

Intermodalità

Centri logistici e Autostrade ferroviarie

L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione

è stato istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 2006, a seguito della 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, per 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 Valle 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.

QUADRO
E
R
W

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione

04



Intermodalità
Centri logistici e
Autostrade ferroviarie

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 2 agosto 2007

Struttura di Missione per l'asse ferroviario Torino-Lione

Saverio Palchetti, Responsabile
Margherita Bulzacchelli
Claudio Chiavolini
Giovanni Nastasi
Marco Menna
Andrea Superbo

Staff del Commissario

Franco Berlanda
Fabrizio Bonomo
Pierluigi Gentile
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

Febbraio 2008

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
Agenzia per la Mobilità Metropolitana 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 "Cyclus offset ricicla", da 100 grammi, prodotta dalla cartiera Dalum (Germania) e distribuita in Italia da Polyedra.

RIUNIONI DELL'OSSERVATORIO DEDICATE AL TEMA DELL'INTERMODALITA', CENTRI LOGISTICI E AUTOSTRADE FERROVIARIE

25 luglio 2007

Visita al tunnel del Lötschberg (Svizzera), con presentazione da parte di Eduard Wymann, responsabile tecnico della BLS AlpTransit AG, e incontro con i Sindaci dei comuni situati nella zona di imbocco nord, nel Cantone di Berna, che hanno condiviso problemi e opportunità dell'opera e le relative criticità ambientali, in particolare Karl Klossner, del Comune di Frutigen, Hans-Ueli Trachsel, del comune di Reichenbach, e Georges Wandfluh, del comune di Kandergrund. Alla visita hanno partecipato anche Sindaci e rappresentanti dei Comuni della Valle di Susa: Antonio Ferrentino, Presidente della Comunità Montana Bassa Valle di Susa; Giuseppina Canuto, Vice Presidente Comunità Montana Bassa Valle di Susa; Flavia Debernardi, Consigliere del Comune di Caprie; Cesare Oliviero Pistoletto del Comune di Graver; Renzo Pinard, Sindaco del Comune di Chiomonte; Franco Ainardi, Vice Sindaco del Comune di Chiomonte; Claudio Bertacco, Presidente Comunità Montana; Agnese Ugues, Sindaco del Comune di Sangano; Luigi Monge, Consigliere del Comune di Trana; Paolo Ruzzola, Sindaco del Comune di Buttigliera; Mauro Mellano del Comune di Buttigliera.

13 settembre 2007

Visita ai terminal Hupac e Ambrogio di Busto Arsizio e Gallarate, con audizione di Francesco Crivelli, Amministratore Delegato di Hupac, di Piero Solcà, Responsabile HUPAC della Logistica e della Qualità, e di Livio Ambrogio, Presidente di Ambrogio Trasporti. Visita all'interporto Quadrante Europa di Verona, con audizione di Nicola Boaretti, Condirettore del Consorzio ZAI, di Domenico Miceli, della Divisione Logistica e Marketing di Trenitalia, e di Giuseppe Dalla Via, della Divisione Cargo per l'area di Venezia e Verona. Presentazione degli studi elaborati da di LTF per la CIG per un'autostrada ferroviaria a grande sagoma Torino-Lione. Alla visita hanno partecipato anche Sindaci e rappresentanti dei Comuni dell'Area Metropolitana di Torino: Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano; Luigi Turco, Assessore del Comune di Grugliasco; Carla Barovetti, Assessore del Comune di Rivalta; Alessandro Resio, Assessore del Comune di Rivalta. Presente inoltre Vincenzo Macri, della Società interporto di Torino (SITO).

18 settembre 2007

Visita alla sede RFF di Lione, con presentazione dell'esperienza francese in tema di Autostrade ferroviarie da parte di Noël Belin e Didier Mercey di RFF, rispettivamente direttore Strategia e responsabile dei progetti di Autostrada ferroviaria. Alla visita hanno partecipato anche Sindaci e rappresentanti dei Comuni della Valle di Susa e dell'Area Metropolitana di Torino: Carlo Marroni, Sindaco di Orbassano; Luigi Turco, Assessore del Comune di Grugliasco; Amalia Neirotti, Sindaco di Rivalta; Carla Barovetti, Assessore del Comune

di Rivalta; Francesco Castellaneta, Assessore del Comune di Orbassano; Renzo Pinard, Sindaco di Chiomonte; Diego Joannes, Consigliere del Comune di Chiomonte; Chiara Cerutti, Assessore della Comunità Montana Alta Valle Susa. Presenti inoltre i rappresentanti della Società interporto di Torino (SITO), Alessandro Di Benedetto, Presidente, e Danilo Marigo.

19 settembre 2007

Visita al tunnel sotto la Manica e del suo terminale sul lato francese, effettuata con Pascal Sainson, Direttore della divisione Esercizio della società Eurotunnel. Alla visita hanno partecipato gli stessi ospiti della visita a Lione.

21 novembre 2007

Audizione di Michel Delaygue, incaricato per la missione di intermodalità del ministero dell'Equipement per la regione Rhône-Alpes, insieme a Dominique Rul di RFF, incarico degli studi sull'intermodalità merci, e Bernard Simon, della Direzione Trasporti della Regione Rhône-Alpes, dedicata alle politiche intermodali nella regione Rhône-Alpes. Audizione di Federico Antoniazzi, sulla localizzazione dei terminali intermodali nel Rhône-Alpes e in Lombardia. Audizione di Agostino Cappelli, dell'università IUAV, dedicata al confronto tra i sistemi logistici di Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. Audizione di Daniele Borioli, Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, dedicata alle scelte di localizzazione degli hub intermodali in Piemonte. Audizione, in videoconferenza, di Jordi Torrent, della sottodirezione generale di Strategia e sviluppo dell'Autorità portuale di Barcellona, dedicata alle strategie del porto di Barcellona.

6 dicembre 2007

Intervento di Giuseppe Sciallis, del ministero dei Trasporti, dedicato agli incentivi previsti nella legge Finanziaria 2008 per il sostegno del trasporto combinato e i riequilibrio modale, con particolare riferimento al corridoio ferroviario esistente fra Torino e Lione. Audizione di Federico Antoniazzi, sulle misure di incentivazione al trasporto combinato esistenti in Europa e le proposte per un finanziamento della legge 166/02. Intervento di Carlo Di Gianfrancesco, del ministero dell'Ambiente, sui criteri per la rendicontazione degli effetti e dei benefici del progetto Autostrada ferroviaria alpina (AFA).

20 dicembre 2007

Audizione di Jean Louis Tane e Alberto Chiaraviglio, Vicepresidenti dell'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF) e di Sergio Curi, Responsabile del Centro Studi di CONFETRA, dedicata allo scenario attuale e futuro del trasporto merci in Europa, alla situazione delle reti ferroviarie europee e a un confronto caratteristiche tecnico funzionali delle modalità di trasporto intermodale.

INDICE

- 7 Introduzione
- 9 Introduction

DOCUMENTI E AUDIZIONI

- 12 Tavola sinottica dei documenti acquisiti dall'Osservatorio sul tema dell'intermodalità

ANALISI SUL CAMPO

- 16 **Il tunnel di base del Lötschberg.**
Presentazione del nuovo collegamento ferroviario da parte di Eduard Wymann, responsabile tecnico della BLS AlpTransit AG, e incontro con i Sindaci dei comuni situati nella zona di imbocco nord, Karl Klossner, di Frutigen, Hans-Ueli Trachsel, di Reichenbach, e Georges Wandfluh, di Kandergrund
- 35 **Il centro intermodale Hupac a Busto Arsizio e Gallarate**
Audizione di Francesco Crivelli, Amministratore Delegato di Hupac, di Piero Solcà, Responsabile HUPAC della Logistica e della Qualità, e di Livio Ambrogio, Presidente di Ambrogio Trasporti
- 52 **L'interporto Quadrante Europa di Verona**
Audizione di Nicola Boaretti, Condirettore del Consorzio ZAI
- 61 **Il trasporto intermodale sull'asse del Brennero**
Audizione di Domenico Miceli, della Divisione Logistica e Marketing di Trenitalia, e di Giuseppe Dalla Via, della Divisione Cargo per l'area di Venezia e Verona.
- 70 **L'Eurotunnel e lo scalo intermodale di Fretun-Calais**
Audizione di Pascal Sainson, Direttore della divisione Esercizio della società Eurotunnel

INTERMODALITÀ

- 84 **Assetto del trasporto intermodale nella regione Rhône-Alpes**
Audizione di Michel Delaygue, incaricato per la missione di intermodalità del ministero dell'Equipement per la regione Rhône-Alpes, insieme a Dominique Rul di RFF, incarico degli studi sull'intermodalità merci, e Bernard Simon, della Direzione Trasporti della Regione Rhône-Alpes
- 100 **Situazione attuale e prospettive del porto di Barcellona**
Audizione di Jordi Torrent, dell'Autorità portuale di Barcellona
- 118 **Localizzazione dei terminal intermodali in Rhône-Alpes e Lombardia**
Audizione di Federico Antoniazzi
- 134 **Assetto economico e logistico del sistema padano del Corridoio V**
Audizione di Agostino Cappelli, dell'università IUAV
- 170 **Politiche della Regione Piemonte per la logistica e il riequilibrio modale**
Audizione di Daniele Borioli, Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte
- 181 **Interventi della Legge Finanziaria a sostegno del trasporto combinato**
Intervento di Giuseppe Sciallis, del ministero dei Trasporti
- 186 **Incentivazione dell'intermodalità in Europa.** *Audizione di Federico Antoniazzi*
- 189 **Definizione dei criteri ambientali per progetti di trasporto combinato**
Intervento di Carlo Di Gianfrancesco, del ministero dell'Ambiente
- 206 **Trasporto merci e trasferimento da gomma a ferro**
Audizione di Jean Louis Tane e Alberto Chiaraviglio, Vicepresidenti dell'associazione AEDTF e di Sergio Curi, Responsabile del Centro Studi di CONFETRA

AUTOSTRADE FERROVIARIE

- 222 **Potenzialità e sviluppi dei servizi di Autostrada ferroviaria in Francia**
Audizione di Noël Belin e Didier Mercey di RFF
- 237 **Studi tecnici ed economici per un'AF a grande sagoma sulla nuova linea fra Torino e Lione**
Presentazione degli studi elaborati da di LTF per la CIG

DICONO DI NOI

- 260 Elenco dei principali articoli e servizi televisivi (con titolo, sottotitolo, testata, data e autore) che trattano direttamente o indirettamente dei lavori dell'Osservatorio



PRESENTAZIONE

L'Italia sul tema intermodalità e logistica può vantare di aver compreso il problema con anticipo sui partner europei. Negli anni ottanta, con il primo Piano Generale dei Trasporti (approvato come documento di indirizzo generale nel 1986) si definisce con coraggio la priorità di realizzazione di un sistema nazionale di centri intermodali, definiti Interporti con termine mutuato dai porti marittimi, finalizzati all'interscambio tra trasporto stradale e trasporto ferroviario. Il PGT ebbe il coraggio di definire un sistema limitato di centri (13 grandi interporti nazionali) che doveva coprire l'intero territorio italiano. In quegli anni le uniche esperienze di riferimento erano l'interporto di Rivalta Scrivia (esistente come supporto logistico al porto di Genova), gli interporti di Bologna e Padova (in fase di consolidamento) e quello di Verona (Quadrante Europa) nato negli anni settanta, come sostegno allo sviluppo industriale, nell'area a ridosso dello scalo ferroviario, in posizione fortemente competitiva sia per le relazioni nord – sud (asse del Brennero) sia per quelle est ovest. Il trasporto merci ferroviario dava in quegli anni evidenti segni di declino e l'organizzazione dell'offerta ferroviaria era ancora incentrata su una molteplicità di scali ferroviari, a ridosso delle stazioni passeggeri, con una organizzazione basata sul trasporto a carro e di piccole partite. Gli indirizzi strategici del PGT del 1986 trovano attuazione nella legge 240/90 di finanziamento del sistema nazionale degli interporti con partenariato pubblico-privato e cofinanziamento pubblico solo in presenza di partecipazione delle Ferrovie dello Stato. Successivamente, con Deliberazione CIPE 7 aprile 1993, viene approvato il Piano quinquennale degli interporti. Le vicende del Paese in quegli anni sono note e lo sviluppo del sistema intermodale nazionale, seppur per tempo definito, subirà gravi ritardi che tutt'oggi sono presenti, in particolare per le aree del centro sud dove opera efficacemente solo l'Interporto Campano (già definito dal PGT nell'area di Nola Marciianise).

Negli anni novanta si definiscono altri tre elementi strategici per il paese. Si struttura e si rafforza, con il supporto della legge 240 ma anche in forma privatistica, come nel caso della Lombardia, il sistema logistico ed intermodale delle regioni del nord Italia (dal Piemonte al Friuli). A livello Europeo si definisce la rete dei grandi corridoi di trasporto (The Trans - European Transport Networks TEN-T) e in particolare il corridoio V che deve connettere in direzione ovest – est l'intera Europa (il cosiddetto Lisbona-Kiev, che attraversa tutta la pianura padana). A livello di reti infrastrutturali nazionali, il sistema ferroviario italiano ad alta velocità, indicato dal PGT del 1986 come strategico al potenziamento degli assi infrastrutturali forti del paese e ridefinito negli standard per assumere una funzione di alta capacità (AV/AC), si completa con la definizione del progetto Torino - Lione, unico nuovo asse ferroviario ad alta capacità quasi integralmente dedicato al trasporto europeo delle merci ed al potenziamento dei valichi alpini (altro punto strategico del PGT). In questo ambito nazionale ed europeo si sviluppa in forme coerente buona parte dei Piani regionali dei trasporti delle regioni del nord Italia. Infine alla fine degli anni novanta viene redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (approvato nel 2001), che consolida l'indirizzo strategico dell'intermodalità, introducendo il "tema logistico" come elemento di congiunzione tra produzione e trasporto e dando maggiore impulso al settore del trasporto marittimo, così come indicato anche a livello europeo con le cosiddette Autostrade del Mare.

L'ambito di riferimento, sopra solo brevemente richiamato, consente di capire come il presente Quaderno 04 dell'Osservatorio vuole rappresentare un contributo di aggiornamento e di riflessione sul sistema logistico come richiesto in particolare dai rappresentanti dei comuni del quadrante Sud dell'area metropolitana torinese.

Il presente Quaderno va letto in forma integrata con il Quaderno 02 relativo alle analisi sulla domanda di trasporto nell'arco alpino.

Il Quaderno 04 riassume gli approfondimenti e le indagini di campo che l'Osservatorio ha svolto su alcune delle più significative realtà operanti in Italia ed Europa tra cui il nuovo progetto ferroviario del Lötschberg, recentemente aperto al traffico commerciale, Il centro intermodale Hupac a Busto Arsizio e Gallarate, il più importante interporto privato italiano, l'interporto Quadrante Europa di Verona (il più importante Interporto Italiano nel quale sono transitate, nell'anno 2006, 6,4 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e oltre 20 milioni di tonnellate su gomma), l'Eurotunnel e lo scalo intermodale di Fretun-Calais, il trasporto intermodale sull'asse del Brennero, nonché l'interporto di Torino SITO.

Gli approfondimenti svolti hanno consentito di verificare la coerenza con la quale l'Italia sta operando con riferimento ai principali partner europei, in termini sia programmatori che operativi. Tali sinergie sono evidenti non solo con la Francia ma anche con la Spagna ed in particolare con la politica marittima spagnola, che evidenzia già oggi forti integrazioni con il sistema portuale italiano e mostra grandi capacità competitive nelle connesse relazioni terrestri, che si spingono, in particolare dal Porto di Barcellona, fino all'area di Parigi e Lione.

Il Quaderno nel capitolo "Intermodalità" presenta alcuni importanti approfondimenti sui sistemi economici e logistici delle regioni italiane del nord Italia e di alcune regioni europee connesse dal Corridoio V, con un quadro di sintesi redatto in forma originale per l'Osservatorio.

Infine si affronta il tema dell'Autostrada ferroviaria, che si presenta come tecnica innovativa per una efficiente integrazione tra trasporto stradale e ferroviario e che può determinare ingenti flussi di traffico proprio nell'ambito degli attraversamenti alpini, in affiancamento al trasporto combinato tradizionale.

Merita richiamare che la recente legge finanziaria dello Stato italiano all'art. 243 rfinanzia il sostegno all'intermodalità ed allo sviluppo dell'autostrada ferroviaria con 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008-2010 ed in particolare, per la prima volta significativamente prevede che 8 milioni di euro per ciascun anno siano destinati in via prioritaria al finanziamento di accordi di programma aventi ad oggetto lo sviluppo del trasporto combinato sulla linea storica Torino-Lione, ai fini del riequilibrio modale.

Mario Virano

PRÉSENTATION

L'Italie peut se vanter d'avoir compris le problème de l'intermodalité avec d'avance sur ses partenaires européens. Dans les années quatre-vingts, avec le premier Plan Général des Transports (approuvé comme document d'orientation générale en 1986), que l'on définit avec courage la priorité de réalisation d'un système national de centres intermodaux dénommés interports, en référence aux ports maritimes, destinés au triage entre transport routier et transport ferroviaire. Le PGT eut le courage de définir un système avec un nombre limité de centres (13 grands interports nationaux) qui devait couvrir l'ensemble du territoire italien. À cette époque, les seules expériences de référence étaient l'interport de Rivalta Scrivia (existant comme support logistique au port de Gênes), les interports de Bologne et Padoue (en phase de consolidation) et celui de Vérone (Quadrante Europa) né dans les années soixante, comme soutien au développement industriel dans la zone proche du triage ferroviaire, en position fortement compétitive, que ce soit pour la liaison nord-sud (axe du Brenner) ou pour celle est-ouest. Le transport de fret ferroviaire donnait à cette époque d'évidents signes de déclin et l'organisation de l'offre ferroviaire était encore centrée sur une multiplicité de triages ferroviaires, à proximité des gares passagers, avec une organisation basée sur le transport sur wagon et de petits lots. Les orientations stratégiques du PGT de 1986 sont réalisées par la loi 240/90 de financement du système national des interports avec un partenariat public-privé et un cofinancement public se limitant à la participation des chemins de fer de l'Etat. Par la suite, le Plan quinquennal des interports est approuvé par Délibération CIPE du 7 avril 1993. Les vicissitudes de l'Italie à cette période sont connues et le développement du système intermodal national, même sur une période donnée, subira de graves retards qui se ressentent aujourd'hui encore, notamment pour les zones du centre-sud où seul l'interport campanien (déjà défini par le PGT dans la zone de Nola Marcianise) opère efficacement.

Dans les années quatre-vingt-dix, trois autres éléments stratégiques pour le pays sont définis. Le système logistique et intermodal des régions du nord de l'Italie (du Piémont au Frioule) se structure et se renforce grâce à la loi 240, mais également sous forme de gestion privée, comme dans le cas de la Lombardie. Au niveau européen, est défini le réseau des grands corridors européens (The Trans - European Transport Networks "TEN-T") et en particulier le corridor V qui doit relier l'Europe entière dans la direction ouest-est (dénommé Lisbonne-Kiev et traversant toute la plaine padane). Au niveau des réseaux infrastructurels nationaux, le système ferroviaire italien à grande vitesse, indiqué par le PGT de 1986 comme étant stratégique pour le renforcement des principaux axes infrastructurels de l'Italie et redéfini dans les standards pour assumer une fonction de grande capacité (GV/GC), est complété par la définition du projet Lyon-Turin, seul nouvel axe ferroviaire à grande capacité presque intégralement destiné au transport européen de fret et au renforcement des passages alpins (autre point stratégique du PGT). C'est dans ce cadre national et européen que se développe une grande partie des Plans régionaux de transport des régions du nord de l'Italie. Enfin, à la fin des années quatre-vingt-dix, le nouveau Plan Général des Transports et de la Logistique (approuvé en 2001) est rédigé, il renforce l'orientation stratégique de l'intermodalité en introduisant le "thème logistique" comme élément de conjonction entre production et transport et en stimulant le secteur du transport maritime, comme indiqué aussi au niveau européen avec les "Autoroutes de la Mer".

Le cadre de référence, évoqué brièvement ci-dessus, permet de comprendre comment le présent Quaderno 04 de l'Observatoire se veut une contribution d'actualisation et de réflexion sur le système de la logistique, comme cela a été notamment demandé par les représentants des communes du cadran sud de la zone périurbaine turinoise.

Le présent Cahier doit être lu parallèlement au Quaderno 02 relatif aux analyses sur la demande de transport dans l'arc alpin.

Le Quaderno 04 résume les approfondissements et les enquêtes de terrain que l'Observatoire a menées sur certaines des réalités les plus significatives agissant en Italie et en Europe, parmi lesquelles le nouveau projet du Lötschberg, récemment ouvert au trafic commercial, le centre intermodal Hupac à Busto Arsizio et Gallarate, le plus important interport privé italien, l'interport Quadrante Europa de Vérone (le plus important interport italien dans lequel ont transité, en 2006, 6,4 millions de tonnes de fret sur rail et plus de 20 millions de tonnes sur route), l'Eurotunnel et le triage intermodal de Fretun-Calais, le transport intermodal sur l'axe du Brenner, ainsi que l'interport de Turin SITO.

Les approfondissements menés ont permis de vérifier la cohérence avec laquelle l'Italie agit par rapport à ses principaux partenaires européens, en termes programmatoires et opérationnels. Ces synergies sont évidentes non seulement en France, mais aussi en Espagne et notamment avec la politique maritime espagnole, qui montre dès aujourd'hui de fortes interactions avec le système portuaire italien et fait preuve de grandes capacités compétitives dans les relations terrestres qui y sont reliées et qui vont jusqu'à la zone de Paris et Lyon, notamment à partir du Port de Barcelone.

Dans le chapitre "Intermodalité", le Cahier présente d'importants approfondissements sur les systèmes économiques et logistiques des régions italiennes du nord de l'Italie et de certaines régions européennes reliées par le corridor V, avec un cadre de synthèse rédigé dans sa version originale par l'Observatoire.

Enfin, est abordé le thème de l'Autoroute ferroviaire, lequel se présente comme une technique innovante pour une intégration efficace entre transport routier et ferroviaire et qui peut entraîner des flux de trafic considérables, justement dans le cadre de la traversée des Alpes, à côté du transport combiné traditionnel.

Méritant d'être rappelé, la récente loi de finance de l'Etat italien refinance, à l'art. 243, le soutien à l'intermodalité et au développement de l'autoroute ferroviaire avec 15 millions d'euros pour chacun d'eux pour les années 2008-2010, et prévoit notamment, pour la première fois et de manière significative, que 8 millions d'euros seront destinés chaque année en priorité au financement des accords de programme ayant pour objet le développement du transport combiné sur la ligne historique Lyon-Turin pour le rééquilibrage modal, ce qui est un signe très positif.

Mario Virano