

# Scenari di traffico

## Arco alpino

### **L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione**

è stato 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 interessati (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 (Bassa Valle e Alta Valle di Susa, Aree metropolitane Nord e Sud e Val Sangone), 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.



QUADREMI

**Osservatorio**  
collegamento ferroviario Torino-Lione

02



**Scenari di  
traffico**  
Arco alpino

## **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**

Giugno 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 "Top edition", da 100 grammi, prodotta dalle Cartiere Paolo Pigna

## **RIUNIONI DELL'OSSERVATORIO DEDICATE ALLA VALUTAZIONE DEGLI SCENARI DI TRAFFICO NELL'ARCO ALPINO**

### **22 dicembre 2006**

Acquisizione di indicazioni sulle fonti per gli approfondimenti sui dati di traffico.

### **8 gennaio 2007**

Presentazione del Modello di previsione del traffico merci elaborato da LTF.

### **16 gennaio 2007**

Anticipazione di due scenari di sviluppo del traffico merci elaborati da LTF per la CIG, e presentazione di uno Studio su un'autostrada ferroviaria a grande sagoma per la nuova linea Torino-Lione.

### **23 gennaio 2007**

Analisi degli elementi utilizzati nell'impostazione del modello LTF.

### **30 gennaio 2007**

Approfondimenti sullo sviluppo del traffico ferroviario merci in Europa.

### **14 febbraio 2007**

Audizione dei Presidenti della Commissione intergovernativa (CIG), Rainer Masera e Louis Besson, con la collaborazione dei Segretari Generali Saverio Palchetti e Marie-Line Meaux, dedicata ai dati rilevati e alle previsioni di traffico merci nell'Arco Alpino.

### **27 febbraio 2007**

Audizione di Noël de Saint-Pulgent, del ministero delle Finanze francese, e di Agostino Cappelli, docente allo IUAV e consulente del ministero delle Infrastrutture, dedicate rispettivamente agli audit sulla Torino-Lione svolti nel 2003 e nel 2006 dal Governo francese e alla validazione dei dati CAFT 2004.

### **13 marzo 2007**

Audizione dei rappresentanti della società Cowi, Christian Abrahamsen e Raphael Zayat, con la partecipazione di Alain Baron della Commissione UE, dedicata al Rapporto 2006 sul traffico merci attraverso le Alpi.

### **30 marzo 2007**

Audizione degli operatori ferroviari, rappresentati da Luca Ronzoni, Presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA), e Noel Belin di SNCF.

### **11 aprile 2007**

Audizione degli operatori portuali, rappresentati dal Presidente di Assoport, Giovanni Nerli, da Luigi Barone, Direttore della Direzione Pianificazione e Sviluppo dell'Autorità portuale di Genova; da Alberto Pozzobon, dell'ufficio Programmazione e studi dell'Autorità portuale di Savona; da Sergio Somaglia e Fabrizio Bugliani, della Direzione Marketing dell'Autorità portuale di La Spezia; da Loïc Bezombes, della Direzione Strategie e finanze del Porto autonomo di Marsiglia.

### **23 aprile 2007**

Audizione delle associazioni italiana (AISCAT) ed europea (ASECAP) delle Concessionarie autostradali, rappresentate da Fabrizio Palenzona, Presidente di AISCAT, dal Segretario Generale Massimo Schintu e dal Direttore Tecnico di AISCAT Maurizio Rotondo, e da Erich Cuaz, Consigliere Affari Internazionali e assistente del Segretario Generale dell'ASECAP.

### **2 maggio 2007**

Audizione degli operatori logistici, rappresentati da Livio Ambrogio, Presidente dell'European Intermodal Association (EIA), da Francesco Carciotto, Presidente del Comitato Logistico di Federchimica, con la partecipazione di Mario Spinedi dell'Osservatorio Asia.

### **22 maggio 2007**

Audizione dei rappresentanti di Trenitalia, Luisa Velardi, Responsabile Direzione Strategia, pianificazione e sistemi, e Aldo Maietta, Responsabile Strategie e sviluppo partnership logistica, con la partecipazione di Philippe Javal, della Direzione Projets Sud-Européens di SNCF, di Giuseppe Sciallis del ministero dei Trasporti, di Alessandro Di Benedetto, Presidente della Società Interporto di Torino (SITO), e di Luca Ronzoni, Presidente di Ferrovie Nord Cargo. Audizione di Koen Cuypers, Direttore dell'Autorità portuale di Anversa.

### **1 giugno 2007**

Presentazione dell'analisi degli scenari di traffico nell'arco alpino occidentale realizzata appositamente da LTF per l'Osservatorio.

### **5 giugno 2007**

Discussione preliminare della bozza di sintesi dei lavori dell'Osservatorio sugli scenari di traffico (Quaderno 02).

### **11 giugno 2007**

Completamento della discussione sulla bozza di sintesi dei lavori sugli scenari di traffico, da pubblicare nel Quaderno 02.

# INDICE

- 7 Introduzione
- 8 *Introduction*

- 9 **Le risultanze emerse dal confronto**
- 47 *Résultats issus de la concertation*

## **AUDIZIONI**

- 88 Gli scenari di traffico elaborati per la CIG per il progetto Torino-Lione
- 93 I dati audit 2003 e 2005 effettuati dal Governo francese
- 110 I dati di traffico CAFT 2004 validati dal ministero delle Infrastrutture
- 130 Le previsioni di traffico esaminate nel Rapporto Cowi 2006 per la Commissione UE
- 147 Gli scenari di traffico nell'arco alpino secondo gli operatori ferroviari
- 162 Gli scenari di traffico secondo gli operatori portuali
- 191 Gli scenari di traffico secondo le Concessionarie autostradali
- 212 Gli scenari di traffico secondo gli operatori della logistica
- 219 Sviluppo del trasporto ferroviario delle merci secondo Trenitalia

## **DICONO DI NOI**

- 230 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**

- 236 Tavola sinottica dei documenti presentati

## **MODELLO LTF**

- 240 Il modello LTF di previsione del traffico merci
- 253 Le principali formulazioni del modello
- 260 Gli scenari M1 e M0 di traffico merci elaborati per la CIG
- 312 Complementi tecnici per l'analisi dei risultati delle previsioni di traffico
- 325 Elementi per la ricerca di una condivisione sulla previsioni relative al traffico merci
- 328 Risultati del test "OT" elaborato da LTF per l'Osservatorio
- 332 Proposta di misure da adottare per lo sviluppo della ferrovia sul corridoio Torino-Lione

## **DATI E ANALISI**

- 338 Il trasporto ferroviario delle merci: un mercato in declino
- 340 Analisi dei dati CAFT 2004 sul transito dei mezzi pesanti ai valichi alpini
- 349 Dati di traffico e attività dell'operatore svizzero Hupac
- 359 Il corridoio europeo promosso dall'associazione Ferrmed

## **AUTOSTRADA FERROVIARIA**

- 366 L'autostrada ferroviaria a grande sagoma
- 383 La nuova autostrada ferroviaria Perpignan-Lussemburgo



# INTRODUZIONE

## Considerazioni preliminari del Presidente ai lavori dell'Osservatorio

Questo secondo quaderno dell'Osservatorio dà conto di 16 settimane di lavoro ed è dedicato alle valutazioni della domanda di trasporto sull'interno Arco alpino, ipotizzando vari scenari previsionali e assumendo differenti orizzonti temporali di riferimento.

L'accordo fondamentale sulle risultanze emerse, pur con la sottolineatura di differenti valutazioni su specifici aspetti delle conclusioni a cui l'Osservatorio è pervenuto, è di particolare rilievo non solo perché la stima della domanda è essenziale per motivare ogni nuovo intervento infrastrutturale, ma perché il confronto ha consentito di riportare la questione delle opere all'interno del più generale quadro delle politiche trasportistiche e ambientali in un contesto eccezionale qual'è quello della Alpi.

L'esame del problema e l'approfondimento delle varie tematiche sono stati sviluppati operando a due livelli: quello scientifico basato sui modelli di simulazione, verificando l'attendibilità dello strumento e degli inputs posti a base delle elaborazioni attraverso gli algoritmi, e quello della verifica sul campo attraverso un ciclo di audizioni degli operatori del settore in un orizzonte il più possibile internazionale.

Ciò ha consentito di uscire da una logica ancorata ai "sì" e ai "no" aprioristici aprendo una riflessione nuova che assume la relazione dinamica tra una serie di "se" da cui conseguono degli "allora": "se" si assumo decisioni politiche ambientalmente rilevanti come ad esempio il riequilibrio modale, "allora" la domanda di trasporto ferroviario (tradizionale, combinato, autostrada viaggiante, ecc.) assume rilevanza tale da motivare scelte di potenziamento dell'offerta che si scontrano con i limiti tendenziali dell'esistente secondo logiche e tempi che non sono né lineari né uniformi, ma determinano criticità differenziate nel tempo e nello spazio.

L'esame comparato dei due primi quaderni dell'Osservatorio offre dunque utili elementi conoscitivi ai decisori politici e dimostra che il dialogo non è solo uno strumento per stemperare le tensioni sociali, ma è anche un mezzo efficace per conoscere meglio i problemi e istruire soluzioni utili e praticabili.

# INTRODUCTION

## Considérations préliminaires du Président aux travaux de l'Observatoire

Le deuxième cahier de l'Observatoire qui est le résultat de 16 semaines de travail, est dédié aux évaluations de la demande de transport sur tout l'arc alpin, sur la base des hypothèses de plusieurs scénarios prévisionnels et à différents horizons temporels de référence.

L'accord de base sur les résultats obtenus, bien qu'il fasse apparaître différentes évaluations sur les caractéristiques spécifiques des conclusions auxquelles l'Observatoire est parvenu, est d'une importance particulière car, non seulement l'estimation de la demande est essentielle pour motiver toute nouvelle intervention infrastructurelle, mais également parce que la concertation a permis de resituer la question des ouvrages dans le cadre plus général des politiques de transport et environnementales dans un contexte exceptionnel tel que celui des alpes.

L'examen du problème et l'approfondissement des différentes thématiques ont été développés en agissant sur deux niveaux : le niveau scientifique, basé sur des modèles de simulation, en vérifiant la fiabilité de l'instrument et des données de input à la base des élaborations fondées sur des algorithmes, et celui de la vérification sur terrain grâce à une série d'auditions des opérateurs du secteur au niveau international le plus large possible.

Ce ci a permis de sortir d'une logique enracinée dans les « oui » et dans les « non » de principe et d'ouvrir une nouvelle réflexion qui se base sur la relation dynamique entre une série de « si » pour arriver à une série de « alors » : « si » des décisions politiques environnementales importantes sont adoptées, comme par exemple le rééquilibrage modal, « alors » la demande de transport ferroviaire (traditionnel, combiné, autoroute ferroviaire, etc.) pourra acquérir une telle importance qu'elle motivera le choix de renforcer l'offre. Ce choix entre en opposition avec les contraintes tendanciennes existante actuellement, selon des logiques et délais qui ne sont ni linéaire ni uniformes, mais qui posent de problèmes différentes selon le temps et les lieux.

L'examen comparé des deux premiers cahiers de l'Observatoire, offre donc des éléments utiles d'information aux décideurs politiques et démontre que le dialogue n'est pas seulement un instrument pour apaiser les tensions sociales, mais il est également un moyen efficace pour mieux connaître les problèmes et instruire des solutions utiles et praticables.