

La Linea Storica e l'Autostrada ferroviaria

Audizione del 16 gennaio 2007 di Roberto Cinquegrani, Presidente e Amministratore delegato di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), dedicata allo stato di attuazione del sistema in corso di sperimentazione fra Aiton e Orbassano (presente Noël Belin).

Introduzione. Mario Virano presenta Roberto Cinquegrani, Presidente e Amministratore delegato della società Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) che nell'occasione rappresenterà anche l'azionista italiano Trenitalia e, in rappresentanza dell'azionista francese SNCF, Noël Belin, Direttore dei progetti sud-europei di SNCF, che insieme trattano delle caratteristiche e dei vincoli della sperimentazione in atto dell'autostrada ferroviaria (AF) tra Orbassano e Aiton nel quadro della situazione complessiva del trasporto delle merci tra l'Italia e la Francia.

In proposito è stato trasmesso il rapporto finale dell'audit svolto dal Governo francese sull'Autostrada Ferroviaria Alpina all'inizio del 2006, in vista della decisione sulla prosecuzione della sperimentazione in corso.

Quadro generale. Roberto Cinquegrani ricorda che il progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina sulla Linea Storica è nato per sperimentare una nuova tecnologia di trasporto combinato, il Modalohr, caratterizzato da convogli con carri ribassati per il trasporto di camion, autoarticolati, semirimorchi da 3,70 metri di altezza massima, dato il gabarit ridotto delle attuali gallerie; la trazione è assicurata dai locomotori interoperabili BB 36000 di SNCF di prima generazione.

Il servizio è entrato in esercizio nel novembre 2003 a seguito della realizzazione dei terminali dedicati e di due mesi di pre-esercizio. I terminali sono stati collocati a Orbassano e Aiton, in posizione semplice da gestire ma non ottimale dal punto di vista commerciale perché la breve distanza (175 chilometri) non favorisce l'offerta. Infatti l'area di attrazione dipende dalla lunghezza del trasporto. In altri casi, sempre per il superamento di ostacoli naturali o per necessità logistiche come tra Austria e Svizzera e tra Perpignan e Lussemburgo, i terminali superano i 400 chilometri o, nel secondo caso, è previsto che la distanza fra loro superi i 1.000 chilometri.

Nel corso del primo anno si sono dovuti affrontare problemi tecnici di avvio e quindi i risultati sono stati inferiori alle attese. Successivamente, prima la chiusura del traforo autostradale del Frejus, nel 2004, e poi la sottoscrizione di accordi commerciali (specie con produttori di sostanze chimiche) nel 2005, hanno consentito di incrementare il trasporto di cisternati soprattutto non accompagnati. Il non accompagnato si sta affermando per l'economia derivante dal non trasporto della motrice.

Attualmente operano due treni nei due sensi (quattro navette) e il modello di esercizio utilizzato è entrato a far parte della logistica di operatori francesi. Questo modello non può per ora essere modificato a causa dei vincoli imposti dall'esistenza di un unico binario di salita e discesa e dal numero limitato dei carri.

Per il 2007-2008 è prevista al massimo una quinta navetta in più, ma le possibilità di sviluppo del modello stesso a seguito della realizzazione del nuovo gabarit sono ancora da approfondire oltre alla eventualità di uno spostamento dei terminali per aumentare l'attrattività del servizio. A tal fine è stata costituita una apposita task force composta dai Ministeri dei trasporti italiano e francese.

Aspetti economici. Roberto Cinquegrani precisa che la sperimentazione è resa possibile dai contributi degli Stati che per il primo triennio sono stati pari a 23,5 milioni di euro per Stato e sono stati insufficienti in considerazione dei rilevanti problemi tecnici che è stato necessario risolvere in fase di start up.

Attualmente il contributo è pari al 66 per cento dei costi, quindi solo un terzo viene coperto dal mercato. Per altri collegamenti, come Novara-Friburgo e Trieste-Villach, il contributo è del 50 per cento e 38 per cento.

Una voce importante dei costi è quella dei locomotori, particolarmente performanti e in grado di operare accoppiati, il cui costo è pari a circa 4,3 milioni di euro. La società AFA è una Srl con 30 mila euro di capitale, detenuta al 100 per cento da Logistica SA, società di capitali di diritto francese detenuta al 50 per cento da Trenitalia e SNCF. Tale struttura era stata definita per consentire l'ingresso nel capitale anche dei gestori delle tratte autostradali.

Noël Belin rileva la complessità del progetto, in particolare sotto il profilo tecnologico, che rende la sperimentazione difficile anche per le caratteristiche della Linea Storica di tratta di montagna e per i lavori in corso.

Ribadisce che il mercato risponde anche se, in assenza di sovvenzioni statali, il modello economico non reggerebbe.

SNCF sta valutando l'equilibrio economico del servizio di autostrada ferroviaria per il non accompagnato sulla tratta Perpignan-Lussemburgo che, soprattutto per la lunga distanza, presenta significative caratteristiche di attrattività per il mercato.

Su domanda di Giannicola Marengo, Roberto Cinquegrani e Noël Belin fanno presente che si sta studiando il riposizionamento dei terminali che prevede la collocazione di un terminale oltre Torino e uno nei pressi di Lione. La Regione Rhône Alpes ha ipotizzato dodici possibili localizzazioni che da alcune settimane sono in corso di esame nel dibattito pubblico presieduto dal Prefetto di Lione. Le consultazioni con gli operatori indicano come commercialmente appetibile l'attuale terminale di Torino nonché di interesse l'ipotesi di un terminale verso Novara.

Angelo Tartaglia chiede se sono stati eseguiti approfondimenti in merito ai volumi di traffico ed all'ammontare delle tariffe che dovrebbero essere applicate per ottenere un bilancio del servizio che sia in equilibrio senza sovvenzioni pubbliche.

Osserva inoltre che la maggiore aggregazione dei trasportatori in Francia agevola la definizione di accordi per l'uso dell'Autostrada Ferroviaria Alpina.

Roberto Cinquegrani fa presente che attualmente il 33 per cento dei ricavi viene dal mercato con tasso di occupazione delle tracce del 67 per cento e con basse potenzialità di crescita; ciò comporta che tutta la differenza dovrebbe essere scaricata sul prezzo, determinando un prezzo fuori mercato. Il prezzo, infatti, oltre a essere funzione della distanza, è anche funzione della velocità che, attualmente, è al di sotto dei 40 Km/h, considerando anche i tempi accessori di carico e scarico.

Sottolinea inoltre che, in considerazione dell'elevata frammentazione degli operatori italiani del trasporto, e del modello di servizio attuale, appare difficile raggiungere l'equilibrio economico senza sovvenzioni statali.

Mario Villa, concordando con la frammentazione dell'autotrasporto italiano e dopo aver posto l'accento sulla necessità di una sua riorganizzazione, rileva che potrebbe essere interessante lo studio di scenari che prevedano un aumento dei terminali così da intercettare flussi ulteriori da ricondurre poi sull'asse Torino-Lione.

Mario Virano osserva che, superata la fase sperimentale, ci sarebbero i presupposti per una politica di divieto al trasporto di merci pericolose via strada e autostrada privilegiando il trasporto delle stesse sull'autostrada ferroviaria.

A tal fine è stata insediata una Commissione interministeriale sulla sicurezza dell'autostrada ferroviaria. Inoltre, dal punto di vista commerciale, non potendo rimuovere la limitazione di gabarit, si potrebbe migliorare il cadenzamento per venire incontro alle esigenze degli operatori.

Roberto Cinquegrani rileva che il trasporto di merci pericolose per il tramite dell'autostrada ferroviaria non incontra più i vincoli e le limitazioni di carico imposte fino al 2006 che risultavano dettate dalla natura sperimentale del servizio e dalla necessità di verificarne la sicurezza.

Oggi sull'AFA viaggia il 40 per cento di merci pericolose. Indubbiamente tale valore può essere migliorato e per far ciò occorrerebbe approfondire lo studio sulle O/D di tale tipologia di traffico. A tale proposito Lione rappresenta un importante centro industriale di prodotti chimici.

L'ipotesi di un incremento dei terminali che operano come in una logica di hub and spoke per migliorare la raccolta, pone il problema della funzione economica per gli spoke (attività di adduzione) che è dispendiosa e rende poco attrattiva l'autostrada ferroviaria rispetto alla strada. Pertanto tale funzione di adduzione viene effettuata direttamente su gomma.

Su domanda di Maria Sorbo, Roberto Cinquegrani precisa che l'area di attrazione dei traffici che interessano l'autostrada ferroviaria è diversa in Italia e in Francia, essendo più dispersa in Italia e più concentrata in Francia, entro un raggio di circa 250 chilometri, con un bacino d'utenza che si allarga all'aumentare delle distanze coperte dal servizio.

Paolo Comastri, in considerazione dello svantaggio in termini di tempi di percorrenza determinato dall'autostrada ferroviaria, chiede chiarimenti in merito all'incidenza delle operazioni di carico e scarico sul gap di tempo tra strada e ferrovia.

Roberto Cinquegrani osserva che le operazioni di scarico con il sistema Modalohr risultano abbastanza rapide grazie al piano basculante, mentre le operazioni di carico necessitano di tempi maggiori per il controllo della sagoma.

Saverio Palchetti, dopo aver precisato che la sperimentazione di AFA non è di competenza della Commissione intergovernativa (CIG), fa presente che la Commissione ne è puntualmente informata dai Ministeri competenti.

L'interesse sull'autostrada ferroviaria è cresciuto in occasione del blocco per l'incidente nel tunnel stradale del Frejus: sul tema sono stati svolti da LTF degli studi per comprenderne le potenzialità e le possibili applicazioni in vista di un suo impiego nella nuova linea; inoltre se ne occupano il gruppo di lavoro Trasferimento modale, come alternativa al "tutto strada", e il Comitato degli Operatori ferroviari nel cui interno è stato chiesto in particolare di poter consentire il transito nella Linea Storica ai convogli di autostrada ferroviaria che utilizzano carri diversi dal Modalohr.

Per superare i limiti di economicità dell'autostrada ferroviaria e per massimizzarne la redditività è stata ipotizzata, nel lungo termine, la possibilità di far transitare convogli da 1.500 metri a fronte dei 750 metri di progetto che costituirà per molti anni il limite tecnico imposto dalla infrastruttura ferroviaria.

Sulle navette AFA sono attualmente trasportati prevalentemente semirimorchi (non accompagnati) e tra questi numerose cisterne trasportanti merci pericolose.

Circa la sicurezza sulla Linea Storica fa presente infine che le Prefetture hanno evidenziato la problematica della compatibilità del transito contemporaneo di treni passeggeri e di treni trasportanti merci pericolose.

Carlo Di Gianfrancesco rileva che sarebbe utile disporre dei dati anche parziali del monitoraggio del progetto AFA, attualmente in corso, così come richiesto dal Comitato di gestione, di cui fanno parte il Ministero dell'ambiente e il Ministero delle infrastrutture, tenuto conto che i dati definitivi saranno disponibili solo a fine marzo.

Aggiunge che nell'ambito della procedura di scoping, il Ministero dell'ambiente ha chiesto, ai fini di una completa analisi del trasferimento modale anche sotto il profilo dei benefici ambientali attesi, l'integrazione di alcuni aspetti e parametri ambientali nell'ambito dello studio di impatto ambientale avviato da LTF.

Elena Lucchetti illustra la presentazione preparata da LTF in merito all'ipotesi di un'autostrada ferroviaria a grande sagoma sulla nuova linea allo studio (basata su una galleria di base), su una distanza di circa 300 chilometri, che considera come dato di base per il dimensionamento tecnico dell'autostrada ferroviaria un valore del traffico pari a 600/800 mila veicoli pesanti e una velocità massima di 120 chilometri/ora.

Angelo Tartaglia osserva che il numero considerato nello studio (600/800 mila veicoli pesanti) è pari al totale di traffico che passa attualmente per il Frejus stradale e quindi appare poco realistico perché, stante le previsioni, si dovrebbe ipotizzare un trasferimento totale del traffico dalla strada alla ferrovia oppure una crescita doppia del traffico stradale rispetto ad oggi.

Anche se risulta complicato prevedere come reagirà il mercato, si possono studiare le soglie di economicità dell'autostrada ferroviaria in relazione a scenari attendibili.

Francesco Sirchi fa presente che gli argomenti in discussione sono di interesse specifico del Ministro dei Trasporti che sta per completare la stesura delle Linee guida del Piano Generale della Mobilità.

In esso, sancita l'esigenza prioritaria del trasferimento modale, si determinano le misure per favorire l'aggregazione dei trasportatori su gomma in società, si studiano i flussi di traffico per verificare le possibili alternative al "tutto strada" e si approfondiscono le soluzioni che danno maggiori garanzie di sicurezza prevedendo l'applicazione del sistema satellitare "Galileo".

Paolo Foietta sottolinea che l'autostrada ferroviaria consente un aumento della flessibilità su un sistema integrato mediante un allargamento delle tratte combinate strada-ferrovia.

Gérard Cartier precisa che per la previsione della domanda occorre prendere in considerazione, oltre ai trafori autostradali del Frejus e del Monte Bianco, attraverso i quali oggi passano 1,4-1,5 milioni di veicoli pesanti l'anno, anche il transito di Ventimiglia, che ne porta altri 1,2-1,3 milioni. In tal modo, all'orizzonte 2020 risultano credibili le previsioni fatte da LTF di sviluppo dell'autostrada ferroviaria, applicando tariffe pari all'80 per cento di quelle autostradali.

Enzo Gino osserva che parlando di autostrada ferroviaria è necessario valutare oltre ai benefici economici anche quelli sociali ed ambientali valutando le esternalità positive del servizio. Sottolinea l'importanza di valutare la capacità della nuova linea di supportare un trasferimento modale significativo.

Noël Belin sottolinea che, da parte francese, c'è molta fiducia nello sviluppo futuro dell'autostrada ferroviaria: recentemente, in sede di dibattito pubblico nella valle del Rodano, dove c'è una forte esigenza di riduzione del traffico pesante, è emerso l'interesse per l'autostrada ferroviaria, a patto che si risolvano i problemi di economicità, di affidabilità delle tracce e di puntualità per aumentare il tasso di riempimento.

Il servizio sperimentale attualmente in corso ha mostrato l'efficacia degli accordi nella logistica con grandi gruppi francesi e il combinato nelle varie forme tra cui l'AF non

accompagnata appare la soluzione migliore. Su un tale indirizzo SNCF ha basato il suo nuovo piano di ristrutturazione del trasporto merci prevedendo una ripresa a partire dal 2010.

Sintesi conclusiva. Mario Virano, dopo aver ricordato che sul tema dell'autostrada ferroviaria sono stati messi a disposizione dell'Osservatorio gli atti dell'audit francese, sottolinea che qualora la simulazione eseguita da LTF inerente l'utilizzo dell'autostrada ferroviaria da parte di 600 mila veicoli pesanti facesse riferimento allo scenario attuale, ciò comporterebbe la necessità di prevedere un trasferimento rilevante dalla strada alla ferrovia.

Appare evidente che se fosse applicata una politica di trasferimento modale così incisiva, i piani finanziari delle concessionarie autostradali dovrebbero essere rivisti perché si determinerebbero dei vuoti finanziari.

In questa ottica la complessa struttura societaria prevista per AFA, con la possibilità di ingresso nel capitale dei gestori autostradali, può essere vista come una misura correttiva per gestire le perdite subite dalle concessionarie autostradali a causa dell'applicazione di una rigida politica di trasferimento modale.

A conclusioni diverse si perverrebbe laddove si sostenesse che solo il traffico aggiuntivo, rispetto ai dati attuali, dovrebbe essere trasferito sulla ferrovia.