

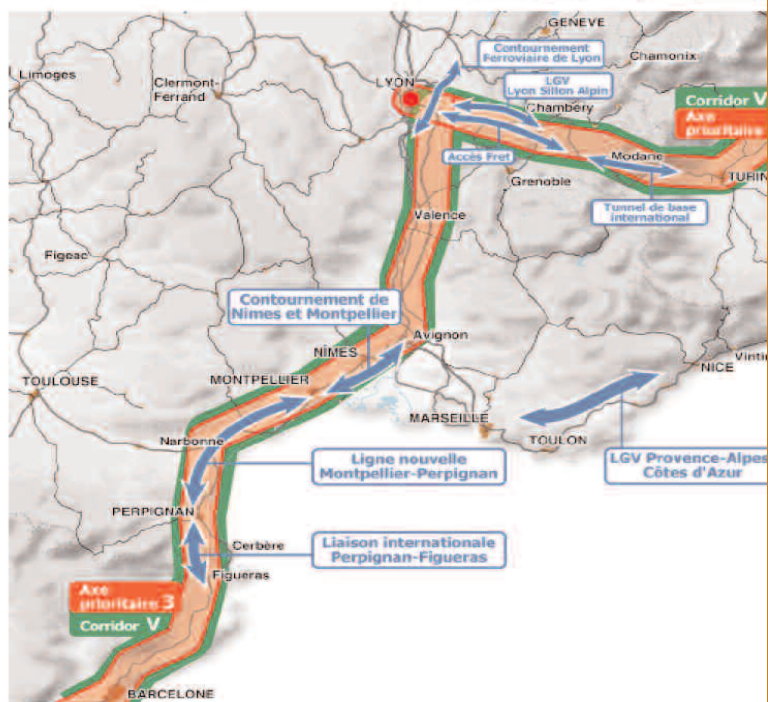
La Linea Storica e i progetti sulle reti di Francia e Spagna

Audizione del 16 gennaio 2007 di Noël Belin, Directeur délégué aux projets sud-européens de SNCF, dedicata agli interventi in corso e previsti sulla rete ferroviaria del sud della Francia e alle relazioni con i progetti di potenziamento previsti o in corso in Spagna e Italia

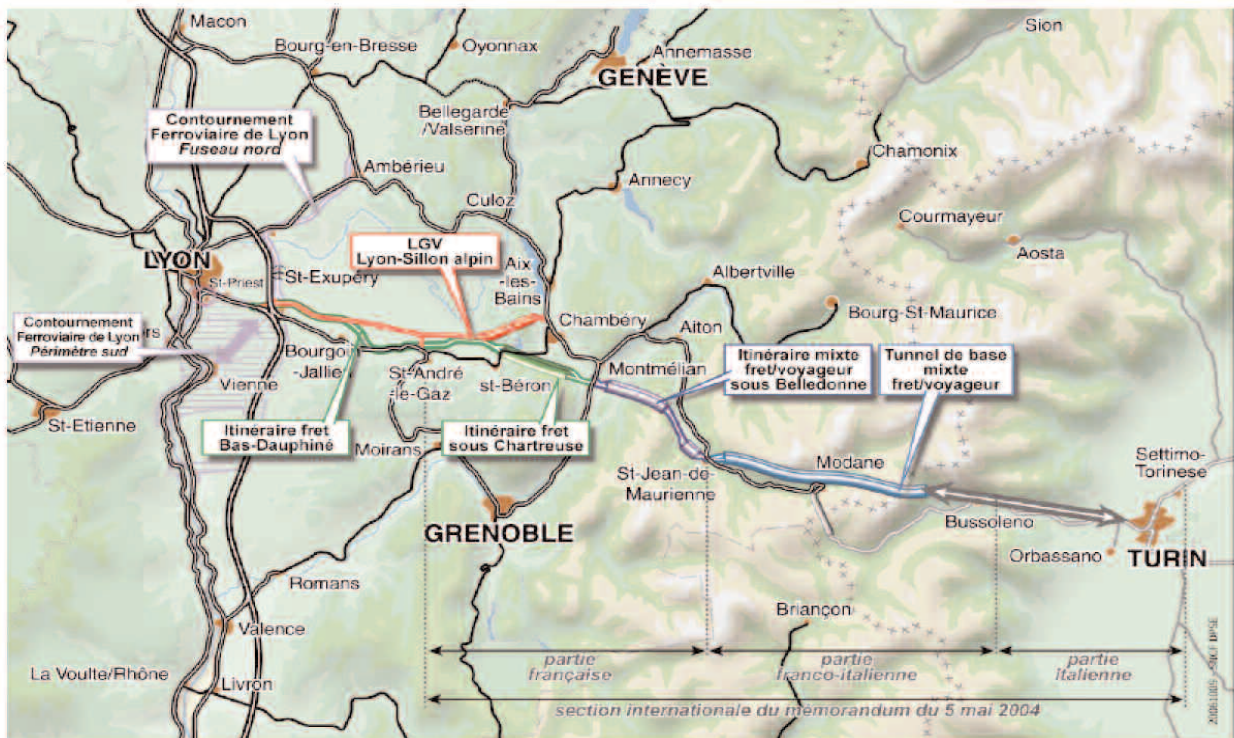
Les projets de lignes nouvelles en France

- De nombreux projets de lignes nouvelles en France vont contribuer à faciliter les échanges Franco-italien par voie ferrée :

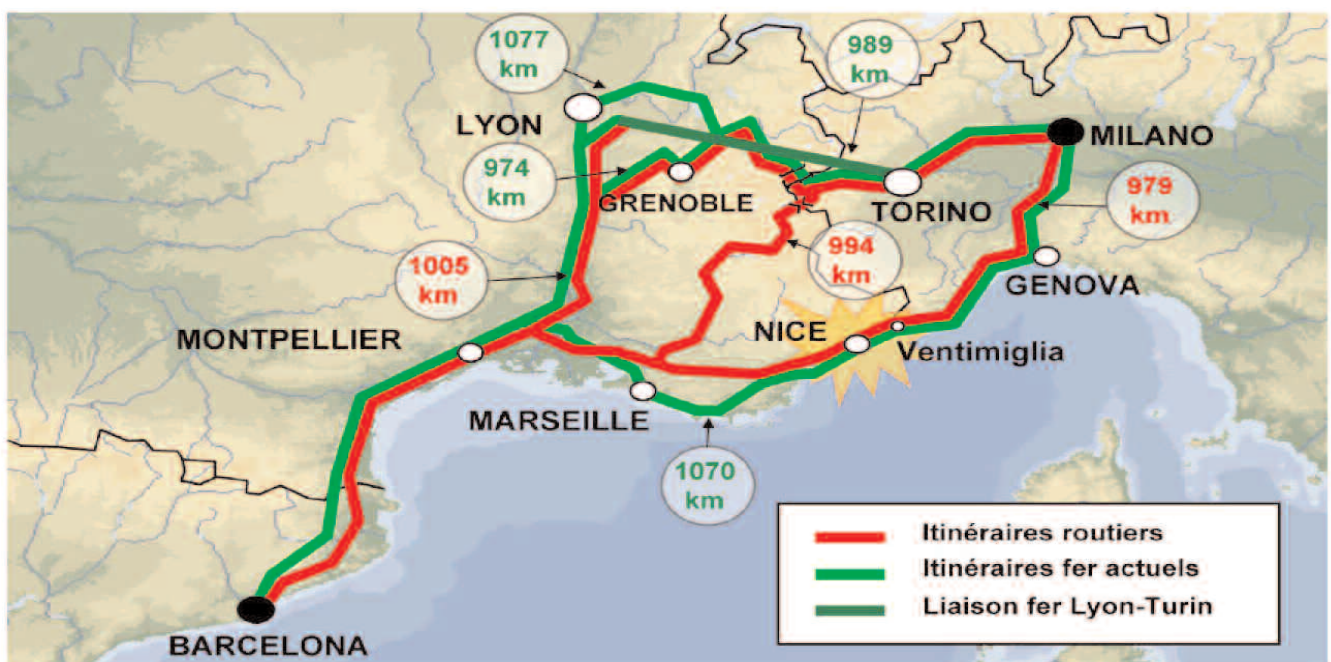
- Lyon –Turin
- Barcelone - Nîmes
- LGV PACA



Les projets de lignes nouvelles du Lyon-Turin coté France



Les itinéraires fret Espagne – France - Italie



Nota aggiuntiva

di Noël Belin sul collegamento transalpino fra Italia e Francia, inviata all'Osservatorio dopo l'audizione del 16 gennaio 2007

1 - La situazione con le linee attuali

- L'accesso alla Valle della Maurienne è oggi possibile principalmente attraverso l'itinerario Ambérieu - Culoz - Chambéry - Montmélian e parzialmente attraverso la linea di Grenoble; il binario unico St André le Gaz-Chambéry è essenzialmente utilizzato dai servizi viaggiatori. Il tratto Aix-les Bains - Montmélian è comune a diversi assi, con un traffico regionale in forte crescita.
- La linea della Maurienne è una linea di montagna con forti pendenze (superiori al 30 per mille) il cui attraversamento richiede una gestione difficile e costosa che consiste nel trainare i convogli con diverse locomotive, o nel porre dei limiti al carico dei convogli. Nel caso, è necessario cambiare locomotiva alla frontiera.
- La sagoma ridotta dei tunnel della Valle della Maurienne e del Moncenisio limita lo sviluppo del combinato (non possono passare tutti i container) e limita la sperimentazione dell'autostrada ferroviaria alle sole cisterne o cassoni bassi.

2 - Le azioni in corso

Sono in corso o in progetto degli ammodernamenti di linee che mirano a migliorare le possibilità d'accesso alla Valle della Maurienne in particolare attraverso il Sillon Alpin (Valence - Grenoble - Montmélian). Tali ammodernamenti consistono anche in incrementi dell'energia di trazione elettrica e dell'ampliamento della sagoma a GB1 tanto sugli assi Ambérieu - Maurienne che nel tunnel del Moncenisio. Questa sagoma è compatibile con il passaggio della maggior parte dei container marittimi su vagoni classici o con il passaggio dei tre quarti del parco di automezzi pesanti su vagoni del tipo "Modalohr".

La fine delle operazioni di ampliamento della sagoma è prevista per l'inizio del 2009.

Al termine di questi interventi la capacità operativa della Linea Storica attraverso il tunnel del Moncenisio potrebbe raggiungere 17,5 milioni di tonnellate, come indicato nel dossier dell'indagine di pubblica utilità.

3 - I progetti delle nuove infrastrutture

Le funzionalità che ci aspettiamo da queste nuove infrastrutture per le relazioni tra la Francia e l'Italia sono le seguenti:

- un aumento significativo delle capacità di trasporto merci ferroviario;
- liberare dei tracciati per i treni regionali;
- la diminuzione dei tempi di percorrenza viaggiatori tra Parigi, Lione, Torino e Milano.
- condizioni di gestione semplificate per un migliore risultato economico e una migliore qualità di servizio delle imprese ferroviarie con la costruzione di un tunnel di base (pendenza ridotta al 12 per mille);
- condizioni tecniche di autostrada ferroviaria di attraversamento di ostacoli a grande sagoma (possibilità di 600.000 camion all'anno).

Il progetto Torino-Lione

L'attraversamento alpino è composto da diversi progetti e sotto progetti che hanno scadenze e livelli di studi differenti.

- Tunnel di base: l'indagine di pubblica utilità riguardante la parte francese dell'opera è stata realizzata tra il 23 maggio e il 30 giugno 2006. La dichiarazione di pubblica utilità (DUP) è attesa nel corso del 2007. Il Memorandum franco-italiano del 5 maggio 2004 prevede che gli Stati s'impegnino ad adottare dei provvedimenti per favorire il trasferimento moda-



le dalla strada alla ferrovia. Prevede inoltre che i pedaggi che saranno richiesti sulla nuova infrastruttura permettano un beneficio economico alle aziende ferroviarie.

- Accesso viaggiatori al tracciato alpino (LGV LSA) attraverso i tunnel di Dullin e dell'Epine: il progetto è allo stadio di Progetto Preliminare; la scelta dell'itinerario è stata stabilito dalla deliberazione ministeriale del 19 marzo 2002. Un protocollo d'intesa è stato firmato il giorno stesso. Esso impegna lo Stato, gli enti locali e RFF a partecipare al finanziamento (dell'ordine di 586 milioni di euro per gli enti locali, alle condizioni economiche del 2002).

- Accesso merci al tunnel internazionale attraverso un tunnel sotto Chartreuse e un tunnel misto sotto Belledonne: il progetto è allo stadio di studi preliminari, sebbene certi elementi siano stati oggetto di studio del Progetto Preliminare (PP).

Con deliberazione ministeriale del 17 febbraio 2006, preceduta da un supplemento di studio preliminare, il Ministro dei Trasporti ha bloccato il tragitto dell'itinerario e chiesto che la realizzazione del programma fosse studiata attraverso fasi successive integrando la LGV LSA. La SNCF partecipa agli studi collegati a questa decisione. Gli studi di fasaggio sono seguiti da un Comitato di Controllo specifico presieduto dal prefetto della Regione Rhône-Alpes che, in occasione della riunione del 20 dicembre 2006 ha espresso la sua preferenza per uno scenario di una prima tappa di fasaggio il cui costo ammonterebbe a 3,65 miliardi di euro.

Questo consiste in una linea mista da Grenay a Avressieux e poi in linee dedicate ad accedere al tracciato alpino: verso nord, attraverso i tunnel di Dullin e dell'Epine fino a Chambéry o Aix Les Bains/Annecy per i viaggiatori; verso sud attraverso una prima canna di tunnel sotto il massiccio della Chartreuse, fino a Montmélian, per il trasporto merci.

Questa opzione dovrà essere confermata da una deliberazione ministeriale.

- Circonvallazione ferroviaria dell'agglomerato urbano lionese: per la SNCF è uno dei progetti più importanti per i prossimi dieci anni: la parte nord del CFAL è allo stadio di PP (per un importo tra 1400 e 1600 milioni di euro alle condizioni economiche del 2005), quella sud allo stadio di studi preliminari; la deliberazione ministeriale del 26 dicembre 2005 conserva una traiettoria in gemellaggio con le infrastrutture autostradali per la parte nord della circonvallazione senza stabilire l'opzione di passaggio a Saint Exupéry (centro o Est dell'attuale stazione); fissa per di più un perimetro per studiare delle traiettorie di tracciato per la parte sud. Il ministro dei trasporti chiede allo stesso tempo di avviare gli studi di PP della parte nord e gli studi preliminari della parte sud affinché possa avviare l'indagine di pubblica utilità della parte nord avendo una visione d'insieme del programma.

4 - Vantaggi attesi per il trasporto viaggiatori, risparmi approssimativi del tempo di percorrenza per ognuna delle parti dell'itinerario dei treni con provenienza Parigi o Lione

Grazie alla LGV LSA così come previsto nel PP, i treni provenienti da Parigi o Lione avranno il tempo di percorso ridotto di circa 15 minuti per andare a Grenoble (grazie anche a un intervento a Voiron), 28 minuti per andare a Chambéry e 28 minuti per andare in Italia. Inoltre i treni con destinazione l'Italia guadagneranno 17 minuti con il tunnel di Belledonne (nel 2030), 42 minuti con il tunnel di base e 55 minuti con la tratta italiana.

5 - Vantaggi attesi per il traffico merci, aumento di capacità

La Commissione Intergovernativa (CIG) ha stabilito l'obiettivo di 40 milioni di tonnellate di traffico merci alla scadenza del programma completo; inoltre ha fissato un possibile fassaggio delle nuove infrastrutture, in pieno accordo con le deliberazioni ministeriali francesi; questo permetterà un progressivo aumento del carico di traffico:

- alla scadenza convenzionale del 2017, costruzione del tunnel di base e del primo tratto del tunnel sotto Chartreuse con accesso attraverso l'itinerario "Bas Dauphiné"; da notare che il CFAL, che contribuisce anch'esso agli scambi con l'Italia, deve essere realizzato alla stessa scadenza;
- alla scadenza convenzionale del 2022, costruzione della prima canna di tunnel sotto Belledonne e del secondo tratto di tunnel sotto Chartreuse;
- alla scadenza convenzionale del 2030, costruzione della seconda canna di tunnel sotto Belledonne.

Queste scadenze saranno senza dubbio da rivedere al momento opportuno. Inoltre, la realizzazione di un collegamento di tipo "lineare", senza interruzione di natura tecnica al passaggio della frontiera, porterà alle aziende quei miglioramenti significativi della qualità del servizio che loro stesse propongono ai loro clienti, miglioramenti indispensabili per la crescita del traffico ferroviario.

6 - Elementi congiunturali

Sulla linea attuale sono in corso importanti lavori che dureranno fino all'inizio del 2009, questo comporta la chiusura totale di cinque ore tutti i pomeriggi e la circolazione su un solo binario per il resto della giornata. Il traffico è così limitato a 6 milioni di tonnellate. Il memorandum franco-italiano del 5 maggio 2004 prevede che gli Stati adottino delle misure per favorire il trasporto modale dalla strada alla ferrovia. Sono da prendere in considerazione diversi scenari, come il divieto delle sostanze pericolose negli automezzi pesanti che attraversano la frontiera, aumento del pedaggio stradale, contingentamento dei valichi stradali ecc.

7 - I limiti della Linea Storica

A) Possibilità di standardizzazione fuori dalla portata dei mercati.

Oggi, le numerose curve e le forti pendenze ne limitano l'utilizzo a 650 tonnellate con una locomotiva, 1.150 tonnellate con due locomotive e 1.600 tonnellate se si aggiunge una locomotiva di spinta supplementare. La gestione di questo sistema è molto costosa ed esclude certi flussi di merci dai mercati ferroviari.

Questi limiti impediscono l'incremento di produttività che consiste nel far circolare treni lunghi e pesanti indispensabili per lo sviluppo.

Inoltre, lo sviluppo dell'interoperabilità delle locomotive, unico fattore di diminuzione importante "dell'effetto frontiera" che limita la produttività del sistema ferroviario, necessita di investimenti molto importanti da parte delle aziende ferroviarie e non si può considerare che nella prospettiva di miglioramento significativo nell'utilizzo di queste locomotive e nel numero di chilometri che esse percorrono, fatto che, a priori, esclude il loro utilizzo come locomotiva di spinta considerato il debole rendimento che questo rende.

B) Limiti per migliorare la regolarità.

La regolarità è il fattore determinante per la nostra clientela, e questa linea di montagna (1.295 metri di altitudine) è molto debole in quanto a regolarità, gli incidenti dovuti a cause climatiche sono numerosi, la velocità media dei convogli è spesso inferiore a 30 Km/h.

Non appena un binario è fuori servizio, come attualmente a causa dei lavori o a causa d'incidenti, la situazione diventa critica per i prodotti industriali sempre più organizzati in flussi concentrati. Il tunnel attuale rappresenta uno degli anelli deboli nel concetto di qualità degli spostamenti da un estremo all'altro su grandi distanze.

C) Limiti di capacità prevedibili verso il 2017-2020.

Come indicato nel dossier dell'indagine sulla pubblica utilità, la saturazione della Linea Storica sarà raggiunta a circa 17,5 milioni di tonnellate. Si ritiene che quando i lavori saranno terminati il traffico riprenderà il suo corso per tornare progressivamente al traffico del 1997 (10 milioni di tonnellate) sempre che saremo in grado di garantire un alto livello di qualità ai nostri clienti.

Tre fattori amplificheranno questa crescita:

- l'aumento molto rapido dei trasporti combinati classici, sia continentali che marittimi;
- misure di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia che sono attese a medio termine per i passaggi alpini;
- l'attraversamento senza cambio di scartamento dei binari alla frontiera spagnola a partire dal 2009 permetterà peraltro di canalizzare attraverso questo itinerario nuovi traffici ferroviari, visto che il passaggio ferroviario attraverso il valico di Ventimiglia è poco adatto al trasporto merci.

D) Limiti di sicurezza.

I lavori permetteranno di rispettare le norme in vigore, ma il rischio è che possano essere stabilite nuove norme che apporteranno restrizioni supplementari che potranno escluderci dal mercato. Il limite attuale di non fare incrociare teoricamente treni di viaggiatori con treni di materiali pericolosi nei tunnel pone già oggi difficoltà di gestione.

E) Limiti dei tempi di percorrenza dei viaggiatori.

Abbiamo rilevato una diminuzione dei flussi dei viaggiatori internazionali tra la Francia e l'Italia, dovuta principalmente alla diffusione delle compagnie aeree low cost e alla qualità insufficiente del servizio accentuata dai lavori.

Gli unici parametri che potranno permetterci di recuperare quote di mercato sul traffico aereo sono la diminuzione dei tempi di percorrenza e la regolarità dei treni che solo una nuova infrastruttura può permettere.

Conclusioni

La Linea Storica non potrà soddisfare a lungo le esigenze di aumento del traffico, di qualità dei servizi, di capacità e dei prezzi che i nostri clienti si aspettano. Il progetto di un nuovo tunnel con i suoi accessi è tale da eliminare per parecchio tempo l'insieme di quelle numerose restrizioni fisicamente temibili per permettere lo sviluppo auspicato dei traffici in modo poco inquinante: per schematizzare il modo ferroviario non produce che 6 g di CO₂ per tonnellata trasportata a km, mentre il modo stradale ne produce più di 100.