

QUADRO
E
R
N

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione

ALLEGATI

Documenti di lavoro

Tratta di valico

**Autostrada
ferroviaria**

Sintesi del Rapporto di valutazione dell'Autostrada Ferroviaria Alpina

Sintesi del documento integrale, distribuito all'Osservatorio, dell'indagine sulla sperimentazione in corso fra Bussoleno e Aiton, realizzata nel maggio 2006 dal Governo francese, citata da Roberto Cinquegrani, presidente e amministratore delegato di AFA, nell'audizione del 16 gennaio 2007

Nel marzo 1999 è avvenuto l'incidente della galleria del Monte Bianco che è costato la vita a 39 persone. Per trovare soluzioni alternative al mondo stradale, durante il vertice intergovernativo franco-italiano di Torino del 29 gennaio 2001 viene deciso di sperimentare un servizio di autostrada ferroviaria attraverso le Alpi. L'idea era anche di ridurre gli impatti negativi dovuti al trasporto merci, in particolare nelle zone sensibili come le valli alpine. Il servizio di autostrada ferroviaria alpina (AFA) tra Aiton e Orbassano è stato avviato il 4 novembre 2003. Dovrebbe concludersi nel 2006, alla fine dei lavori di ammodernamento e di messa in sicurezza della linea franco-italiana. Un servizio più frequente doveva allora essere creato, se i risultati della sperimentazione fossero risultati positivi.

I. Bilancio tecnico, economico e finanziario della sperimentazione

1) Un successo tecnico

Il vagone progettato dalla società Modalohr e il suo dispositivo di carico a spina di pesce sono stati sperimentati per due anni. La sua affidabilità è stata dimostrata in condizioni reali d'esercizio e il costo di manutenzione risulta essere sotto controllo e molto inferiore ai vagoni a pic-

Particolare del terminal di Aiton



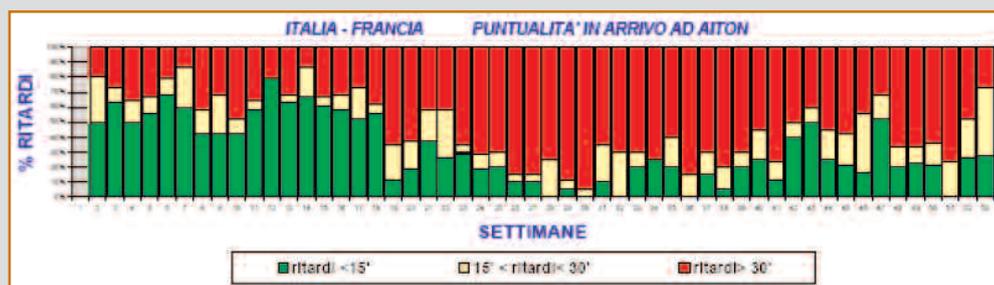
cole ruote utilizzati dalla strada ferroviaria svizzera (un 13% di costi per i vagoni a piccole ruote contro il 2% per i vagoni Modalohr).

Invece, per quanto riguarda il costo d'acquisizione unitario, questo risulta molto alto (457.000) a seconda del costo di fabbricazione della tecnologia innovante e della messa in opera di una piccola serie (35 vagoni).

2) Una puntualità biasimevole

Nel 2005, primo anno di esercizio stabilizzato del servizio, il 65% della circolazione ha subito un ritardo di più di 30 minuti, sapendo che questi 30 minuti sono il limite accettabile da parte degli autotrasportatori.

Questi tassi di ritardo hanno raggiunto per alcune settimane il 90%. Malgrado alcuni leggeri progressi all'inizio del 2006, il livello di performance non è stato raggiunto.

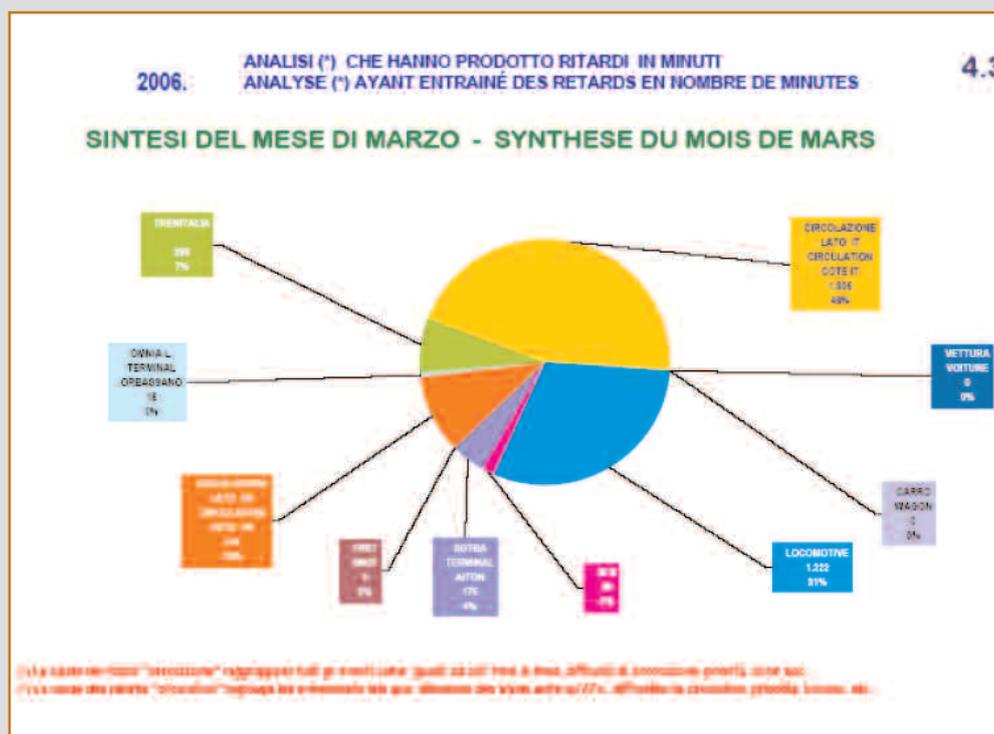


La prima causa, con un 64% dei minuti persi, è l'assenza di affidabilità delle locomotive tri-corrente BB 36000 nonostante esse siano nuove.

La seconda ragione sono gli importanti lavori in corso: le fasce orarie previste non sono sempre rispettate e la priorità viene data da RFI, gestore della linea, prima di tutto ai treni regionali che non alle navette dell'AFA. La domanda congiunta del 4 ottobre 2005 dei Ministri francesi e italiani ai Presidenti di RFF e RFI non ha prodotto tutti gli effetti scontati.

Questo problema di puntualità è negativo per l'immagine del servizio: gli importanti ritardi su un tragitto corto (175 km) conducono gli autotrasportatori a non scegliere o a lasciare l'AFA. Per esempio, l'AFA non è riuscita per questa ragione a fidelizzare gli autotrasportatori che l'avevano utilizza in seguito alla chiusura della galleria stradale del Frejus nel giugno 2005.

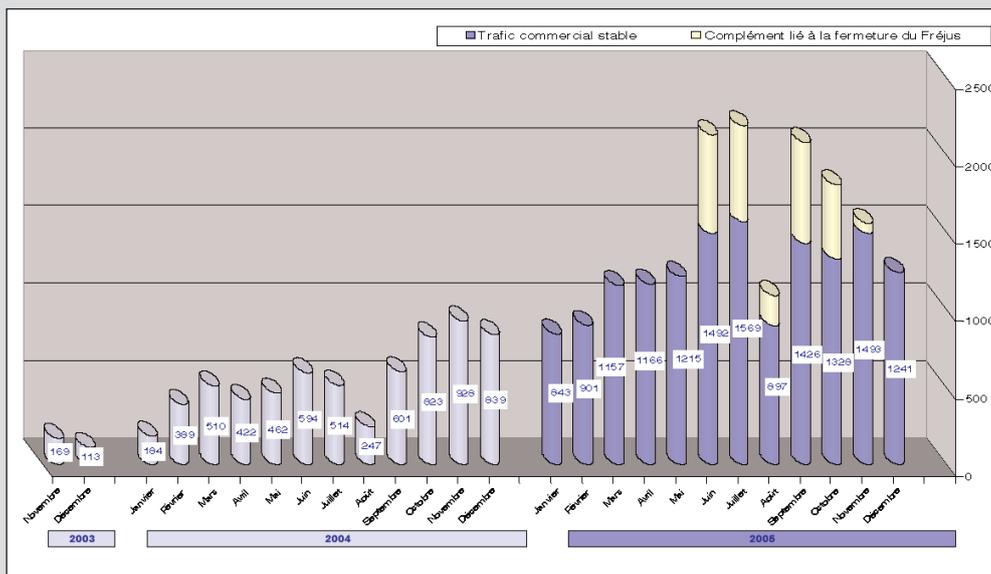
Tra l'altro, la scarsa qualità del servizio reso al cliente rispetto alla strada non permette di giustificare un aumento dei prezzi dell'AFA, oggi inferiori del 20% rispetto a quelli degli itinerari stradali, aumento che sarebbe salutare per il bilancio di quest'ultima.



3) Una reale dinamica commerciale

Nonostante un inizio molto difficile, i progressi sono costanti e i risultati commerciali sono ormai più che positivi. L'AFA trasporta circa 18000 veicoli pesanti l'anno, con un tasso d'occupazione del 65% con una saturazione completa delle due navette del pomeriggio che sono le più adattate ai circuiti logistici. Alcuni importanti autotrasportatori hanno dovuto adattare la loro organizzazione per servirsi dell'AFA. Il trasporto non accompagnato rappresenta il 55% dei passaggi. L'AFA attrae il 56% del mercato che gli è accessibile: le cisterne sulle fasce orarie ristrette prendendo in considerazione la capacità ridotta della linea ferroviaria durante i lavori.

Questi risultati positivi sono il frutto del lavoro di prospezione dell'AFA. L'autorizzazione a circolare in un raggio di 150 km intorno al terminal di Aiton con camion carichi a 44t invece di 40t ha anche contribuito a rafforzare l'interesse dei professionisti per l'AFA. Le cisterne di 44t rappresentano quindi il 35% del traffico.



4) Un bilancio finanziario moderato

I finanziamenti da parte degli Stati sono determinati in funzione del business plan preventivo per gli anni 2003-2006 dell'operatore del servizio di autostrada ferroviaria, con le sovvenzioni pubbliche che coprono il deficit stimato. Per tutto il periodo, questo è valutato a 56,35 M euro TTC, condiviso in parità tra gli Stati, la Francia e l'Italia.

I risultati finanziari della sperimentazione non hanno raggiunto gli obiettivi fissati all'apertura avvenuta nel 2003. La ragione risiede principalmente nell'insufficienza delle entrate commerciali che sul periodo 2003-2006 non raggiungono la metà di quelle previste. Questo è dovuto, in parte al numero di camion trasportati, che malgrado i progressi commerciali, rimane sensibilmente inferiore alle previsioni e dall'altra anche alle diminuzioni tariffarie che sono state consentite per attrarre la clientela.

L'analisi delle spese porta soprattutto ad evidenziare il peso molto importante dei vagoni e in minor misura quello dei terminal. In effetti, la volontà di colmare rapidamente il rischio dei proprietari ha portato a scegliere un ammortamento degressivo per queste due voci che hanno un forte impatto sull'equilibrio dell'AFA. Le spese dei vagoni hanno quindi rappresentato il 27% del totale degli oneri per l'esercizio 2005.

Le perdite accumulate sul periodo sono di circa 5 M nonostante le sovvenzioni pubbliche. Sono a carico della SNCF e di Trenitalia, i due azionisti dell'AFA.

Da questa analisi economica e finanziaria del progetto, risulta che non c'è speranza di poter rendere redditizio il traffico accompagnato, che pesa fortemente sul bilancio occupando inutilmente la capacità sui vagoni e imponendo spese in particolare, di ristorazione, per gli autisti. Nonostante costituisca un prodotto d'appello per l'AFA, poichè ricorrervi non richiede nessuna modifica fondamentale per l'autotrasportatore, ci si deve chiedere se c'è interesse a mantenere un traffico accompagnato al di là del 2008.

In conclusione, i risultati della sperimentazione sono promettenti: questa ha dimostrato la fattibilità dell'esercizio sul piano tecnico, l'aumento del traffico è reale e ormai costante anche se questo avviene a costo di una politica commerciale offensiva; questo porta ad una fidelizzazione della clientela malgrado le difficoltà di esercizio inerenti ai lavori e ai guasti delle locomotive.

II. Prospettive

Le simulazioni effettuate per un servizio maggiorato dopo la fine dei lavori dimostrano che un equilibrio finanziario è possibile ma, con un necessario adattamento delle condizioni di esercizio. Si basa sul controllo di tutti i parametri del conto profitti e perdite come ad esempio l'aumento della lunghezza dei treni, l'accessibilità a tutti i tipi di rimorchio, il posizionamento sul traffico non accompagnato, l'aggiustamento della politica tariffaria legata ad un'ottimizzazione del monte dei salari come fanno altri servizi d'autostrada ferroviaria in Europa, una utilizzazione maggiore dei terminali attraverso un aumento delle frequenze e il prolungamento del servizio per disporre di un punto di carico/scarico più vicino ai grandi flussi di merci.

Per tale ragione, l'interesse generale del trasferimento modale in zona sensibile conduce a preservare il mercato creato progressivamente con questa offerta di trasporto complementare alla strada, prolungando nonostante il necessario impatto sulla spesa pubblica, la sperimentazione attuale fino alla fine dei lavori di messa in sagoma previsti a fine 2008, seguita dalla creazione di un servizio definitivo e perenne alla fine di una consultazione il cui obiettivo sarà di ridurre per quanto possibile il livello delle sovvenzioni.

III. Raccomandazioni per il futuro dell'autostrada ferroviaria

Il necessario preambolo di queste raccomandazioni riguarda sicuramente la necessità di un accordo con l'Italia che garantisca il proseguimento del servizio dopo la fine dei lavori insieme alle modalità di esercizio anche a breve termine: disponibilità delle tracce, mantenimento della capacità operativa attuale della galleria del Moncenisio e priorità reale accordata quotidianamente alle navette dell'AFA sui TER.

1) Raccomandazioni a breve termine, aspettando la fine dei lavori di messa in sagoma GB1 della linea italo-francese

L'attuale sperimentazione deve concludersi il 31 dicembre 2006. Il periodo che segue non è stato contemplato né in un accordo tra i due Stati, né con impegni di finanziamento e neppure da una decisione della Commissione europea che autorizzi il proseguimento del versamento degli aiuti. Questi punti dovranno essere rapidamente chiariti dai due Stati.

Si tratta, in un contesto difficile di lavori che non evolverà di molto, di migliorare per quanto possibile l'esercizio e l'attrattività del servizio assicurandone la sua continuità.

La missione propone cinque scenari per migliorare il bilancio:

- ipotesi A: mantenimento del formato attuale (4 andate e ritorno giornaliero in settimana) lavorando come attualmente con 35 vagoni;
- ipotesi B: mantenimento del formato attuale ma con solamente 29 vagoni;
- ipotesi C: soppressione dei treni di metà mattina che viaggiano mezzi vuoti (con il mantenimento di 35 vagoni) ;
- ipotesi D: soppressione dei treni di metà mattina con solamente 29 vagoni;
- ipotesi E: trasferimento nel pomeriggio dei treni di metà mattina (4 andate e ritorno giornaliero a settimana di cui una il pomeriggio riservata al trasporto non accompagnato), cosa che richiede 36 vagoni (recupero del vagone prototipo) tenendo conto del recupero delle rotazioni per il pomeriggio.

Le differenze sono poco importanti, il deficit di esercizio annuo rimane compreso tra 9,9 M euro e 11,4 M euro. Le ultime tre ipotesi presentano tuttavia i migliori risultati.

Tra queste, quella di decidere per tre andate e ritorno quotidiani (ipotesi D) è equivalente a quella della scelta di uno sviluppo un po' più rapido (ipotesi E) ma a condizione di lavorare solo con un carico di 29 vagoni, cosa che non è facile.

Scegliere l'ipotesi E, che è un po' più rischiosa perchè presuppone che l'aumento del traffico sperato sia un elemento certo (ed è possibile visti i progressi registrati nel 2005), permetterebbe di schivare questa questione. Questa si iscrive meglio anche nella prospettiva della continuazione dell'autostrada ferroviaria che incita a privilegiare la scelta della crescita.

L'applicazione dell'ipotesi E presuppone tuttavia che una risposta soddisfacente venga fornita per quanto riguarda il noleggio del trentaseiesimo vagone citato sopra e soprattutto che vengano presi degli impegni sulla disponibilità delle tracce necessarie.

Parallelamente, per renderla più attraente, sarebbe auspicabile che la sovvenzione pubblica comporti una parte variabile molto più alta di oggi che rappresenti per esempio il 50% del totale

se l'obiettivo è raggiunto o superato. Allo stesso modo, il nuovo contratto passato con il trazionista del progetto dovrà responsabilizzarlo maggiormente grazie ad una clausola di incoraggiamento alla qualità del servizio, elemento inesistente finora.

Il programma per applicare questo piano d'azione per gennaio 2006 ha tempi serrati e richiede la creazione immediata di un gruppo di lavoro con l'Italia.

2) Per il servizio completo, dalla fine dei lavori sulla linea italo-francese.

Le caratteristiche principali che questo servizio dovrà rispettare servono a migliorare la sua economia. Bisogna, innanzitutto considerare che il servizio completo potrebbe contare un numero minimo da 20 a 30 treni al giorno e per ogni senso, conformemente agli orientamenti stabiliti dai Ministri dei Trasporti durante il vertice di Torino del 29 gennaio 2001.

Inoltre, in Francia si dovrebbe prolungare il percorso con la creazione di un nuovo terminal.

In prima analisi e conformemente alle conclusioni del rapporto, il gruppo di lavoro dovrà affrontare i seguenti temi:

- Il quadro giuridico della messa in servizio del servizio completo e dell'organizzazione della consultazione; il gruppo di lavoro dovrà determinare rapidamente il quadro giuridico più appropriato alla messa in opera del nuovo servizio di autostrada ferroviaria; dovrà anche decidere dell'eventuale necessità di una abilitazione legislativa per il lancio della consultazione per il servizio definitivo.
- Simultaneamente, dovrà essere realizzato uno studio di mercato per analizzare in dettaglio i flussi attraibili (volume, geografia) e allo stesso tempo sapere quali sono le necessità dei clienti del servizio; in modo concomitante, il gruppo di lavoro dovrà chiedere ad una banca consulente o ad un consulente finanziario il business plan del servizio, a seconda delle varie ipotesi che si delinearanno dal rapporto di valutazione e da quelle prese in considerazione nello studio di mercato; alla fine di questo iter incrociato, le caratteristiche tecniche (numero di tracce necessa-

**Particolare
del terminal
di Aiton**



rie, localizzazione dei terminali ecc.) del servizio saranno precisate, insieme alle condizioni economiche dell'applicazione e, in particolare, al livello di sovvenzioni che dovrà essere previsto dagli Stati.

Il calendario corrispondente proposto dal rapporto di valutazione è il seguente:

- Analisi giuridica, in particolare determinazione della necessità di una abilitazione legislativa per il lancio della consultazione: inizio di settembre 2006;
- Realizzazione dello studio di mercato: entro fine 2006;
- Business plan per convalidare lo studio di mercato: entro fine primo trimestre 2007;
- Redazione del capitolato degli oneri della consultazione: secondo trimestre 2007;
- Consultazione: dal primo luglio 2007 al primo luglio 2008 (ad ogni modo, una durata inferiore a 9 mesi non sembra possibile se si vuole consentire una vera e propria messa in concorrenza delle offerte), poi firma del contratto;
- Avvio del nuovo servizio: inizio 2009.

Inoltre, potrebbe ancora essere avviata una nuova serie di misure di incoraggiamento per sostenere questa politica di trasferimento modale nelle valli alpine a carattere sensibile. In effetti dal momento in cui l'AFA sarà in grado di attrarre una parte importante del traffico stradale delle Alpi del Nord si potrebbe pensare di obbligare un certo traffico stradale a servirsene come avviene per il traffico di transito in Svizzera. Si potrebbe, ad esempio immaginare un divieto del traffico di merci pericolose su strada per tutto il giorno o per una parte della giornata, o persino alla chiusura delle gallerie stradali ai mezzi pesanti tra le ore 23 e le 5 di mattina come avviene in Svizzera.

Queste misure sono state sperimentate con successo al momento della chiusura del Frejus, quando servirsi della galleria ferroviaria era molto più complicato. Non vi sono quindi dubbi sul fatto che questi provvedimenti saranno di grande incentivo per trasferire il traffico su gomma verso la rotaia.