

QUADRO

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione

ALLEGATI

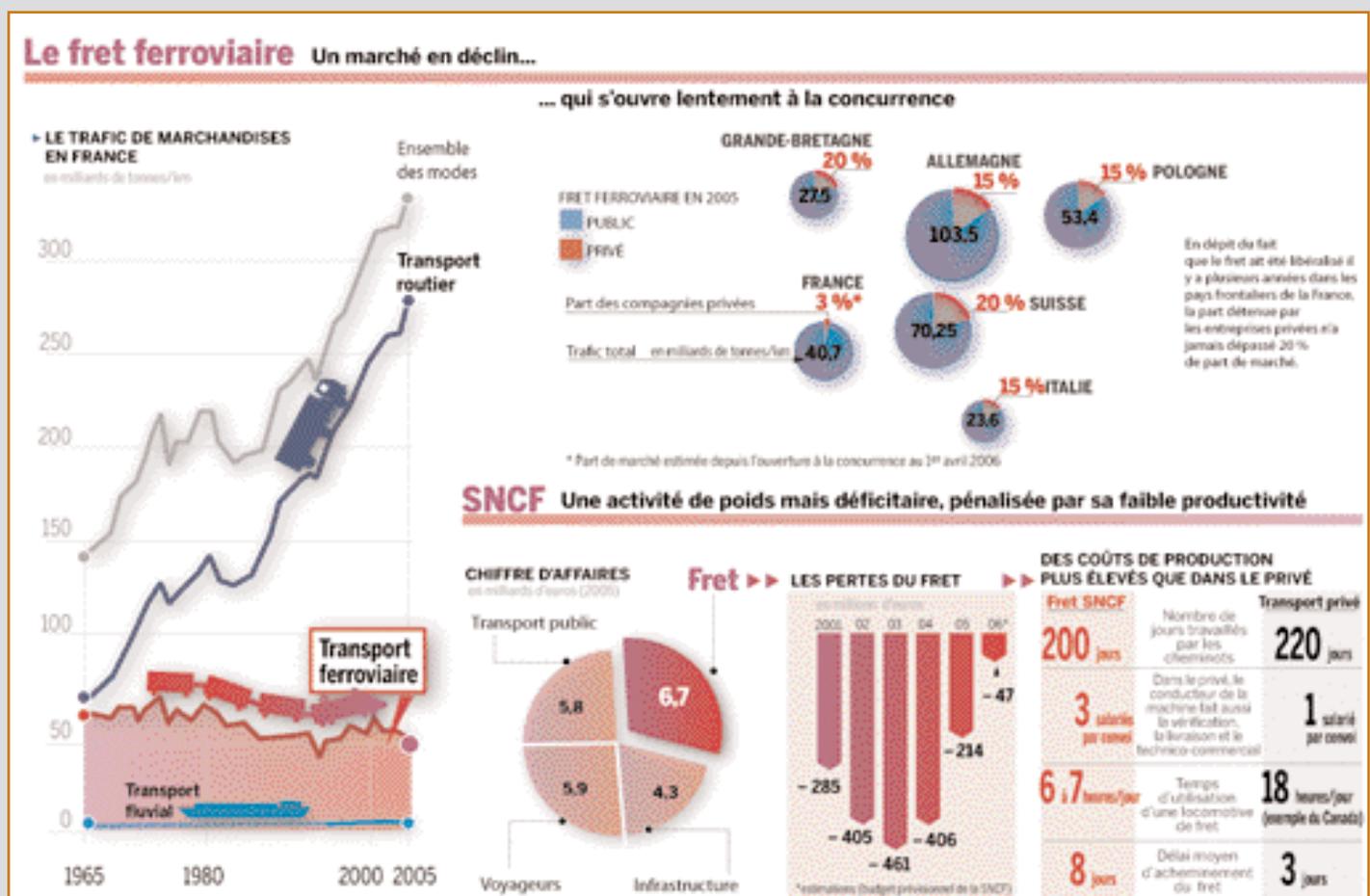
Documenti di lavoro

Arco Alpino

Dati e analisi

Il trasporto ferroviario delle merci: un mercato in declino

Articolo di Angelo Tartaglia pubblicato su Le Monde l'8 novembre 2006 e acquisito dall'Osservatorio nella riunione del 30 gennaio 2007



È nel 1987 che nasce l'idea di un collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lione e Torino, che permettesse allo stesso tempo il trasporto di passeggeri e di merci, in modo da alleggerire le due principali linee d'accesso stradale dalla Francia all'Italia ovvero il Tunnel del Monte Bianco e quello Frejus. La decisione di far partire questo progetto venne presa dai governi francese e italiano nel 2000; il cantiere inaugurato nel marzo 2002, e l'inquadramento finanziario definitivo fu oggetto di un accordo firmato nel maggio 2004. Prevedeva una ripartizione dei costi tra i due Paesi, con l'aiuto dell'Unione Europea, per un ammontare totale di 13 miliardi di euro. Questo nuovo passaggio transalpino implica lo scavo di un tunnel di 53 chilometri tra Saint-Jean de Maurienne e Venaus nella Valle di Susa, a sessanta chilometri da Torino.

Dal lato francese, questo "cantiere del secolo" è fortemente sostenuto da tutte le forze politiche della Regione Rhône-Alpes (eccetto il Fronte Nazionale) e in modo particolare dagli abitanti della valle di Chamonix e della Maurienne, soffocati dai gas di scappamento dei camion.

Per le autorità provinciali del Piemonte, per la città e il tessuto economico di Torino questo collegamento rappresenterebbe il prolungamento naturale della linea ad alta velocità in costruzione con

Milano. Infine, treni ad alta velocità avrebbero collegato Lione a Torino, Milano e poi Verona Trieste e la Slovenia.

Questa visione grandiosa si scontra con gli abitanti della Valle di Susa, che moltiplicano le manifestazioni contro il progetto. Il 17 dicembre 2005, a decine di migliaia scendono a manifestare a Torino. Per loro non si tratta solo di preservare l'ambiente di una valle attraversata già da due strade nazionali, un'autostrada, una linea elettrica ad alta tensione e una linea ferroviaria. Si tratta, attraverso argomentazioni tecniche precise, di dimostrare il carattere aberrante di questa operazione.

Nella parte più alta della Valle di Susa, la capacità della linea ferroviaria, potrebbe raggiungere, secondo le stime, tra i venti e le trenta milioni di tonnellate all'anno. Allo stato attuale, il flusso di merci non arriva neanche a sette milioni di tonnellate. D'altronde sia in Francia che in Italia, il trasporto merci continua a calare da circa quattro decenni. Secondo un rapporto dell'Ispettorato generale delle finanze e del Consiglio generale del Genio Civile del marzo 2006, è proprio il trasporto merci in generale, strada e ferrovia in combinato, che "stagna o cala" tra la Francia e l'Italia, da Ventimiglia al Monte-Bianco.

E, da nove anni, il trasporto ferroviario è in calo anche nella Valle di Susa.

Invece, attraverso l'asse Nord-Sud, tra l'Italia e l'Europa centrale attraverso la Svizzera o l'Austria, il trasporto merci su ferro è in forte aumento. E' su questo asse, e non su quello Est-Ovest che dovrebbe svilupparsi la domanda in ragione della crescita attesa degli scambi con l'Asia orientale attraverso il Mediterraneo, a partire ovviamente dai porti italiani e francesi. Nei prossimi sei anni, dovrebbero entrare in servizio due nuovi tunnel svizzeri che collegherebbero la pianura padana all'Europa centrale, portando così la capacità del trasporto ferroviario merci al 150% dei traffici attuali attraverso la Valle di Susa e la Valle d'Aosta.

D'altro canto, né l'Italia né la Francia, contrariamente alla Svizzera, hanno ancora preso dei provvedimenti seri per arginare il declino del trasporto merci su ferrovia o per limitare il trasporto su strada. E' solo di recente che questo dossier è oggetto di studio.

Infine, i finanziamenti necessari alla realizzazione della nuova opera sarebbero solo pubblici, e il ricavo dall'investimento, analizzato da un audit del governo francese nel 2003, è stato ritenuto insufficiente, tanto da far considerare il progetto come non prioritario.

Da Parigi si è passati oltre per via delle pressioni italiane e della decisione del governo di Silvio Berlusconi di accollarsi il 63% del costo dei lavori, cioè più di quanto risulta utilizzando un criterio di ripartizione geografica.

Roma continua tuttavia ad affermare che il tunnel tra la Valle di Susa e la Maurienne è "indispensabile", "urgentissimo" "prioritario". Le uniche risposte fornite per cercare di dequalificare le argomentazioni numeriche degli oppositori del progetto sono quelle del "progresso", dei "rischi d'isolamento", dell'"esigenza europea", "dell'utilità futura". etc. Impossibile trovare uno solo dei decisori in grado di uscire dall'appannamento di fronte alla realtà del problema. Invece, brandiscono il "diritto di decidere" della "politica" come se qualcuno avesse interesse a rimettere in causa tale diritto o fosse anche in grado di farlo.

Senza ricorrere a strumenti d'analisi sofisticati, lo stesso buon senso dovrebbe portare alla seguente strategia:

- prendere dei provvedimenti tali da scoraggiare da una parte il trasporto su strada e, dall'altra, incoraggiare quello su ferro; migliorare il materiale ferroviario e il sistema logistico; consolidare la sicurezza della ferrovia;
- verificare l'efficacia di questi provvedimenti;
- a partire dal momento in cui il flusso di merci cominciasse ad aumentare, l'analisi del tasso di crescita constatato e della capacità della linea storica permetterebbe di fissare un livello di saturazione che, ad ogni modo, non sarebbe raggiunto prima di alcuni decenni;
- anticipata in questo modo, la saturazione potrebbe essere evitata o aggirata grazie a degli interventi, anche strutturali.

In Italia, invece di accettare un contraddittorio di qualità, i decisori hanno messo avanti l'interesse delle grandi opere, senza preoccuparsi del loro costo finanziario, sociale, e ambientale, e ancor meno della loro fondatezza. Cantieri prima di tutto! Visto che le imprese sono state scelte senza alcun appalto pubblico, le spese previste sono da tre a sei volte superiori a quelle per opere analoghe costruite in qualsiasi altro posto in Europa.

Da anni, il dibattito sul TAV Lione-Torino è bloccato da una censura molto più efficace di quella di certi regimi dittatoriali. Si vieta al pubblico l'accesso a studi seri disponibili che mettono in questione l'interesse del tunnel. I mezzi di comunicazione ufficiali consistono in pura propaganda.

La questione del TAV nella Valle di Susa, e più in generale in Italia, è diventata una scommessa democratica. Essa riflette il malessere e il cattivo funzionamento del sistema politico italiano.

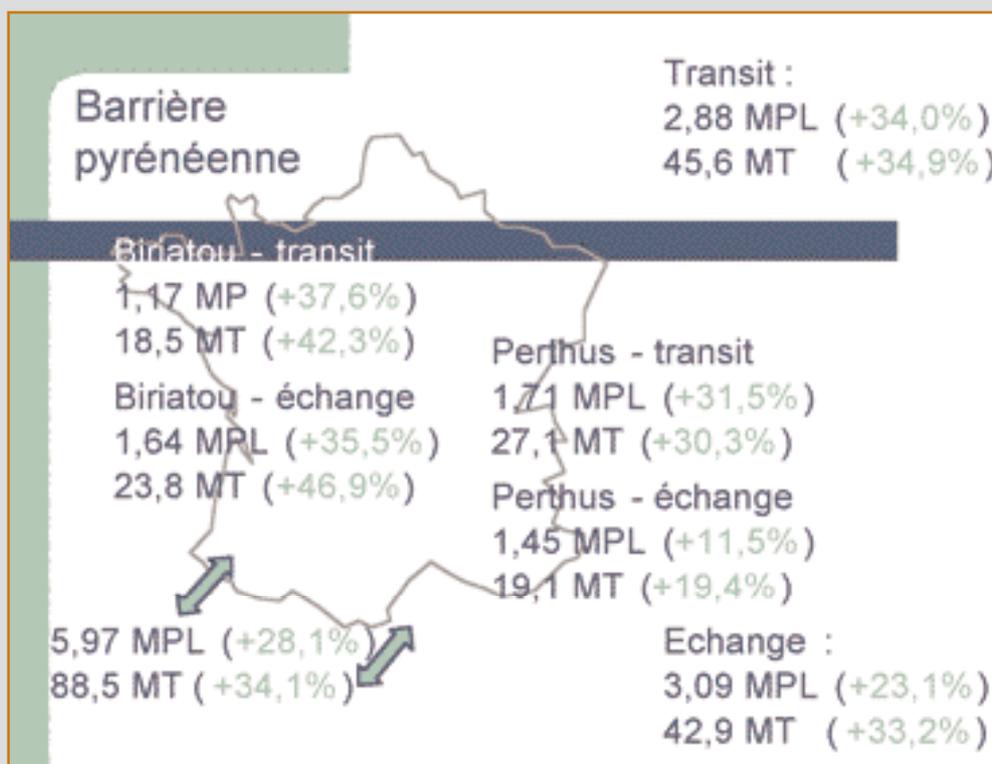
Analisi dei dati CAFT 2004 sul transito dei mezzi pesanti ai valichi alpini

Documento di sintesi presentato nella riunione del 14 febbraio 2007 dai rappresentanti del Governo francese presso la CIG, che fornisce dieci conclusioni rispetto al traffico dei mezzi pesanti rilevato ai valichi dell'Arco alpino e dei Pirenei



Conclusione n°1

L'aumento del traffico dei mezzi pesanti attraverso i Pirenei, pari al 28,1 % rispetto al 1999, è di oltre quattro volte superiore di quello del traffico attraverso le Alpi francesi, che non va oltre il 6,3 %. Lo squilibrio tra il traffico attraverso le barriere delle Alpi francesi e dei Pirenei è quindi più accentuato rispetto al 1999: mentre nel 1999 la barriera pirenaica rappresentava il 63,5% del traffico totale attraverso le due barriere per numero di mezzi pesanti, ora ne rappresenta più dei due terzi (67,7%); se si considera il tonnellaggio, la progressione sulla barriera pirenaica è ancora più importante in quanto è passata dal 62,1% al 67,2%. L'origine di tale divario appare evidente se si raffrontano i due tunnel del nord delle Alpi con tutti gli altri punti di attraversamento di zone montuose, cosa non illegittima se si tiene conto del fatto che a Ventimiglia oltre la metà del traffico (57,4%) proviene da o è diretto verso la penisola iberica: il complesso Monte Bianco/Frejus, in leggera regressione rispetto al 1999, dell'1,3% sia per traffico sia per tonnellaggio, vede infatti il proprio ruolo nell'insieme degli attraversamenti di zone montuose passare dal 21% nel 1999 al 17,2% nel 2004 con riferimento al numero di mezzi pesanti e dal 24,2% al 18,4% con riferimento al tonnellaggio. Ventimiglia, invece, vanta una progressione del 27,2% dei mezzi pesanti e del 43% del tonnellaggio, punto intermedio tra quella registrata da Le Perthus con il +21,5% del traffico ed il +25,8% del tonnellaggio e Biriatoù con il +36,4% del traffico ed il +44,9% del tonnellaggio.

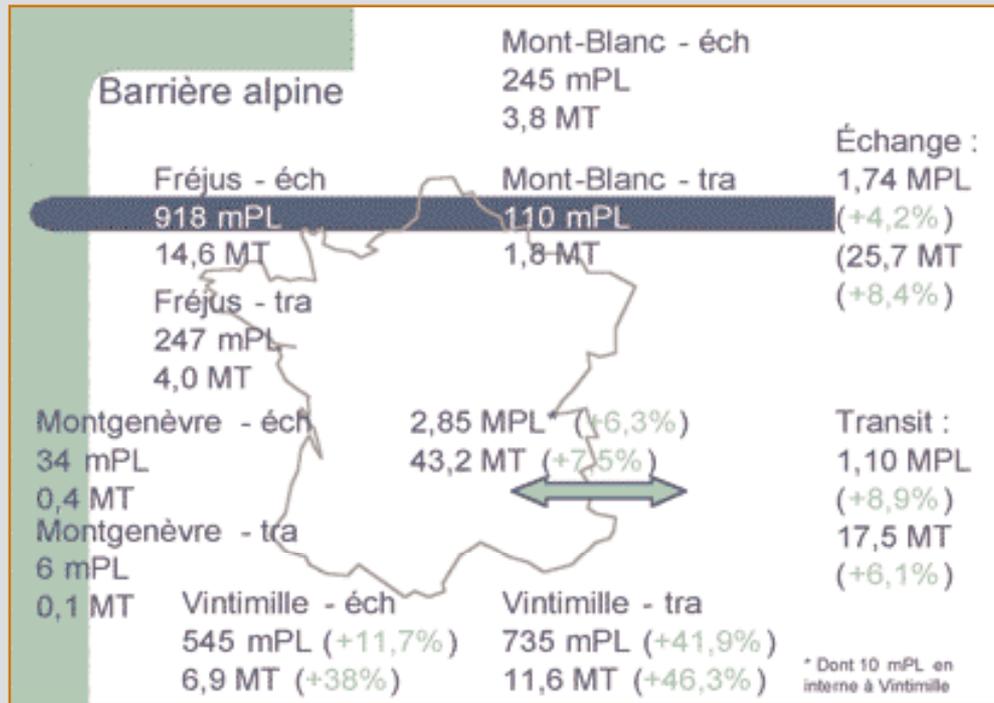


Conclusione n°2

L'entità del transito aumenta rispetto a quella dello scambio, in confronto al 1999, nel complesso delle due barriere: 45,1% del numero di mezzi pesanti contro il 43% nel 1999 e 47,9% del tonnellaggio contro il 47,4% nel 1999.

Tuttavia, tale evoluzione della ripartizione scambio/transito si differenzia un poco secondo la barriera: infatti, l'entità del transito presenta una progressione maggiore sulla barriera pirenaica, dove passa dal 46,2% nel 1999 al 48,2% nel 2004, rispetto alla barriera alpina, dove evolve dal 37,8% nel 1999 al 38,6% nel 2004 per numero di mezzi pesanti.

Tale differenziazione verte sul principio stesso dell'evoluzione del tonnellaggio in quanto, secondo questa unità di misura, il transito aumenta (leggermente) più rapidamente dello scambio sui Pirenei (del +34,9% e del +33,2% rispettivamente) ma meno rapidamente sulle Alpi (del +6,1% e del + 8,4% rispettivamente): conseguenza di un sensibile aumento dei tonnellaggi medi degli scambi alla frontiera pirenaica e ancora di più a Ventimiglia.



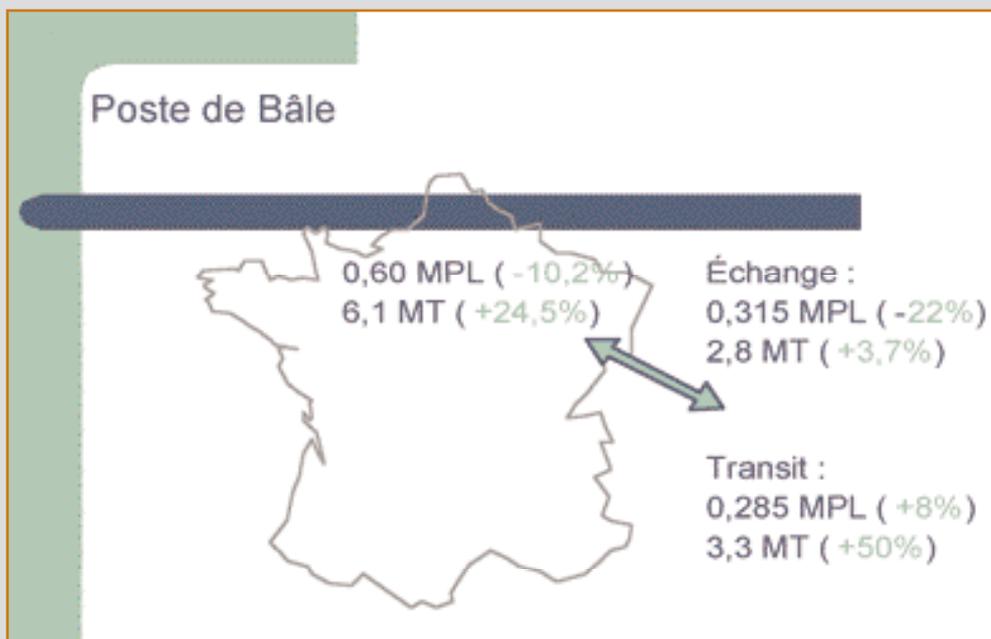
L'evoluzione è soprattutto e completamente diversa secondo il punto di attraversamento di entrambe le barriere:

- sulla barriera alpina, il transito aumenta assai più rapidamente, tra le due indagini, degli scambi a Ventimiglia (rispettivamente del +41,9% e del +11,7% per numero di mezzi pesanti) mentre la situazione si inverte nel complesso dei due tunnel nel nord delle Alpi, in quanto il transito diminuisce del 21% mentre gli scambi presentano un progresso del 6,9%.

- sulla barriera pirenaica, il transito aumenta di poco più rapidamente degli scambi nel versante basco (rispettivamente del 37,6% e del 35,5%) ma molto più rapidamente degli scambi nel versante catalano (rispettivamente del 31,5% e del 11,5%). La situazione di Basilea nei confronti di tali tendenze evolutive è singolare in quanto si assiste ad una diminuzione del traffico dei mezzi pesanti appena superiore al 10% rispetto al 1999 ma ad un aumento del tonnellaggio del 25% circa. Si tratta evidentemente dell'incidenza del decontingentamento progressivo che, dal 2001, colpisce i mezzi pesanti di oltre 28 t, che si è tradotto in un sensibile aumento del carico dei mezzi pesanti pieni: in tal modo, il transito dei veicoli aumenta dell'8% ma del 50% in termini di tonnellaggio per effetto del passaggio del carico medio da 9,1 a 12,5 t. Analogamente, gli scambi si riducono del 22% in termini di veicoli ma aumentano del 4% in termini di tonnellaggio per effetto del passaggio del carico medio da 9,6 a 12,4 t. In totale, la percentuale di scambi di Basilea si riduce fortemente, passando dal 60,4% nel 1999 al 52,2% nel 2004.

Conclusione n°3

Sul lungo periodo la crescita rallenta: in termini di crescita media lineare annua del numero di mezzi pesanti, si passa dal +11,7% nel periodo 1992/1993 - 1999 al +5,6% dal 1999 al 2004 sulla barriera pirenaica, e dal +3,7% al +1,3% sulla barriera alpina.



Conclusione n°4

Si nota una tendenza del flusso di transito verso una concentrazione geografica, a livello sia Stato-Stato sia regione-regione. I flussi Spagna/Germania e Spagna/Italia, che corrispondono nell'ordine alle due prime O/D Stato-Stato del 1999, passano rispettivamente dal 21,2% del totale dei flussi di transito del 1999 al 23,2% del 2004 e dal 15,6% al 16,2%. Si tratta della conseguenza del rafforzamento del peso relativo della Spagna quale primo generatore dei flussi (passaggio dal 68,3% del 1999 al 72,8% in termini di tonnellaggio), a cui si aggiunge, per quanto riguarda il flusso Spagna/Germania, un rafforzamento della percentuale relativa della Germania come primo partner economico della Spagna nell'ambito dei paesi che transitano attraverso la Francia (passaggio dal 31,1% al 31,8%). Al contrario, la percentuale dell'insieme degli altri flussi importanti Stato-Stato diminuisce, a partire da quello delle tre O/D seguenti del 1999: Spagna/Paesi Bassi dal 7,6% al 7,1%, Spagna/Regno Unito dal 7,0% al 6,7%, Italia/Regno Unito dal 6,5% al 6,0% (che fa passare questa O/D dal 5° al 6° posto). Talvolta, tale riduzione è molto forte (Italia - Belgio dal 6,6% al 4,7%, Italia - Paesi Bassi dal 3,8% all' 1,6%, Italia - Germania dal 2,1% allo 0,8%); l'unico aumento riguarda Spagna-Belgio (dal 6,5% al 6,7%, con conseguente passaggio di questa O/D al 4° posto). Tuttavia, tale tendenza alla concentrazione deve essere attenuata da un livello significativo di emergenza dei paesi dell'Europa dell'Est, e la percentuale degli altri paesi nei quali sono dominanti passa dal 15,1% al 17,7% negli scambi con la Spagna (dal 2,0% al 2,7% per la Polonia e dal 1,5% all' 1,9% per la Repubblica Ceca). Tale concentrazione si ritrova infine a livello dei flussi regione-regione: Catalogna/Lombardia si consolida al primo posto passando dal 2% al 2,1% del transito complessivo, Catalogna/Westfalia si conferma al secondo posto passando dall' 1,5% all' 1,8% e Catalogna/Baden-Württemberg rimane al terzo posto passando dall' 1,1% all' 1,3%. E' giusto notare il particolare dinamismo degli scambi economici tra Baviera e penisola iberica, con un aumento del 52,7% tra il 1999 ed il 2004 contro quello dell'ordine del 32% per la Westfalia e il Baden-Württemberg, accompagnato dal passaggio dallo statuto di importatore netto a quello di esportatore netto.

Conclusione n°5

Un corollario alla quarta conclusione afferma che gli iberici rafforzano la loro quota relativa, già preminente nel 1999 nell'ambito dei flussi di transito: gli spagnoli passano quindi dal 32% circa al 37% (nel 1993 la loro quota non superava il 22%) mentre i portoghesi, passando dal 7% al 12% e quindi quasi raddoppiando la propria percentuale, si trovano ormai alla pari con gli italiani che rimangono al 12% ossia alla stessa quota del 1999. L'altra progressione spettacolare è quella dei paesi dell'Europa dell'Est che, tra il 1999 e il 2004, passano dal 4% all'8,5% del totale.

Conclusione n°6

Nell'ambito dei flussi di scambio, si assiste ad un rafforzamento della quota dei flussi di prossimità originati dalle regioni frontaliere corrispondenti agli attraversamenti osservati: dal 41,5%

al 42,1% sulla barriera pirenaica, e dal 37,1% al 40,9% sulla barriera alpina. Nel caso della barriera pirenaica, si ha anche una modifica gerarchica tra il versante basco e quello catalano, con l'Aquitania che subentra al Languedoc-Roussillon come prima regione partner della penisola iberica. Le altre regioni con forte volume di scambi attraverso le Alpi ed i Pirenei che vivono una crescita della loro quota relativa sono l'Île-de-France (dal 7% all'8,1% sulla barriera pirenaica, dal 9,1% al 10,5% sulla barriera alpina), e le regioni frontaliere dell'altra barriera (PACA e Rhône-Alpes per la barriera pirenaica, Aquitania, Midi-Pyrénées e Languedoc-Roussillon per la barriera alpina). Va notata la perdita di un punto di quota relativa del Midi-Pyrénées negli scambi transpirenaici.

Conclusione n°7

La quota delle nazionalità nel flusso di scambi si è andata deteriorando in maniera drastica: dal 48% circa nel 1992/1993 al 36% nel 1999 e al 24% nel 2004 sulla barriera pirenaica, dal 65% nel 1992/1993 al 61% nel 1999 e al 42% nel 2004 sulla barriera alpina.

Conclusione n°8

La percentuale degli acquisti di carburante effettuati sul territorio nazionale dai mezzi pesanti in transito è in forte regresso. Infatti, poco più di un quarto dei conducenti di mezzi pesanti in transito fa rifornimento di carburante in Francia, contro il 40% circa del 1999, per un volume medio acquistato in meno rispetto al 1999, da 380 litri a 355 litri, vale a dire in totale una diminuzione degli acquisti sul territorio nazionale del 25,2%, praticamente quasi simmetrica rispetto all'aumento del traffico in transito. Il bilancio è sensibilmente diverso con riferimento ai flussi degli scambi per i quali la percentuale di conducenti che acquistano carburante in Francia presenta una diminuzione molto lieve pari al 30% circa dal 1999 al 2004 e per giunta per un volume medio acquistato che va da circa 380 litri a 430 litri, vale a dire in totale un aumento degli acquisti del 23,4%. Tale aumento degli acquisti di carburante per i flussi degli scambi è imputabile in primo luogo agli scambi attraverso le frontiere svizzera ed italiana, dove la percentuale di conducenti che fanno rifornimento passa rispettivamente dal 28,6% al 38,2% e dal 43,2% al 51,1%, mentre per gli scambi via la frontiera spagnola questa stessa percentuale regredisce dal 23,9% al 17,9%, per un limitato aumento del volume medio di acquisti da 370 litri a 395 litri.

Conclusione n°9

A livello globale, la struttura dei traffici per grandi categorie di merci è relativamente stabile: dal 37% nel 1999 al 38% nel 2004 di merci diverse, dal 34% al 33% di prodotti agricoli ed alimentari, dal 12,5% al 12% di prodotti chimici in transito; dal 34% al 37% di prodotti agricoli ed alimentari, dal 28% al 27% di merci diverse e dal 12,5% al 13% di prodotti chimici negli scambi transpirenaici. Tuttavia, l'evoluzione della struttura delle merci è un po' più sensibile negli scambi transalpini poiché se i prodotti agricoli ed alimentari sono stabili al 30%, le merci diverse passano dal 29% al 34% mentre i prodotti chimici scendono dal 14,2% all'11,4%.

D'altronde, tale stabilità globale può coprire evoluzioni non trascurabili in maniera più dettagliata: una parte dei prodotti agricoli nell'insieme delle esportazioni spagnole in transito attraverso la Francia presenta un calo dal 36,3% al 29,8%; una parte delle merci diverse delle esportazioni italiane in transito attraverso la Francia presenta un aumento dal 41,9% al 47,9%.

Conclusione n°10

I tonnelli medi trasportati aumentano più sensibilmente negli scambi che nel transito, in quanto nel primo caso si passa da 12,8 t nel 1999 a 13,9 t nel 2004 e nel secondo caso da 15,3 t a 15,5 t. Nel caso del transito, l'aumento del tonnellaggio medio è imputabile esclusivamente alla riduzione dal 3,8% al 3,1% del tasso di mezzi pesanti a vuoto, mentre i mezzi pesanti carichi portano in media un carico di 16 t. Si può anche osservare che il sovrappiù del carico medio dei veicoli in transito via i tunnel alpini rispetto a quello constatato sul transito attraverso Ventimiglia, le Perthus e Bariatou passa da 2 t nel 1999 a meno di 0,5 t nel 2004. Anche nel caso degli scambi, la riduzione della percentuale dei mezzi pesanti a vuoto, dal 22,6% al 17,9% sulla barriera pirenaica e dal 21,7% al 13,3% sulla barriera alpina, contribuisce fortemente al rialzo dei carichi medi. Ma se il suo impatto viene attenuato sulla barriera alpina dalla diminuzione da 18,1 t a 17,1 t del carico medio dei mezzi pesanti carichi, portando ad una evoluzione da 14,2 ton a 14,8 ton del tonnellaggio medio negli scambi transalpini, viene però amplificato sulla barriera pirenaica da un aumento del carico medio dei mezzi pesanti carichi da 16,6 ton a 17,1 ton, portando quindi ad una evoluzione da 12,8 ton a 13,9 ton del tonnellaggio medio negli scambi transpirenaici.

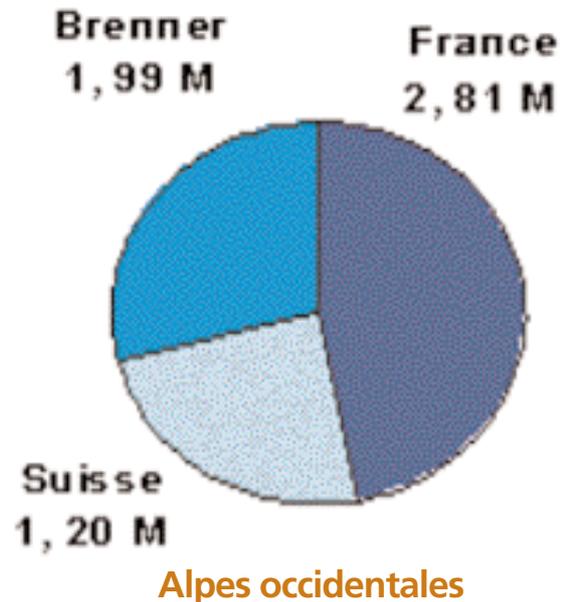
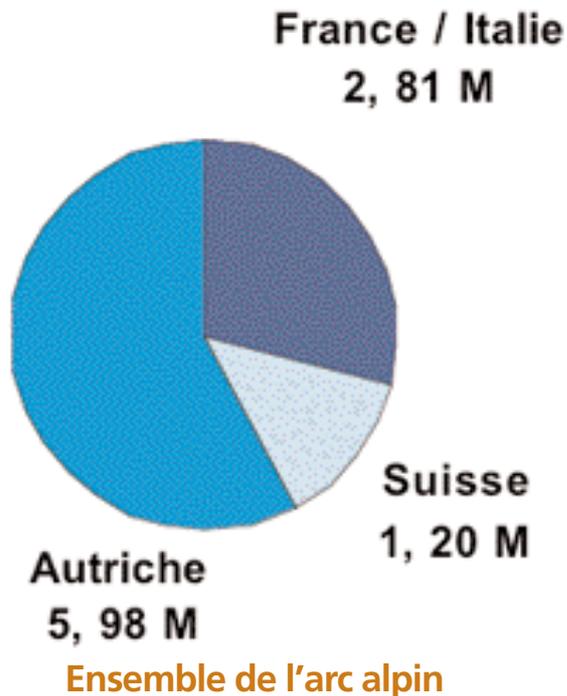
Principaux passages de l'arc alpine



Alpine, une vision globale des passages transalpins

- **Bulletin annuel** d'initiative Suisse, en coopération avec France et Autriche
- **Pour la route:**
 - information par passage et segment sur le trafic routier en *nombre de PL* (compteurs automatiques, statistiques de péage).
 - estimation des tonnages transportés et de la part des trafics et des tonnages en *transit national* à partir des sources disponibles
- **Pour le rail:**
 - information par passage et segment communiquée par les opérateurs nationaux
 - tonnages transportés, ventilés entre *trafic conventionnel, transport combiné non accompagné et route roulante*
 - + tonnages en transit national
- **Nécessité d'actualisations périodiques des séries** : révision de données de comptage, harmonisation des méthodes de comptabilisation, nouvelles données de calage des estimations

France et Italie dans les trafics PL ...



L'enquête CAFT Résultats clés

CAFT: un zoom tous les 5 ans sur la structure du trafic transalpin

- **1994: Première base de données commune** France, Suisse et Autriche (par extrapolation de l'enquête transit 1992/1993 pour la France)
- **1999: harmonisation** des dispositifs d'observation
- **2004:** - **association** au processus de l'Italie et de l'Allemagne
- **validation** par tous les pays des données de trafic utilisées pour extrapoler les résultats des enquêtes routières
- **Deux fichiers sous un format unique :**
 - **données détaillées relatives au transport par véhicule routier:** enquêtes harmonisées des trois pays aux principaux points de passage, et aux terminaux de route roulante en Suisse et en Autriche
 - **données agrégées relatives aux marchandises transportées** par mode terrestre (route, rail conventionnel, transport combiné, route roulante)

Chiffres clés des flux transalpins

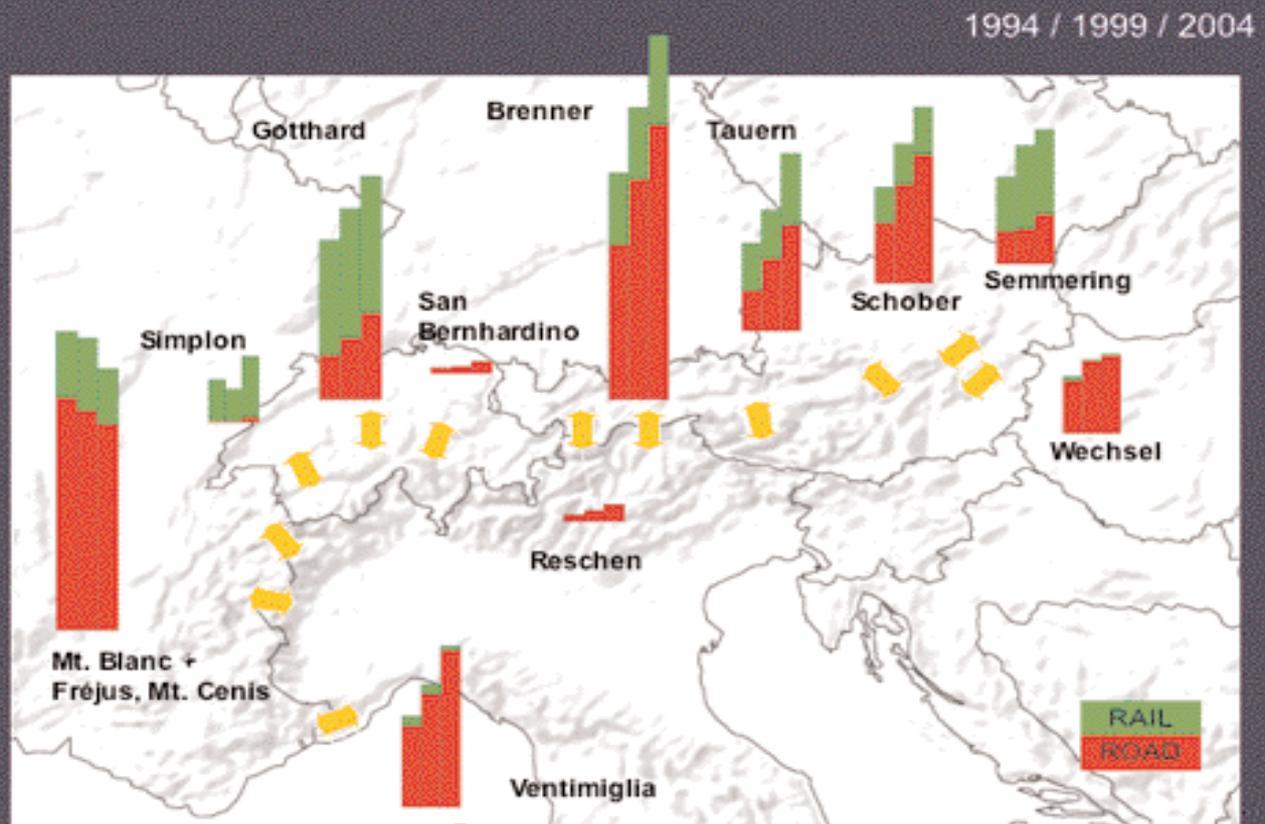
TONNAGES BY TRANSITED COUNTRIES AND MODES

Mio t	FR	CH	AT	TOTAL	
Road		42	12	75	129
Rail		7	22	33	63
Total		49	35	108	192

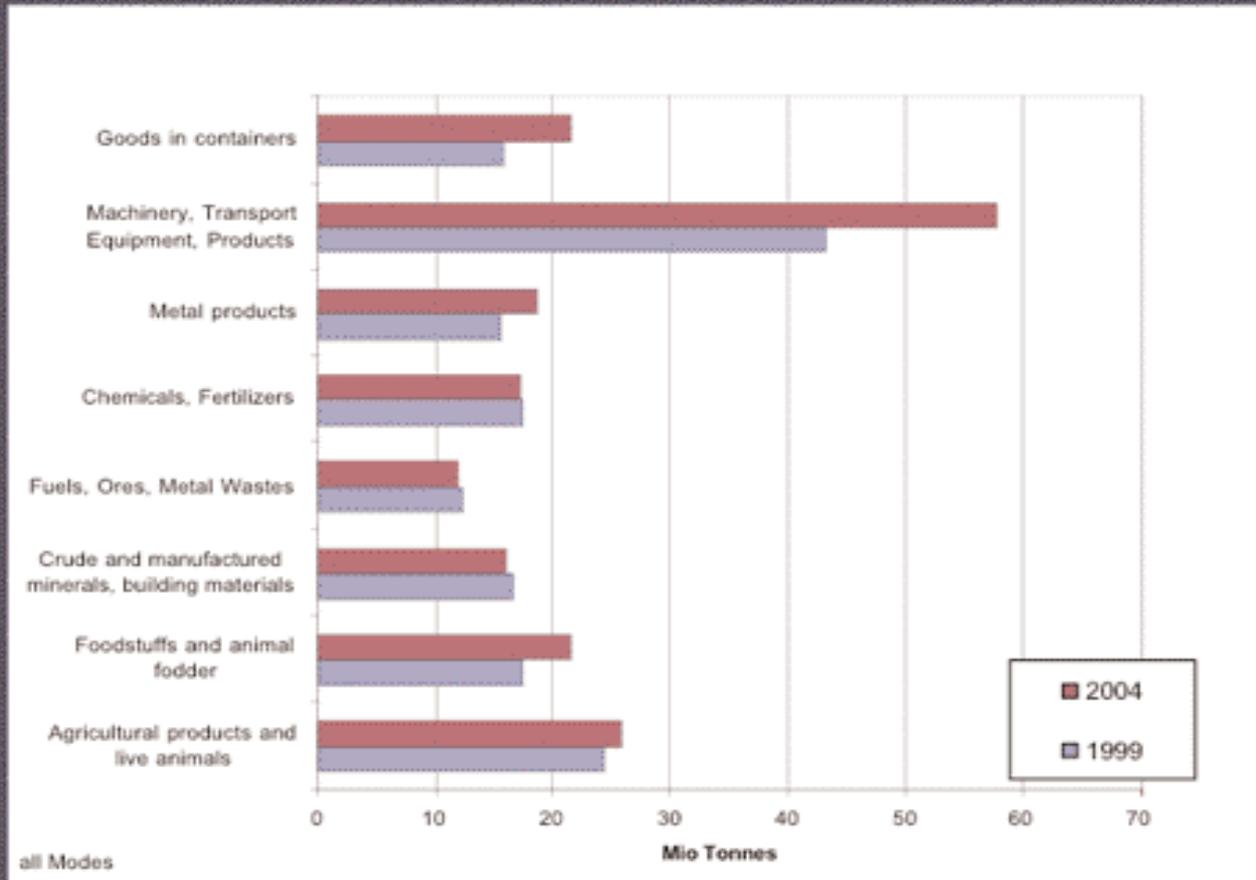
SPLIT OF TOTAL TONNAGES BY TRANSITED COUNTRY

	FR	CH	AT	TOTAL
1994	34%	18%	48%	100%
2004	26%	18%	56%	100%

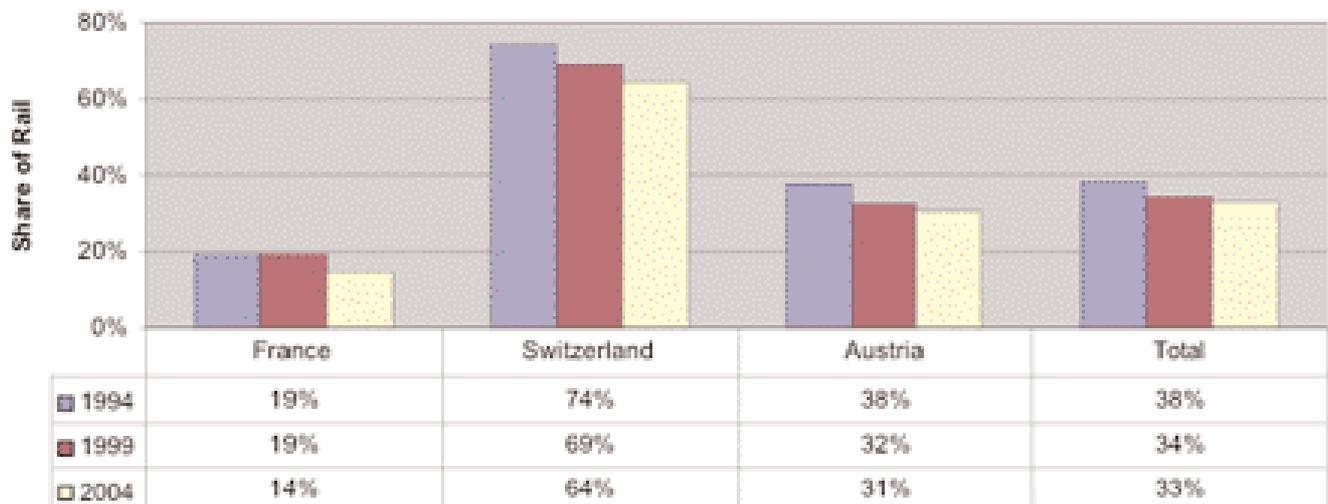
Cross Alpine Freight Transport



Type of Commodities transported over the Alps



Modal Split at Alpine Crossing Freight Transport



Alpine Crossing Road Freight Transport 1999 and 2004: Tonnes



Copyright : BMVIT (Austrian Ministry of Transport, Innovation and Technology)
Afterimage : Verlag Ed. Hölzel, Vienna

Alpine Crossing Road Freight Transport 1999 and 2004: Number of vehicles



Copyright : BMVIT (Austrian Ministry of Transport, Innovation and Technology)
Afterimage : Verlag Ed. Hölzel, Vienna