

QUADRO

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione

Audizioni

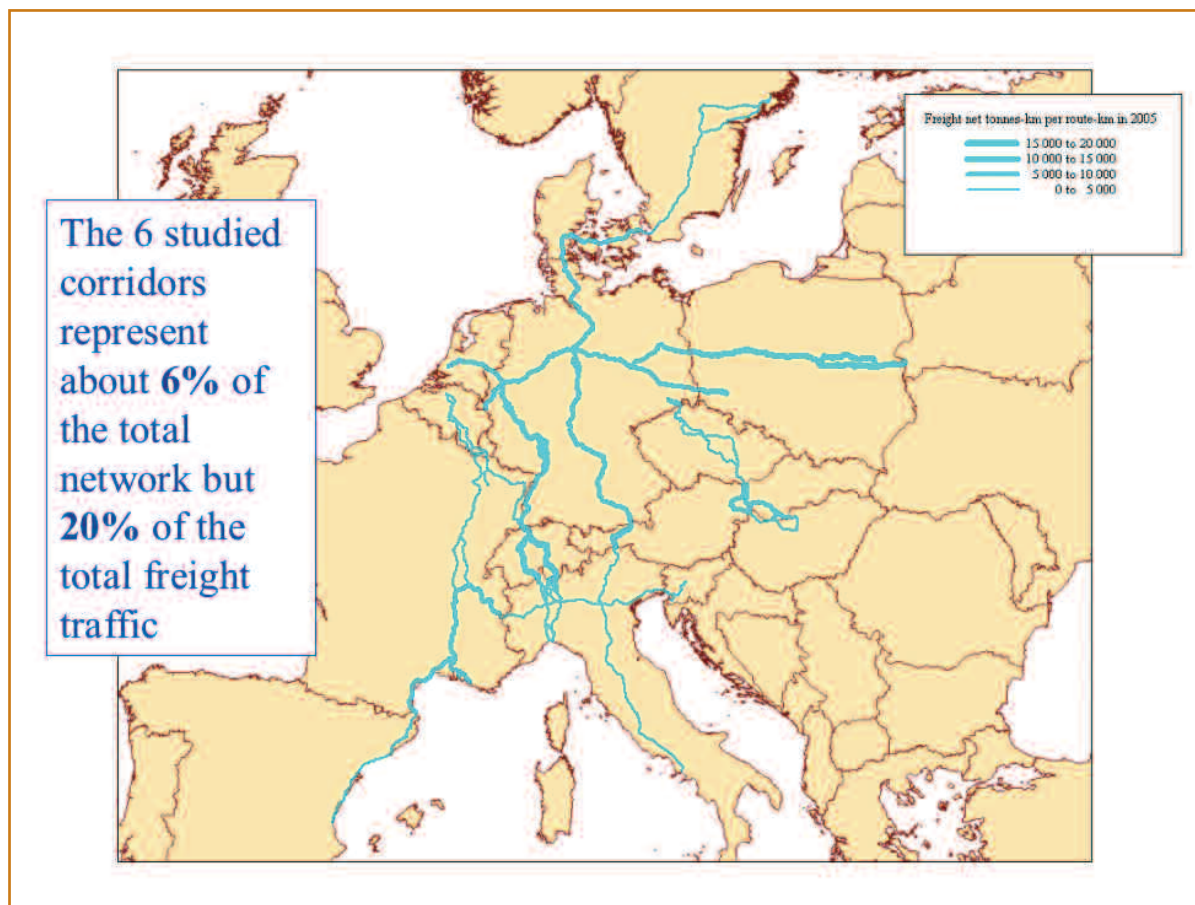
Tratta di valico

**Linea
Storica**

La Linea Storica nel quadro dei corridoi europei

Audizione del 12 gennaio 2007 di Karel Vinck, Coordinatore europeo del Progetto di interoperabilità dei corridoi ferroviari e di sviluppo dei sistemi di gestione del traffico (presente Alain Baron)

Introduzione. Mario Virano, dopo aver ringraziato Karel Vinck, Coordinatore Europeo per l'interoperabilità dei corridoi ferroviari, per aver accettato di partecipare con la sua audizione ai lavori dell'Osservatorio, introduce l'incontro facendo il punto sull'attività svolta. Ritiene di grande interesse l'esperienza acquisita dallo stesso Karel Vinck nello studio della infrastrutturazione del Corridoio Rotterdam-Genova, che presenta analogie con il Corridoio 5, in particolare per la presenza di tratte di linee storiche e di nuova costruzione, nonché di transiti alpini in galleria e di tratte in pianura. Ricorda che nei lavori dell'Osservatorio è tuttora aperta la discussione sulla possibilità che il potenziamento in corso della Linea Storica risulti adeguato alla domanda di trasporto delle merci prevista sul Corridoio 5. In merito alla capacità effettiva della Linea Storica si è pervenuti ad un dato condiviso di 208/180 treni e, circa il potenziale futuro della Linea Storica, si pone in particolare la domanda circa l'effetto delle nuove tecnologie di gestione del traffico sulle prestazioni della linea.



Coordinamento dei sistemi. Karel Vinck, nel salutare i partecipanti, ricorda di aver aderito con sollecitudine all'invito di Mario Virano, convinto dell'utilità di informare l'Osservatorio dell'attività svolta a livello comunitario per garantire standard tecnici e prestazioni coerenti con il mandato europeo dello sviluppo della mobilità di merci e passeggeri e con l'obiettivo del trasferimento modale a favore della ferrovia. Nel contesto europeo, la molteplicità dei sistemi di trazione, di segnalamento e di circolazione crea notevoli difficoltà e oneri di esercizio per cui è diventato ormai indispensabile l'obiettivo dell'interoperabilità, cioè la possibilità di far circolare liberamente nelle diverse reti i treni completi e non solo il materiale rotabile rimorchiato. Sono noti i vantaggi della modalità ferroviaria rispetto a quella stradale in termini di risparmio energetico, di emissione di CO₂ e di sicurezza, vantaggi che aumentano sulle lunghe distanze. Lo sviluppo dei corridoi europei avrà quindi una ricaduta positiva in termini di competitività della modalità ferroviaria come qualità del servizio - la merce trasportata è un vero e proprio capitale circolante - e riduzione del costo del trasporto.

Corridoi privilegiati. Karel Vinck riferisce che sulla base di queste conclusioni la Commissione europea ha individuato sei corridoi privilegiati per la mobilità merci:

- A. Rotterdam-Genova (Sempione e San Gottardo);
- B. Stoccolma-Napoli (Brennero);
- C. Anversa-Basilea-Lione;
- D. Valencia-Lione-Budapest (Torino-Lione);
- E. Dresda-Praga-Budapest;
- F. Duisburg-Berlino-Varsavia-Terespol.

Individuati i sei corridoi, la Commissione ha fissato l'obiettivo di unificare i sistemi di segnalamento e di circolazione. Per le diversità di trazione verranno utilizzati locomotori pluritensione del tipo E402B delle FS e BB 36000 della SNCF. Un altro fronte di studio ha interessato l'ottimizzazione dei centri per il controllo della circolazione, delle lunghezze dei treni, dei relativi pesi, della fluidità di traffico (si rilevano

Corridor A

- Letter of Intent of 3rd march 2006 by the transport ministers setting the calendar for deployment and defining the project organisation
- Executive and management board in place

The map shows the route of Corridor A from Rotterdam in the Netherlands to Genova in Italy. Key stations along the route include: Rotterdam, Kijfhoek, Emmerich, Duisburg, Dusseldorf, Koln, Bonn, Koblenz, Gross Gerau, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Bas-Fre, Olten, Bern, Thun, Domodossola, Altno, Chiasso, Seregno, Bergamo, Novara, Tremona, Piacenza, Alessandria, Ovada, and Genova. The route is highlighted in green and red.

attualmente ventitrè sistemi diversi di esercizio di cui sette solo tra Bruxelles e Parigi) nonché la dotazione di un riferimento unico per l'informazione ai trasportatori sul corridoio merci.

Circa le modalità di gestione a livello istituzionale, la Commissione opera attraverso uno steering committee e un'agenzia europea incaricata delle standardizzazioni e uniformità delle procedure da adottare nonché di due comitati ad hoc. Un Comitato Esecutivo, composto dai rappresentanti dei Ministeri che decidono la strategia ed un Comitato di gestione in cui sono rappresentati i gestori delle infrastrutture.

Corridoio Rotterdam-Genova. Sulla Rotterdam-Genova si è deciso di procedere all'ottimizzazione dell'infrastruttura esistente e delle tratte nuove in costruzione, prevedendo l'introduzione a livello 1 del sistema di segnalamento e controllo velocità unificato ERTMS. Gli obiettivi per il corridoio sono, allo stato: un aumento della capacità del 45 per cento e della regolarità del 26 per cento, una riduzione dei costi del 20 per cento e dei tempi di percorrenza del 20 per cento.

Karel Vinck sottolinea che gli stessi obiettivi sono di massima perseguibili per il Corridoio 5, comprendente la Torino-Lione, dove parimenti l'introduzione dell'ERTMS potrebbe contribuire a migliorare la capacità circa del 15 per cento (oltre che la sicurezza) anche se il suo impiego è ottimale con le linee moderne.

Metodologie. Mario Virano, al termine dell'esposizione di Karel Vinck e prima di aprire la discussione, sottolinea l'aspetto emerso relativo alla pianificazione dei corridoi ferroviari. Ad un primo livello politico-amministrativo si procede alla definizione della strategia di utilizzo dell'infrastruttura a cui segue l'azione del comitato di gestione interessato all'ottimizzazione di tutti gli aspetti tecnici da quelli normativi a quelli tecnologici.

Corridor B

- Letter of Intent under preparation

- first focus on 2 subsections:

- 1) Stockholm-Hamburg
- 2) München-Verona

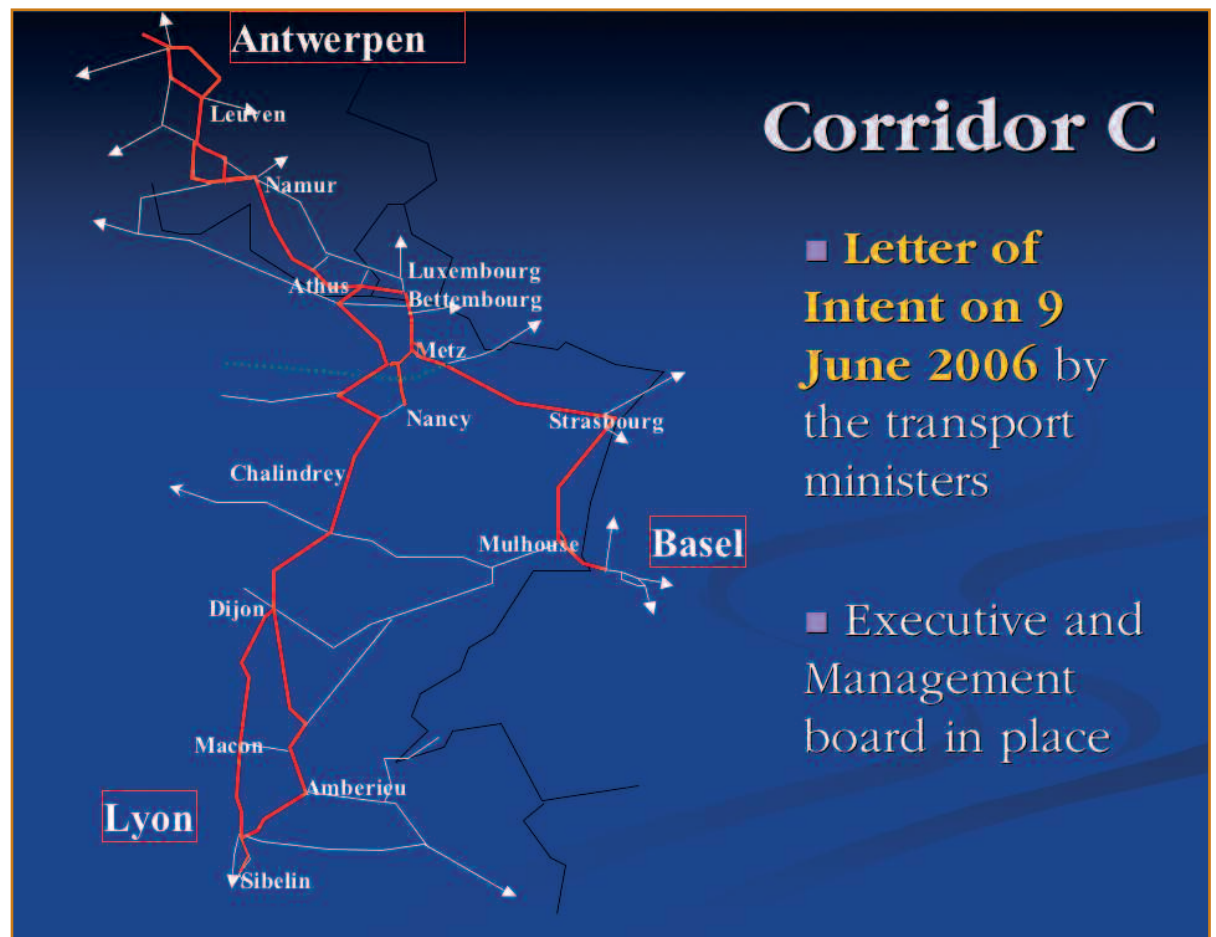


Angelo Tartaglia osserva che l'iniziativa della Commissione europea in materia di interoperabilità e corridoi ferroviari è razionale e condivisibile e che naturalmente è più facile garantire l'interoperabilità con le linee nuove anche se occorre valutare con attenzione i benefici a fronte dei costi. In tal senso richiama l'esistenza di criteri ben noti per l'ottimizzazione legata a valutazioni dei costi/benefici, sussistendo il problema di stabilire esattamente i benefici, per i quali allo stato dell'arte sono disponibili modelli ben definiti, a fronte degli investimenti necessari. In merito ai risparmi energetici ricorda che il consumo varia col quadrato della velocità del treno e che una linea ferroviaria ad elevati standard prestazionali richiede basse pendenze e ciò, di massima, comporta anche alti costi di investimento. Ciò rende critico, e forse addirittura negativo, il bilancio complessivo di un'opera basata su velocità sia pure relativamente alte, anche se sono indubbi i vantaggi in termini di regolarità e qualità del servizio.

Karel Vinck fa presente che per la Rotterdam-Genova, sulla base delle infrastrutture esistenti o già programmate, si è ancora nella fase di valutazione dei costi/benefici avendo, da un lato, i costi del trasporto ferroviario e, dall'altro, i vantaggi in termini di mobilità, di consumo energetico e di riduzione di emissioni di CO₂, in linea con gli obiettivi posti dal protocollo di Kyoto.

Alain Baron fa presente che la Commissione europea nominerà presto un coordinatore anche per i corridoi marittimi per le autostrade del mare che dovranno integrarsi con le altre modalità.

Andrea Debernardi chiede se lo studio effettuato sul corridoio Rotterdam-Genova ha determinato la definizione di standard e valori di riferimento in particolare di velocità per la circolazione ferroviaria dei treni passeggeri. Fa presente che i dati forniti da RFI sulla capacità effettiva della Linea Storica non sono stati condivisi in sede di Osservatorio che, nella valutazione di tale dato, ha deciso di escludere i fattori limitativi legati all'eser-



Corridor D

■ Letter of Intent signed on 12 December 2006



Corridor E

■ Letter of Intent under preparation



cizio. Karel Vinck osserva che non sono stati individuati standard di riferimento ma solo il numero di treni previsti in relazione a velocità medie nelle tratte in modo da migliorare la capacità complessiva del corridoio.

Mario Villa, evidenzia l'esistenza di benefici marginali derivanti dalla ottimizzazione del corridoio; Karel Vinck precisa che il corridoio è il risultato delle decisioni autonome dei Governi in materia infrastrutturale e che invece la Commissione vuole migliorare la qualità del servizio per favorire il riequilibrio modale.

Ciò può avere conseguenze in termini di prezzi che devono essere in equilibrio con i costi, come in Svizzera dove, per perseguire l'obiettivo di qualità del servizio, il traffico viaggiatori costa il 30 per cento in più ma è il migliore d'Europa e fornisce ricadute importanti sotto il profilo ambientale riducendo l'uso dell'auto.

Su domanda di Carlo Alberto Barbieri circa la determinazione della Commissione di estendere l'applicazione degli obiettivi fissati per il Corridoio A in particolare anche al Corridoio D, Karel Vinck precisa che gli obiettivi di miglioramen-



Is the objective agreed in the MoU achievable on the basis of the corridor studies? "Implementation of the ETCS within the 10-12 years indicative timeframe" (2015-2017)	
Corridor A : Rotterdam- Genoa	Rotterdam – Oberhausen: L2 – 2012 Oberhausen – Mannheim: L2 – 2015 Mannheim – Genova: L2/L1 - 2012
Corridor B : Stockholm – Naples	Stockholm – German Border: L1/L2 – 2015 Flensburg – Hannover: L2 after 2020 Hannover - M_nchen: L2 after 2020 M_nchen – Kufstein: under examination W_rgl – Innsbruck: L2 - 2012 Innsbruck – Verona – Napoli: L1/L2 - 2014
Corridor C : Antwerp-Basel –Lyon	Antwerpen Bettembourg: L1 – 2012 Bettembourg – Basle: L1 – 2009/2010 Athus – Dijon: L1 – 2014 Dijon – Lyon: L1 – 2016/2017
Corridor D : Valencia-Lyon – Ljubljana	Valencia – Tarragona – Port-Bou: L1 - 2014 Tarragona – Perpignan: L2 – 2009 Perpignan – Lyon: L1 – 2012/2016 Lyon – Modane – Torino: L1 – 2014 Torino – Milano: L1 – 2012 Milano – Ljubljana: L1 – 2013/2014
Corridor E : Dresden – Prague – Budapest	Dresden – D_n: L2: 2020 D_n – Praha – B_eclav: L2: 2010-2011 B_eclav – Bratislava – Budapest: L1: 2015
Corridor F : Duisburg-Berlin-Warsaw - Terespol	German section L2: 2020 Polish sections to be confirmed

to non sono stabiliti per l'intera rete TEN ma arco per arco, dopo preventiva analisi e previo accordo dei Governi.

Karel Vinck, sulla base di ulteriori interventi da parte dei presenti sul recupero di efficienza del sistema, sugli investimenti in materia di trazione e di segnalamento, precisa le modalità di coordinamento tenuto conto della complessità di assumere decisioni volte all'ottimizzazione delle linee in considerazione delle diverse esigenze dei vari Governi, amministrazioni e società di gestione. In particolare è stato stabilito che, per gli interventi di competenza dei Governi, sia il comitato di gestione a proporli al comitato esecutivo. Il comitato di gestione stesso è in grado di fornire i dati per le valutazioni di partenza. Circa la misura del riequilibrio modale ottenibile sulla tratta Torino-Lione, rileva che non sono previste misure politiche a favore del trasporto modale che restano di competenza dei Paesi membri e che, relativamente al Corridoio Rotterdam-Genova, è previsto, alla fine, un riequilibrio del 5-6 per cento del traffico stradale.

Alain Baron precisa che si tratta di recupero di efficienza e che la Commissione ha fornito i propri indirizzi in materia di incentivazione del trasferimento modale, le cui modalità di attuazione spettano ai singoli Governi.

Saverio Palchetti, in considerazione del problema di sicurezza dell'esercizio dell'autostrada ferroviaria sollevato in seno alla Commissione intergovernativa per la Torino-Lione, chiede come la Commissione stia affrontando il problema generale della sicurezza sui corridoi.

Karel Vinck rileva che il problema della sicurezza non è stato rilevante nella tratta Rotterdam-Genova, tuttavia riveste un'importanza notevole a causa dell'incidenza sulla capacità.

A seguito della precisazione di Andrea Debernardi in merito all'esistenza di divergenze tra i componenti dell'Osservatorio ed RFI ed LTF in merito ai dati di traffico ed alla capacità, Mario Virano chiede se sussistono le condizioni perché la Commissione europea nella valutazione del Corridoio D possa assumere le risultanze del lavoro dell'Osservatorio. Alain Baron, sottolineando che la Commissione europea considera il lavoro dell'Osservatorio essenziale, fa presente tuttavia che per l'utilizzo delle risultanze del lavoro svolto occorrerà una trasmissione formale da parte del Governo italiano.

Sintesi conclusiva. Mario Virano, in chiusura di riunione, puntualizza nel modo seguente le argomentazioni svolte:

- 1) il lavoro della Commissione europea non ha come obiettivo quello di ridisegnare le reti di trasporto europee e le caratteristiche tecniche, ma interviene sulle reti esistenti ottimizzandole sul versante delle tecnologie, cercando di eliminare le diversità tecniche e normative per incrementarne l'attrattività commerciale; ove emergano situazioni di criticità, verranno avanzate proposte ai Governi;
- 2) ciascun corridoio è composto da tratte dotate di caratteristiche proprie che, specie per quelle alpine, possono essere rilevanti per l'intero corridoio. Premesso che finora, nei lavori dell'Osservatorio, non è emerso alcun elemento di contrarietà alla decisione del passaggio del Corridoio 5 in Valle di Susa e in quella della Maurienne, occorre quindi verificare se l'attuale Linea Storica nel suo complesso, nel versante italiano e francese, con le migliorie già previste nel 2008 ed eventualmente con le altre misure aggiuntive in grado di consentire una capacità massima di circa 200 treni/giorno risulti sufficiente o meno in relazione agli scenari disegnati dalla Commissione europea per ciascun corridoio;
- 3) il trasferimento modale resta un obiettivo prioritario per i sei corridoi ferroviari in esame in merito al quale i Governi sono impegnati a definire delle misure specifiche nel quadro già definito in sede di Commissione europea.

Lettera

**di Karel Vinck al Presidente dell'Osservatorio,
Mario Virano, inviata il 31 gennaio 2007
a seguito dell'audizione del 12 gennaio.**

Egregio Presidente,

vorrei ringraziarLa per l'accoglienza che mi ha riservato in occasione della mia visita a Torino e per la qualità del dibattito al quale ho partecipato. Come da Lei richiesto, troverà di seguito un certo numero di elementi che completano le considerazioni espresse in occasione della riunione del 12 gennaio a Torino e che potrebbero apportare un utile contributo alle riflessioni del vostro gruppo di lavoro.

Ammodernamento del sistema di segnalazione della linea, installazione d'ERTMS livello 2 - L'installazione dell'ERTMS livello 2 sulla Linea Storica è sempre possibile e permetterebbe un surplus di capacità (che meriterebbe di essere quantificata con precisione, in particolare se ci si trova in presenza di convogli con caratteristiche quali la velocità, la lunghezza, la frequenza delle fermate ecc... molto dissimili) ma che sarebbe marginale in rapporto alla capacità addizionale che può offrire una nuova infrastruttura. L'installazione dell'ERTMS livello 2 non potrebbe in nessun caso fronteggiare - a lungo termine - l'aumento di traffico, in particolare se dovesse essere attuata una politica di riequilibrio modale. Sul corridoio Rotterdam-Genova, gli Stati membri hanno infatti deciso che, per i tratti più congestionati o che presentano difficoltà di gestione, è più sensato realizzare nuove infrastrutture piuttosto che accontentarsi di ammodernare il sistema di gestione del traffico.

Capacità della linea - Questa sembra essere una delle principali questioni nell'ambito delle vostre discussioni. Personalmente, credo che le differenze, tutto sommato marginali, del livello di capacità della linea, menzionate nella riunione, rappresentino di fatto un aspetto secondario. Che la capacità sia di 180 o di 200 treni al giorno, sostanzialmente è la stessa cosa. Bisogna capire che, se su una certa linea ferroviaria circolano convogli con caratteristiche differenti, la gestione della linea diventa molto complessa e l'utilizzo di quest'ultima può facilmente essere soggetto a incidenti che intralciano in modo significativo il traffico. La frequenza di questi incidenti è tanto più importante e il suo impatto tanto più accentuato quanto più ci si avvicina al livello massimo di capacità della linea. In queste condizioni, oltre la capacità massima teorica, bisognerebbe determinare l'optimum al di là del quale il servizio ferroviario su questa stessa arteria può facilmente peggiorare. Come avevo già precisato, la regolarità e la puntualità del servizio e più in generale il suo livello di qualità sono elementi essenziali per garantire la competitività del trasporto ferroviario. Se il trasporto ferroviario, in particolare sulle lunghe distanze, non è in grado di assicurare un livello di qualità sufficiente, si assiste a una fuga massiccia dei clienti della ferrovia i quali possono facilmente rivolgersi al trasporto su strada. Il rischio che si corre, in particolare per una linea con caratteristiche difficili come la Linea Storica Chambéry-Torino, è che, al di là di un certo livello di traffico, la regolarità del servizio sia alterata dal minimo incidente, rendendo di fatto il trasporto ferroviario poco competitivo e quindi poco interessante. In altri termini, il traffico aumenta finché il livello di qualità del servizio non comincia a peggiorare fortemente, fatto che provoca una fuga dei clienti che genera a sua volta un calo del traffico. Se si può considerare che il livello di qualità del servizio dipende in primo luogo dagli operatori ferroviari, i limiti legati all'infrastruttura ricoprono in egual misura - qui in modo particolare - un ruolo chiave in questa situazione.

La necessità di disporre di una infrastruttura adeguata - Il mio ruolo non è quello di sostituirmi ai decisori politici che devono riflettere sull'opportunità o meno di realizzare il progetto

Lione-Torino. Tuttavia, in considerazione di quanto sopra esposto, numerose sono le argomentazioni a favore della realizzazione di una linea nuova piuttosto che l'ammodernamento di una linea già vecchia e il cui profilo è poco adatto al moderno trasporto di merci.

Credo che una delle argomentazioni più forti a sostegno di questa nuova infrastruttura sia la volontà di favorire il riequilibrio modale in zone sensibili come le Alpi. Questa nuova linea non deve essere vista solo come una semplice infrastruttura, essa rappresenta anche uno strumento di politica dei trasporti.

Se in questo ambito la Francia e l'Italia dovessero accordarsi sulla realizzazione di un servizio di autostrada ferroviaria o di trasporto combinato che sia competitivo rispetto alla strada tra Lione e Torino o Milano, questo servizio dovrà imperativamente possedere i seguenti requisiti: la frequenza dovrà essere alta, la durata del percorso ragionevole e la regolarità esemplare. Sembrerebbe difficile che la Linea Storica - con i suoi limiti fisici - possa portare un contributo, salvo che simbolico, a questo progetto.

Essenziale è anche non omettere di ricordare quali potrebbero essere i vantaggi di questa nuova infrastruttura per gli abitanti delle valli interessate. La realizzazione di una linea nuova, in aggiunta alla Linea Storica, permetterebbe di specializzare le infrastrutture su tipi di treni con caratteristiche simili: la Linea Storica sarebbe soprattutto dedicata al traffico locale e regionale, mentre la nuova infrastruttura sarebbe utilizzata da treni per trasporto merci o viaggiatori di lunga percorrenza. La realizzazione di una linea nuova, in galleria, lontano dai centri abitati deve inoltre essere percepita come un elemento di miglioramento della qualità della vita delle popolazioni locali. Il numero di 180 o 200 treni - di cui la maggior parte treni di trasporto merci - che circolano in ambiente densamente urbanizzato, risulta difficilmente accettabile socialmente.

D'altra parte non bisogna dimenticare i vantaggi - dal punto di vista ambientale - che potrebbero derivare da una maggior utilizzazione del trasporto ferroviario in una zona particolarmente vulnerabile, come le Alpi, al riscaldamento climatico e che si tradurrebbe nello specifico in una riduzione significativa delle emissioni di CO₂ e altri inquinanti atmosferici.

In questo contesto la specializzazione delle linee permetterebbe così di ottenere un surplus di capacità per rispondere, non solo all'aumento tendenziale della domanda di trasporto, ma anche alla volontà di attuare una politica di riequilibrio modale che vedrebbe il trasferimento di parte del traffico dalla strada alla rotaia (dunque meno camion). La Linea Storica potrebbe da quel momento rivestire un ruolo di servizio metropolitano molto più sviluppato tra i principali agglomerati situati sul suo tracciato, a beneficio dei loro abitanti.

Con la speranza di avere fornito, attraverso queste considerazioni, degli elementi utili che Le permetteranno di portare avanti il confronto in seno al gruppo di lavoro da Lei presieduto, la prego di accettare i miei più cordiali saluti.

Karel Vinck