivazioni delle posizioni espresse, sia allo scopo di evitare che la mancata condivisione di un singolo aspetto dei problemi trattati rischiasse di vanificare l'accordo sul resto dei temi oggetto di discussione. Ciò non significa arrendersi all'impossibilità di raggiungere un'intesa più ampia anche sulle parti controverse, ma cominciare a capitalizzare in un accordo i punti condivisi, identificare quelli problematici, rendendo note alle parti le rispettive ragioni. Su questa base si può poi ulteriormente procedere verso un tentativo di superamento delle residue divergenze con l'aiuto di esperti a cui si riconosca unanimemente competenza tecnica, esperienza professionale, autorevolezza scientifica e indipendenza valutativa.

Esemplare, in tal senso, è stata l'audizione del 7 marzo del Prof. Robert Rivier e del suo staff del LITEP (Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification dell'École Polytechnique Fédérale de Lausanne), chiamato a dirimere divergenze interpretative dei risultati dell'applicazione del modello CAPRES, da questi elaborato, che erano alla base della "forbice" dei dati sulla capacità della Linea Storica sulla tratta di valico, forbice recepita e assunta a base dell'accor-

do tra le parti sulla stima del numero di treni ammissibili e delle conseguenti tonnellate trasportabili utilizzando la vecchia infrastruttura ammodernata.

Tale contributo specialistico, intervenuto a valle dell'intesa, non ha messo in discussione i risultati a cui si era pervenuti, ma ha consentito di condividere la metodologia applicativa per i futuri impieghi del modello CAPRES, di cui nell'ambito del Quaderno viene data ampia descrizione, sulla tratta di bassa valle della linea e, soprattutto, sul nodo di Torino. L'unanime condivisione del percorso metodologico seguito è un risultato forse ancora più importante di quelli, pur significativi, relativi alle valutazioni dei contenuti prestazionali della Linea Storica.

I punti di partenza

Nell'ambito del metodo di lavoro sopra descritto, l'analisi delle diverse tematiche oggetto dell'attività dell'Osservatorio è partita da alcuni punti condivisi.

In primo luogo, nessuna delle parti ha messo in discussione l'importanza del Corridoio 5 (identificato dall'UE come direttrice privilegiata, insieme ad altre di analoga importanza, ai fini degli investimenti e dei transiti di interesse comunitario), come asse di trasporto e di sviluppo importante per l'Europa e per l'Italia.

In secondo luogo, nessuno ha posto dubbi sul fatto che il Corridoio 5 attraversi, nella sua parte di cerniera tra Francia e Italia, la Valle della Maurienne e la Val di Susa. Le divergenze riguardano il fatto che, secondo alcuni, la Linea Storica ferroviaria Torino-Lione, opportunamente potenziata, possa rappresentare già di per sé un'attuazione sufficiente della componente ferroviaria di questa parte del Corridoio.

In terzo luogo, tutti si sono dimostrati consapevoli che occorra identificare, quale oggetto di analisi e valutazione, l'intero corridoio rappresentato dalla linea ferroviaria Torino-Lione da entrambi i versanti relativi ai due Paesi. Alla base di questa consapevolezza vi è infatti la convinzione che non possa darsi il caso di soluzioni unilaterali: ad esempio, che la parte francese preveda un tunnel di base per una nuova linea ad alta capacità e la parte italiana immagini di potenziare solo la linea esistente su di un tracciato non collimante con quello ipotizzato oltralpe. In altri termini, pur nel rispetto delle diverse posizioni e delle ottiche territoriali a queste sottese, le parti si sono dimostrate consapevoli che, almeno per una sezione del tracciato, le opzioni debbano essere comuni - naturalmente al termine dell'esame delle varie tematiche -, in quanto si è in presenza di scelte che devono essere condivise a livello binazionale ed europeo e di cui quindi l'Italia non ha esclusiva titolarità, in presenza dell'Accordo intergovernativo del 2001, ratificato dai Parlamenti italiano e francese. Di qui la necessità di mantenere sempre un approccio di studio esteso all'intero corridoio ed una dimensione valutativa che coinvolga quanto meno i due Paesi confinanti: Italia e Francia.

Altro elemento partecipato è stato quello, sottolineato in particolare dal ministero dell'Ambiente, relativo alla salvaguardia del contesto alpino e quindi alla necessità di limitare il traffico su gomma, specie per le merci (quelle pericolose in particolare). Il trasferimento modale costituisce infatti un fattore essenziale che supporta e giustifica le scelte e orienta le preferenze verso una soluzione piuttosto che l'altra: è imprescindibile che l'analisi del trasferimento modale sia letta anche in termini di benefici ambientali attesi, che unitamente agli aspetti dello sviluppo socio-economico, potranno condurre ad una appropriata opinione circa la sostenibilità socio-economica degli interventi, attraverso una comparazione tra le diverse opzioni possibili.

Lo svolgimento dei lavori

L'attività dell'Osservatorio è iniziata il 12 dicembre 2006, a seguito della riunione del "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi" del 9 novembre, in occasione della quale è stato presentato il documento che viene allegato. Le riunioni dell'Osservatorio hanno mantenuto il ritmo di almeno un incontro a settimana senza interruzioni nel periodo delle festività. Da parte delle rappresentanze territoriali locali il processo decisionale è stato supportato da discussioni in sede di Assemblea dei Sindaci.

L'approfondimento dell'esame della Linea Storica si è avviato sulla base di presentazioni predisposte da LTF ed RFI, agli atti dell'Osservatorio e allegate al presente quaderno, che illustrano schemi funzionali, corografie e dati della linea, esaminando l'infrastruttura dai due versanti italiano e francese, con le relative caratteristiche e prestazioni, nonché scenari evolutivi, studi di capacità, vincoli e potenzialità.

Sulla base di questi materiali, si è avviata una discussione che ha occupato varie riunioni con rilievi, contraddittori e contributi delle parti interessate in un clima di confronto che, ancorché teso in varie occasioni, non ha mai cessato di essere costruttivo, pur nella diversità dei ruoli e delle posizioni sostenute.

L'approfondimento della potenzialità della linea ha comportato la valutazione di alcuni controversi criteri (con la relativa terminologia, tra cui quella di capacità teorica, capacità pratica, capacità effettiva, capacità commercializzabile) per la determinazione del numero di convogli effettivamente offribili al mercato, espressi in treni/giorno da cui desumere convenzionalmente le tonnellate di merci trasportabili.

Per un esame più approfondito della linea, è stata scelta una ripartizione per tratte con caratteristiche sufficientemente omogenee, allo scopo di consentirne una trattazione mirata, come meglio di seguito precisato.

Complessivamente sono stati acquisiti sul tema della capacità della Linea Storica circa 30 documenti (come da tabella riassuntiva, riportata nella sezione "Documenti di lavoro" allegati) e si è proceduto a quattro audizioni, come da quadro riepilogativo allegato. In vari casi il ruolo e l'autorevolezza dei soggetti interpellati ha fatto sì che il loro apporto travalicasse i limiti del tema specifico, allargandosi all'intera problematica del Corridoio V e alla complessive relazioni italo-francesi lungo la tratta Torino-Lione.

In data 6 febbraio si è tenuta una sessione straordinaria dell'osservatorio con una riunione (la seduta n. 9) itinerante a bordo del treno merci dell'autostrada viaggiante AFA da Orbassano ad Aiton.

Il viaggio, con la presenza a bordo del convoglio dei tecnici ferroviari italiani e francesi, ha consentito di prendere concreta visione delle problematiche che erano state fino ad allora oggetto di discussione sulla base delle sole illustrazioni grafiche e dei rapporti tecnici degli esperti.

Al sopralluogo è stato altresì invitato lo scrittore Alessandro Perissinotto, premio Grinzane Cavour 2005, anche in qualità di esperto delle culture popolari della valle, che ha contribuito a socializzare un'idea più consapevole del "genius loci" del territorio interessato.

Ruolo dell'Osservatorio

Rinviano alle "Risultanze emerse dal confronto" (riportate nella successiva parte tecnica) le valutazioni di merito sulla capacità della Linea Storica con i relativi punti di intesa e le aree problematiche persistenti, appare opportuno in conclusione richiamare alcuni dei tratti essenziali del ruolo dell'Osservatorio: organo tecnico in cui sono rappresentate tutte le istanze interessate, dai diversi livelli locali a quello nazionale e internazionale, cui è affidato il compito di istruire i problemi - cercando i più ampi punti di condivisione - da sottoporre per le indispensabili intese politiche al "Tavolo Istituzionale" di Palazzo Chigi.

Il lavoro dell'Osservatorio, che si svolge in parallelo rispetto a quello della Conferenza dei Servizi, consiste dunque nel ricercare risposte tecniche a domande politiche, cercando di riannodare i fili di un dialogo interrotto e ristabilendo il mutuo riconoscimento dei molteplici soggetti a vario titolo interessati al tema.

L'ispirazione di fondo che motiva il lavoro dell'Osservatorio è che un'intesa tra le parti sia non solo necessaria, ma anche possibile alla luce di quattro presupposti:

- il rispetto di tutte le posizioni in campo
- la razionalità delle argomentazioni
- la chiara individuazione dei soggetti tra cui l'accordo va ricercato e che, per quanto riguarda il territorio, non possono che essere i Sindaci
- la comprensione da parte di tutti del rilievo internazionale delle decisioni da assumere

In questo senso, la questione della Torino-Lione diventa - è già diventata - un paradigma delle problematiche "glocal", cioè di quel crescente numero di grandi problemi caratterizzati da un inscindibile intreccio di aspetti globali e di aspetti locali, che non possono risolversi con un taglio gordiano ma richiedono una paziente ricerca basata su una politica di piccoli passi per grandi obiettivi. E' questo il tipo di cammino che l'Osservatorio ha iniziato a percorrere.

INTRODUCTION

Considérations préliminaires du Président aux travaux de l'Observatoire

La méthode de la concertation

Ce cahier a pour but de proposer la synthèse des éléments d'évaluation du potentiel de la ligne historique de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, sur la section transfrontalière, telle qu'elle résulte à la suite d'une série d'approfondissements et d'auditions de l'Observatoire, consacrés en particulier à ce thème. Comme cela est connu, l'Observatoire a convenu d'une ligne de programmation, mise au point le 12 novembre 2006 à Bussoleno avec les maires des communes des territoires concernés, qui prévoit l'examen attentif conjoint de quatre sujets d'approfondissement :

- Le potentiel de la ligne historique;
- Le trafic de marchandises sur l'arc alpin;
- Le nœud de Turin;
- Les alternatives de tracé.

L'analyse de la ligne historique proposée ici présente un double intérêt en ce qu'elle constitue un premier moment de synthèse: en effet la valeur spécifique relative au contenu spécialisé du sujet se combine à celle, plus générale, de la méthode de travail adoptée et pratiquée dans le déroulement de l'activité de l'Observatoire.

Il paraît opportun de renvoyer aux pages successives l'analyse des contenus techniques et de s'arrêter préalablement sur les aspects de méthode. L'évaluation de la ligne historique, bien que se référant à la section transfrontalière représente la première expérience d'approfondissement d'un thème décisif dans l'analyse du sujet, menée en concertation avec toutes les parties intéressées, et capitalisant également les travaux déjà menés par la «Commission Rivalta» (dont on peut retrouver les éléments sur le site www.regione.piemonte.it).

De ce point de vue il s'agit du premier moment d'activité commune après la rupture de décembre 2005, qui avait provoqué les incompréhensions et les oppositions qui avaient empêché les parties intéressées d'agir de façon constructive. La méthode de confrontation de toutes les positions sans exclusions, de l'effort d'objectivation des données et des auditions de représentants dont la compétence et l'autorité sont reconnues, a démontré que l'on peut évaluer des positions différentes en dehors des schémas préconstitués; en outre la discussion a démontré que l'on peut parvenir à un vaste périmètre d'évaluations, partagées par les différentes et légitimes porteurs d'intérêt, sur les options politiques qui sous-tendent l'analyse, en cernant et en approfondissant les points de désaccord qui demeurent en marge de la discussion, et en explicitant les motivations respectives.

En fait, outre les éléments d'entente, est apparue une série d'aspects sur lesquels les parties n'ont pas trouvé de point d'accord; dans ce cas, il a été possible de faire le point sur les motifs pour lesquels une divergence sur les évaluations s'était manifestée, que ce soit dans la perspective d'assurer un maximum de visibilité aux motivations des positions exprimées, ou pour éviter que le défaut d'accord sur un seul aspect des problèmes traités ne risque de rendre vain l'accord sur les autres sujets en discussion. Cela ne signifie pas se résigner à l'impossibilité de parvenir à une entente plus large, même sur les points controversés, mais bien commencer à capitaliser par un accord les points partagés et identifier ceux qui sont problématiques, en explicitant les raisons propres aux parties. Sur cette base, on peut procéder ultérieurement à une tentative de résolution des divergences respectives à travers l'aide des experts dont la compétence technique, l'expérience professionnelle, l'autorité scientifique et la indépendance d'évaluation sont unanimement reconnues.

Exemplaire, à ce sujet, a été l'audition du 7 mars de M. Robert Rivier et de son staff du LITEP (Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'École polytechnique fédérale de Lausanne), appelés à résoudre certaines divergences interprétatives des résultats de l'application du modèle CAPRES élaboré par eux, qui étaient à la base de la "fourchette" des données relatives à la capacité de la ligne historique sur la section transfrontalière, fourchette reconnue et adoptée comme base de l'accord entre les parties sur l'estimation du nombre de trains admissibles, et donc des tonnes transportables, en utilisant l'ancienne infrastructure modernisée. Cette contribution spécialisée intervenue après l'accord, n'a pas mis en discussion les résultats auxquels on était parvenu, mais a permis de rectifier la méthodologie applicative pour les futurs emplois du modèle CAPRES, dont une ample description est donnée dans le cadre du Cahier, sur la section en basse vallée de la ligne et, surtout, sur le nœud de Turin. L'approbation unanime du parcours méthodologique suivi est un résultat peut-être encore plus important que ceux, quand bien même significatifs, relatifs aux évaluations des contenus sur la prestation de la ligne historique.

Les points de départ

Dans le cadre de la méthode de travail susmentionnée, l'analyse des différentes thématiques qui sont l'objet de l'activité de l'Observatoire est partie de certains points d'entente.

En premier lieu, aucune des parties n'a mis en discussion l'importance du Corridor 5 (identifié par l'UE comme axe prioritaire privilégié, de même que d'autres axes d'importance analogue, pour les investissements et les transits d'intérêt communautaire), en tant qu'axe de transport et de développement important pour l'Europe et pour l'Italie.

En second lieu, personne n'a émis de doutes sur le fait que le Corridor 5 traverse dans sa partie-charnière entre la France et l'Italie la Vallée de la Maurienne et le Val de Suse. Les divergences concernent le fait que, d'après certains, la ligne ferroviaire historique Lyon-Turin, opportunément développée pourrait représenter en elle-même une réalisation suffisante de la composante ferroviaire de cette partie du Corridor.

En troisième lieu, tous se sont montrés conscients qu'il faut identifier comme objet d'analyse et d'évaluation le corridor entier représenté par la ligne ferroviaire Lyon-Turin sur les deux versants des deux pays. Ce constat se base sur la conviction que l'on ne peut pas avoir de solutions unilatérales: par exemple, que la partie française prévoit un tunnel de base pour une nouvelle ligne à grande capacité tandis que la partie italienne envisage seulement de développer la ligne existante sur un tracé qui ne coïncide pas avec celui projeté de l'autre côté des Alpes. En d'autres termes, tout en respectant les différentes positions et les optiques territoriales qui sous-tendent celles-ci, les parties se sont montrées conscientes que, pour une section du tracé au moins, les options doivent être communes – bien entendu au terme de l'examen des diverses thématiques –, car il s'agit de faire des choix qui soient partagés aux niveaux binazionale et européens et pour lesquels l'Italie n'a pas de compétence exclusive, en présence de l'Accord intergouvernemental de 2001, ratifié par les parlements italien et français. Il s'ensuit donc la nécessité de toujours conserver une approche d'étude élargie au Corridor entier et une dimension évaluative qui implique au moins les deux pays frontaliers: l'Italie et la France.

Un autre élément envisagé, souligné notamment par le ministère de l'Environnement, a été la sauvegarde du contexte alpin et donc la nécessité de limiter surtout le trafic routier des marchandises (celles dangereuses en particulier).

Le report modal constitue en effet un facteur essentiel qui appuie et qui justifie les choix et oriente les préférences vers une solution plutôt que vers une autre: il est indispensable que l'analyse du report modal soit également lue en termes de bénéfices environnementaux attendus qui, avec les aspects du développement socio-économique, pourraient conduire à une juste appréciation de la soutenabilité socio-économique des interventions, à travers une comparaison entre les différentes options possibles.

Le déroulement des travaux

L'activité de l'Observatoire a débuté le 12 décembre 2006, à la suite de la réunion de la «Table institutionnelle de Palazzo Chigi» du 9 novembre, en occasion de laquelle a été présenté le document annexé. Les réunions de l'Observatoire se sont suivies au rythme constant d'au moins une rencontre par semaine (sans interruption pendant la période des festivités). Du côté des représentants territoriaux locaux le processus décisionnel a été soutenu par des discussions lors de l'Assemblée des Maires.

L'approfondissement de l'examen de la ligne historique a commencé sur la base de présentations préparées par LTF et RFI, figurant aux actes de l'Observatoire et annexés à ce cahier, qui illustrent les schémas fonctionnels, les chorographies et les données de la ligne, en examinant l'infrastructure sur les deux versants italien et français, avec les caractéristiques et les prestations correspondantes, ainsi que les scénarios évolutifs, les études de capacité, de contraintes et de potentialité.

Sur la base de ces éléments, on a amorcé une discussion qui s'est prolongée lors de différentes réunions avec des remarques, des objections et des contributions des parties intéressées dans un climat de concertation qui, bien que tendu en quelques occasions, n'a jamais cessé d'être constructif, même dans la diversité des rôles et des positions soutenues.

L'approfondissement de la potentialité de la ligne a entraîné l'évaluation de quelques critères controversés (avec la terminologie relative, et notamment celle de capacité théorique, de capacité pratique, de capacité effective et de capacité commerciale) pour déterminer le nombre de convois effectivement utilisables sur le marché, exprimé en trains/jour, duquel déduire conventionnellement les tonnes de marchandises transportables.

Pour un examen plus approfondi de la ligne, on a choisi une répartition par tronçons avec des caractéristiques suffisamment homogènes, dans le but de traiter le sujet de façon ciblée, comme cela est mieux précisé dans le développement qui suit.

Globalement, au sujet de la capacité de la ligne historique, environ 30 documents (voir tableau synthétique, contenu dans la section «Documents de travail» en annexe) ont été produits et l'on a procédé à quatre auditions (voir tableau récapitulatif ci-joint). À différentes reprises, le rôle et l'autorité des acteurs consultés ont fait que leur apport a dépassé les limites du sujet spécifique, en s'étendant à la problématique entière du Corridor V et aux relations franco-italiennes sur le tronçon Turin-Lyon en général.

Le 6 février, s'est déroulée une session extraordinaire de l'observatoire avec une réunion (séance n. 9) itinérante à bord du train de marchandises de l'autoroute ferroviaire AFA d'Orbassano à Aiton. Le voyage, avec la présence à bord du convoi des techniciens ferroviaires italiens et français, a permis d'avoir une vision concrète des problématiques en discussion sur la base des seules illustrations graphiques et des rapports techniques des experts.

L'écrivain Alessandro Perissinotto, Prix Grinzane Cavour 2005, qui a contribué à diffuser une idée plus consciente du "genius loci" du territoire concerné, avait aussi été convié sur place en tant qu'expert des cultures populaires de la vallée.

Rôle de l'Observatoire

En renvoyant aux «Résultats issus de la concertation» (reportés dans la partie technique ci-après) les évaluations de fond sur la capacité de la ligne historique avec les points d'entente relatifs et les zones problématiques persistantes, il apparaît opportun, en conclusion, de rappeler certains aspects essentiels du rôle de l'Observatoire qui est un organe technique dans lequel sont représentées toutes les instances concernées, des différents niveaux locaux au niveau national et international, et auquel a été confiée la tâche d'aborder les problèmes – en cherchant les points d'accord les plus larges- devant être soumis à la «Table institutionnelle» de Palazzo Chigi pour les ententes politiques indispensables.

Le travail de l'Observatoire, qui se déroule parallèlement à celui de la Conférence de Services, consiste donc à rechercher des réponses techniques aux demandes politiques, en cherchant à renouer les fils d'un dialogue interrompu et en réinstaurant la reconnaissance mutuelle des multiples acteurs concernés par le sujet à différents titres.

L'inspiration de fond qui motive le travail de l'Observatoire est qu'une entente entre les parties est non seulement nécessaire, mais également possible, à la lumière de quatre présupposés:

- le respect de toutes les positions en jeu
- la rationalité des argumentations
- l'identification claire des sujets parmi lesquels l'accord doit être recherché et qui, pour ce qui concerne le territoire, ne peuvent être que les maires
- la compréhension par tous de l'importance internationale des décisions à prendre

En ce sens, la question de la Lyon-Turin devient –est déjà devenue- un paradigme des problématiques «glocales», c'est-à-dire de ce nombre croissant de grandes problématiques caractérisées par un enchevêtrement indissociable d'aspects globaux et d'aspect locaux, qui ne peuvent pas se résoudre d'un seul coup mais réclament une recherche patiente basée sur une politique de petits pas pour de grands objectifs. C'est sur ce type de cheminement que l'Observatoire a commencé à avancer.

