

Comitato Promotore Direttrice Ferroviaria Europea  
ad Alta Capacità Merci e Passeggeri

# TRANSPADANA

Novembre 2008

news



## AZIONI PER SVILUPPARE IL TRASPORTO FERROVIARIO TRANSALPINO

Il Comitato Transpadana si è posto il problema di identificare le possibili iniziative, da attuarsi a partire da oggi fino alla messa in esercizio del tunnel fra Torino e Lione, che possano incidere positivamente sull'utilizzo della nuova infrastruttura e massimizzarne i benefici futuri.

A partire da questa esigenza ha condotto uno studio esplorativo finalizzato ad individuare e valutare gli interventi e le politiche più efficaci al fine di incrementare l'attrattività della ferrovia, e quindi incrementarne la domanda servita lungo l'intero arco alpino, con particolare attenzione al tratto tra Italia e Francia.

Lo studio, a partire dai principali dati relativi al traffico merci alpino complessivo (strada e ferrovia), ed in particolare tra Italia e Francia, individua ed analizza diverse ipotesi di intervento e ne discute l'efficacia rispetto al raggiungimento dell'obiettivo di aumento della domanda servita dal modo ferroviario.

## LE AZIONI PROPOSTE

Le proposte e gli argomenti trattati sono stati raggruppati in due grandi aree, in ordine di rilevanza:

**MISURE DI RIQUALIFICAZIONE DEL SETTORE FERROVIARIO, VALE A DIRE COSA SI PUÒ FARE NEL BREVE-MEDIO PERIODO PER RENDERE PIÙ ATTRATTIVA LA FERROVIA ESISTENTE;**

**EVENTUALI POLITICHE ACCESSORIE DI TARIFFAZIONE E REGOLAZIONE DEL TRASPORTO STRADALE, OVVERO QUALI MISURE DI PENALIZZAZIONE DEL TRASPORTO, MERCI, SU STRADA POSSONO ESSERE MESSE IN ATTO TENUTO CONTO DELLE ATTUALI E FUTURE POLITICHE COMUNITARIE.**

Al fine di fornire un quadro il più realistico possibile, accanto a questi due tipi di interventi si sono individuati e valutati qualitativamente quelli che potrebbero diventare le principali minacce per il trasporto merci ferroviario e i relativi rischi, attuali e futuri di perdita di competitività di questa modalità.

In sintesi al fine di indurre un'inversione di tendenza nell'evoluzione dei traffici ferroviari sulla linea esistente, da un trend declinante/ stagnante ad una sostanziale tenuta delle quote modali attuali e possibilmente una leggera crescita, le misure che si ritengono attivabili nel **BREVE PERIODO** sono le seguenti:

- miglioramento della qualità e aumento della quantità di servizi ferroviari offerti sulla linea esistente;
- attivazione di sovrapedaggi per favorire il finanziamento del tunnel ferroviario fra Torino e Lione;
- riequilibrio dei transiti stradali ai valichi italo-francesi fra Ventimiglia e Frejus-Monte Bianco.

La declinazione di tali misure nel breve periodo è descritta di seguito. Per quanto riguarda il primo punto si ritiene fondamentale l'avvio dell'apertura alla concorrenza nel set-

tore ferroviario con l'assegnazione tramite gara ad esempio:

- del servizio di raddoppio o triplicamento della trazione per i treni pesanti;
- delle tracce disponibili a prezzi favorevoli agli operatori, in base a prestazioni garantite.

In merito alla tariffazione del trasporto stradale gli interventi a breve riguardano, in particolare, un possibile sovrapedaggio applicabile ai due valichi alpini (Frejus e Bianco) così come previsti dalla Direttiva Eurovignette 2006/38/CE. Al fine però di evitare che il transito di Ventimiglia venga ulteriormente congestionato da una possibile diversione di traffici stradali, determinata dal sovrapedaggio applicato ai due valichi alpini, si suggerisce di valutare la possibilità di attuare una politica di pedaggi integrati su tutti i valichi finalizzata ad ottimizzare le capacità residue sui diversi modi di trasporto. Seguendo questa logica la proposta di sovrapedaggio dovrebbe essere prevista per tutti i transiti e modulata, nell'ambito di quanto previsto dalla Direttiva Eurovignette, in funzione dei livelli di congestione e delle sensibilità ambientali delle diverse aree interessate dai flussi. A titolo indicativo lo studio propone una prima quantificazione monetaria, molto semplificata, degli impatti derivanti dall'applicazione del sovrapedaggio, non solo sui tratti alpini, ma anche sull'intera rete di adduzione ai valichi (il nord-ovest d'Italia), ipotesi questa che deve necessariamente integrarsi in un quadro di pedaggiamento complessivo della rete stradale europea, e tenere conto anche delle indicazioni relative all'internalizzazione delle cosiddette esternalità. Nel breve medio periodo dovrebbero essere quindi esplorate ipotesi di tariffazione più articolate che prevedano una modulazione dei pedaggi in funzione delle categorie di emissioni Euro dei veicoli, o dell'ora, del giorno o della stagione di transito. Un intervento di breve periodo di regolazione del traffico stradale

pesante, sicuramente non di grande portata ma emblematico di una volontà di "regolazione" dei traffici nei territori ambientalmente sensibili dell'arco alpino, riguarda il trasferimento del trasporto di merce pericolosa dalla strada alla ferrovia, con obbligo di uso del ferro ai valichi, con possibile eccezione solo per le brevissime percorrenze.

In ambito di regolazione del trasporto stradale si citano anche le seguenti politiche di limitazione:

- vincolare in modo più incisivo il traffico merci stradale (limite di velocità 80 km/h),
- introduzione di un sistema dei diritti dei transiti sull'intero arco alpino.

In uno scenario di **MEDIO E LUNGO PERIODO**, vengono evidenziati altri interventi, in particolare sul lato dell'offerta, che potrebbero ulteriormente favorire un recupero di competitività del trasporto ferroviario. Gli interventi più rilevanti dovrebbero riguardare:

- il materiale rotabile,
- l'interoperabilità,
- l'integrazione efficiente negli interporti,
- l'eventuale istituzione di un'Autorità italo-francese che verifichi e monitori l'andamento e l'evoluzione del traffico ferroviario e le sue caratteristiche nel tempo.

I potenziali rischi per il settore ferroviario sono legati da un lato alle modalità di implementazione degli interventi, dall'altro a fattori esogeni, connessi alle politiche descritte in precedenza. I primi riguardano il rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi.

Una dilatazione dei tempi di realizzazione della nuova infrastruttura vanificherebbe immediatamente tutti i vantaggi faticosamente acquisiti con l'attuazione delle politiche individuate in precedenza. Ciò chiama in causa un aspetto che potrebbe rivelarsi critico, la concentrazione delle risorse verso interventi coerenti e finalizzati.

I secondi fattori di rischio che vanno tenuti in debita considerazione si riferiscono alle innovazioni tecnologiche dei mezzi di trasporto su strada, con particolare riferimento alle emissioni ambientali, in sostanziale declino, e all'incremento delle dimensioni massime ammissibili dei mezzi pesanti sulla strada, sia in termini di peso, che di cubatura utile. Entrambe queste tendenze potrebbero nel medio periodo modificare in modo significativo il quadro di riferimento.

## LE RISPOSTE DEL MERCATO

Una verifica dell'applicabilità delle misure evidenziate e dei vantaggi potenziali per la modalità ferroviaria per gli scambi in transito ai valichi tra Italia e Francia, è stata effettuata attraverso una campagna di interviste dirette con rilevanti operatori (in particolare ferroviari).

Tra gli elementi di particolare interesse emersi sembra importante constatare che l'attuale valico di Modane risulta oneroso, il motivo di questo è attribuibile alle caratteristiche tecniche della linea (pendenza in particolare, con conseguenti limiti su portata e lunghezza ammissibili dei treni, ma anche sagoma limite, per l'adeguamento della quale sono in corso lavori che dovrebbero terminare entro il 2009).

L'esercizio attuale sulla linea di valico, condizionato dai lavori in corso, risulta penalizzato in termini di tracce disponibili e di adeguatezza dell'offerta. Anche gli esperimenti innovativi, come l'autostrada ferroviaria, hanno prodotto finora un modesto risultato (anche per fattori intrinseci: basso carico utile, brevità del percorso, in particolare lato Francia).

I fattori negativi che limitano le potenzialità ferroviarie, si traducono quindi in:

- uno scarso livello di servizio, misurabile in mancanza di puntualità e

informazioni, che si ripercuote nei rapporti con la clientela;

- le resistenze alla completa apertura del mercato da parte degli ex monopolisti in termini di accesso alla rete. Di fatto si registra la mancanza di una effettiva separazione tra rete e servizio: è considerato importante un ruolo regolatorio più forte, non necessariamente attraverso un'agenzia dedicata;
- la concorrenza dei prezzi del trasporto stradale: pur in presenza di fattori contingenti al rialzo dei noli di trasporto stradale, le misure e gli standard operativi ferroviari fanno sì che il costo del trasporto ferroviario sia veramente competitivo solo in pochi casi.

Le indicazioni emerse dai colloqui con gli operatori per migliorare l'attuale offerta ferroviaria, in previsione dell'aumento potenziale di domanda a seguito della realizzazione del tunnel Torino - Lione, sono sintetizzabili in diverse misure:

- **un adeguamento del parco carri** (maggiori investimenti in treni più lunghi, più pesanti ed interoperabili). Grazie al nuovo tunnel tra Italia e Francia si potrebbero liberare tracce aggiuntive per il traffico merci, ma ciò richiede un adeguamento per rispondere agli standard di livello europeo su lunghezza, interoperabilità, portata, ecc.; un rinnovato parco carri potrebbe consentire una riqualificazione dell'offerta più aderente alla domanda, permettendo un migliore consolidamento dei flussi, che porti ad un miglioramento dello sfruttamento della rete;
- **lo sviluppo dell'intermodalità**, per dare un'alternativa veloce e sicura al traffico stradale, e di misure di adeguamento regolamentare e tecnologico in favore del trasferimento modale. Tra i segmenti di mercato con margini di crescita: l'autostrada ferroviaria accompagnata e non accompagnata (con tragitti più lunghi), il traffico intermodale generato dai porti (anche ro-ro);

- **l'innovazione tecnologica accompagnata da quella normativa**: attualmente, la tecnologia dei veicoli/locomotori e sul sistema di comunicazione veicolo-linea è molto migliorata. L'aspetto normativo dell'esercizio non ha invece goduto di analogo adeguamento. A questo si associano procedure documentali e di sicurezza che appesantiscono eccessivamente l'operatività ferroviaria;
- **l'introduzione di politiche di finanziamento**: dovrebbero essere previsti aiuti trasparenti e non discriminatori che finanzino l'offerta ferroviaria (sulla base, ad esempio, di quanto fatto in Svizzera), per compensare gli investimenti iniziali effettuati e per contenere un possibile aumento delle tariffe ferroviarie;
- **il rapporto con gli interporti**: in Italia c'è stato un aumento del numero degli interporti/piattaforme operativi sul territorio. Non sempre le strutture sono adeguate in termini di attrezzature;
- **il trasferimento di particolari tipi di merce**, soprattutto merce pericolosa, dalla strada al ferro;
- i costi del trasporto stradale, che dovrebbero aumentare per disincentivare il trasporto su gomma, ed **una contemporanea riduzione degli alti costi del trasporto ferroviario** che non consentono al settore di diventare competitivo rispetto alla strada;
- **la completa liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'introduzione della trazione unica integrata**, per disporre di una sola interfaccia nei collegamenti che attraversano più frontiere: in Francia ci sono ancora difficoltà di accesso alla rete e in Italia le difficoltà di accesso ai terminali.

Le indicazioni emerse concentrano sulle opportunità di miglioramento dell'esercizio ferroviario e sul miglioramento del livello di servizio, che si traduce in tempi di resa migliori e contenimento dei costi. In questo modo la competizione modale non

dipende troppo da fenomeni di regolazione quale l'imposizione di pedaggi, quanto da fattori di efficienza interni ai singoli settori (in particolare al settore ferroviario).

La richiesta del mercato dei caricatori, è infatti quella di innalzare i livelli di servizio misurabili in tempi di resa e costi complessivi di trasporto (identificando nei costi anche quelli legati allo sviluppo del progetto che nel caso del trasporto ferroviario risulta abbastanza oneroso e caratterizzato da tempi lunghi di programmazione, dalla necessità di stipula di accordi, con vettori, gestori

degli interporti ecc.). L'applicazione di sovrapedaggi rischia, se non accompagnata da altre misure, di rappresentare solo una penalizzazione del trasporto stradale con conseguente innalzamento dei costi di trasporto per tutti gli utenti, senza effetti diretti sulle prestazioni degli operatori ferroviari.

È quindi raccomandato che la programmazione degli interventi parta da un'ottica non solo di competizione modale, ma anche, secondo quanto promosso anche a livello politico dall'Unione Europa in primis, di co-modalità, promuovendo

di fatto servizi di trasporto che garantiscano pari condizioni e un'integrazione tra i diversi modi. Questo elemento mette in risalto l'importanza di favorire servizi quali l'autostrada ferroviaria, con frequenze e regolamenti che non ne penalizzino i costi, e l'accesso agli interporti e ai terminal in modo da incrementare il numero di operatori, e di conseguenza favorire lo sviluppo di traffico ferroviario anche per carichi più piccoli, di breve percorrenza e con minore regolarità.

Per ricevere lo studio completo rivolgersi a:

Il "Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea ad Alta Capacità Merci e Passeggeri, Lione • Torino • Milano/Genova • Venezia • Trieste • Lubiana, Transpadana" è stato costituito nel marzo del 1990, come Associazione no-profit pubblico-privata, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità competenti italiane e comunitarie sul rilievo strategico di un collegamento ferroviario veloce ad alta capacità di trasporto, merci e passeggeri, che congiunga l'Europa Occidentale all'Europa dell'Est attraverso la pianura padana. Ad oggi aderiscono all'Associazione 27 soci pubblici e privati:

Camera di Commercio di Torino  
Città di Torino  
Confindustria Piemonte  
Provincia di Torino  
Unioncamere Piemonte  
Unione Industriale di Torino  
Intesa Sanpaolo S.p.A.  
S.I.TO - Interporto Orbassano

Assolombarda  
Camera di Commercio di Bergamo  
Camera di Commercio di Brescia  
Camera di Commercio di Milano  
Città di Milano  
Confindustria Lombardia  
Provincia di Milano  
Unioncamere Lombardia

Camera di Commercio di Trieste  
Città di Trieste  
Confindustria Friuli-Venezia-Giulia



Confindustria Genova  
Camera di Commercio di Genova  
Città di Genova  
Provincia di Genova

Città di Vicenza  
Confindustria Veneto  
Unioncamere Veneto  
Consorzio ZAI - Verona

TRANSPADANA  
Direttrice Ferroviaria Europea

Via Saffi, 28 - 10138 Torino - Tel. +39 011 433.15.10 - Fax +39 011 433.17.98  
e-mail: info@transpadana.org - www.transpadana.org