

SINTESI DELLA PERIZIA DELLA COMMISSIONE INCARICATA DAL GOVERNO FRANCESE DI UN AUDIT SUL PROGETTO LYON TORINO (F1)

A cura di Mario Cavargna Bontosi

IL QUADRO GENERALE

La capacità prevista di 40 Milioni di Tonnellate rappresenterebbe un quadruplicamento del traffico attuale constatato sulla linea esistente stagna da più di 15 anni al di sotto dei 10 MT all'anno

IL QUADRO GIURIDICO

Il trattato del 29 gennaio 2001.. offre una certa flessibilità per quanto riguarda la data della realizzazione delle opere poiché l'articolo 1) dice esattamente che " la loro messa in servizio dovrà essere attuata alla data di saturazione delle opere esistenti ". D'altronde pone delle clausole impegnative solo per la fase di studi del progetto, poiché, secondo l'art. 4) la fase di realizzazione propriamente detta, dovrà essere oggetto di protocolli addizionali

CONSISTENZA DELLE OPERE PROSPETTATE

Per quanto riguarda i viaggiatori comprende una linea nuova ad Alta velocità tra St Exupery, nei pressi di Lione, ed il Sillon, l'area di collegamento alpina.

Per quanto riguarda il trasporto merci consiste di realizzare un itinerario adatto decisamente ad Est di Lione per dare una alternativa agli accessi dal Nord (Digione -Amberieux) e da Sud (Grenoble)
Ne fa parte la creazione di una nuova linea con il tunnel della Chartreuse ed il prolungamento verso Est per il superamento del massiccio di Belledonne

ELEMENTI QUANTITATIVI DI VALUTAZIONE

A) I TRAFFICI PASSEGGERI

1) I traffici attuali

I dati di traffico più dettagliati risalgono agli studi di ALPETUNNEL nel 2000 e riguardano il 1998. A quella data sono transitati per il tunnel della linea storica 1.260.000 passeggeri internazionali

2) Le previsioni di traffico

L'ultimo studio, compiuto da LTF nel novembre 2002, rimane molto succinto sulle ipotesi che condurrebbero alla crescita di traffico che viene riportata (dell' 80% nel 2015)

Secondo la Commissione si devono fare dei rilievi su molti punti

- La crescita del traffico tra il 2000 e la situazione di riferimento del 2015 riposa sulla grossa ipotesi che, a questo periodo, sia realizzata la linea ad Alta Velocità tra Lyon ed Chambéry (Sillon Alpin). Siccome, a parere di questa commissione, questo progetto non è da considerare prioritario, e dunque la situazione cambia notevolmente, il traffico passeggeri sarà di conseguenza assai minore

- I due scenari sviluppati da ISI per LTF (Lyon Turin Ferroviare) si basano su di un livello di offerta TGV di grande interesse, perché suppongono una velocità di 220 Km/h con la realizzazione del tunnel sotto la Belledonne, che sembra ottimistica alla data considerata.

Il solo scenario basato su di un livello di offerta TGV meno favorevole, non è stato sviluppato. Per contro il guadagno di traffico giornaliero è stato calcolato supponendo che tutti i TGV passino sotto il tunnel di base alla velocità normale. Questa ipotesi è chiaramente una gonfiatura rispetto agli studi attuali di utilizzazione, che sono stati portati avanti in parallelo da LTF che prevedono con precisione una circolazione dei TGV a velocità ridotta nel tunnel di base e comportano una riduzione dei guadagni di tempo e di conseguenza, di quelli del traffico

E' anche da notare che nell'ipotesi di far passare il traffico passeggeri sulla linea storica - ipotesi che non è

irrealistica nel caso di tunnel monotubo o di una priorità data alle merci, - il traffico previsto si stabilirebbe ad un livello assai meno elevato. Come è indicato nella versione provvisoria degli studi economici LTF, inviati alla commissione il 19 gennaio, il traffico passeggeri sulla linea storica porta a previsioni di movimento di 1,55 milioni di viaggiatori nel 2015: contro i 2,8 che si prevedono in caso di passaggio nel tunnel di base e della realizzazione del tunnel di Belledonne

Questo punto permette di mettere in evidenza l'imperfetta messa a punto delle previsioni del traffico merci e passeggeri che si basano vicendevolmente su delle ipotesi che si escludono a vicenda

Parimenti, gli studi di utilizzazione trasmessi dalle Ferrovie Francesi alla CIG mostrano che nell'insieme delle ipotesi di utilizzazioni proposte vi è una incompatibilità tra il cadenzamento ogni 30 minuti della autostrada ferroviaria e la circolazione a 220 km/h dei TGV nel tunnel. Pertanto queste ipotesi devono essere tenute ben distinte nelle previsioni del traffico merci da una parte e di quello passeggeri dall'altra

Infine si suppone un guadagno di traffico legato alla messa in servizio del progetto che è leggermente superiore alle previsioni precedenti, senza che queste differenze siano chiaramente esplicitate

IN DEFINITIVA L'INSIEME DI QUESTI RILIEVI INVITA A CONSIDERARE CON GRANDE PRECAUZIONE LE PROIEZIONI DEL TRAFFICO PASSEGGERI ALL'ORIZZONTE 2015 CHE APPAIONO AL MOMENTO INSUFFICIENTEMENTE MOTIVATE E BASATE SU DELLE IPOTESI DECISAMENTE OTTIMISTICHE

I TRAFFICI MERCI

1) I TRAFFICI ATTUALI MOSTRANO UNA STABILITA' A PARTIRE DAL 1994 SUI PASSAGGI FRANCESI DELLE ALPI DEL NORD

Si pone la questione della presa in conto dei traffici che transitano sulla linea litoranea a Ventimiglia e, in misura minore, al Monginevro.

Al termine delle sue indagini la Commissione stima che questi traffici sono poco in concorrenza con quelli dell'insieme della Moriana e del Monte Bianco, e che non devono essere compresi nell'arco alpino da considerare ai fini del progetto.

I traffici passanti a Sud del Frejus e cioè a Monginevro e Ventimiglia, sono d'origine e destinazione differenti. Se si prende in considerazione il traffico stradale tra la Penisola Iberica e l'Italia, valutato in 6,6 Mt nel 1999, a Ventimiglia sono passati 6,1 Mt, al Monginevro 0,4 Mt e soltanto, 1 Mt al Frejus. Per i traffici ferroviari, aggiungendo ai traffici della penisola iberica quelli di Languedoc - Roussillon (cioè del Sud Ovest della Francia) che gravitano sulle piattaforme di trasporto combinato con la Spagna, si constatano 0,3 Mt a Modane e 0,1 Mt a Ventimiglia

Il cabotaggio assicura il trasporto di circa 6 - 7 Mt tra Spagna ed Italia.

IN NOTA

Si stima che a Modane i treni merci internazionali provengano o si dirigano verso tre direzioni principali: a nord (Digione od oltre) per il 70% del traffico ed a treni interi: a Sud (Valence od oltre) per il 10%, ed a Lyon per il 20% del traffico, costituito di treni formati da vagoni, da casse mobili o da containers carichi o scaricati in Rhone Alpes o transitanti per gli smistamenti di Sibelin o di Venisseux

Tenendo conto di questa premessa si deve quindi ragionare sull'insieme dei passaggi che interessano il settore alpino A, secondo la classificazione riportata negli studi di Alpinfo: cioè quello che comprende i valichi svizzeri, i tunnel autostradali francesi del Monte Bianco e del Frejus e quello ferroviario del Frejus (Moncenisio), ed anche i passaggi austriaci del Brennero e del Reschen.

Le tavole seguenti riportano i traffici rilevati dal 1984 su questo settore dell'arco alpino ed anche i tassi di crescita media annuale per periodi di cinque o sei anni

Come si vede la crescita dei traffici rallenta notevolmente tra il periodo 1990 -1995 ed il periodo 1995 2001

In questo ultimo periodo il traffico si è stabilizzato, calcolando l'insieme dei passaggi alpini francesi, sia stradali che ferroviari.

Per quanto riguarda la ripartizione modale, bisogna rilevare che la chiusura del tunnel stradale del Monte Bianco nel 1999 è stata priva di effetti sul traffico ferroviario che transita a Modane poiché la maggior parte del traffico che prima prendeva il Monte Bianco si è portata sul tunnel autostradale del Frejus.

2) LE PROIEZIONI DI TRAFFICO

Una nuova serie di studi è stata intrapresa da LTF nel corso del 2002 : in questa, la domanda di trasporti è sensibilmente più alta di quella ottenuta da Alpetunnel nel 2000. Questa differenza deriva essenzialmente dalla differenza del settore di arco alpino preso in considerazione . Questo approccio di LTF ha dunque un ambito più vasto di quello che apparirebbe interessato dai traffici che transitano nel segmento alpino A

Si possono fare due rilievi

- le ipotesi sul quadro macroeconomico sono le stesse di quelle degli studi di Alpetunnel che erano stati criticati all'epoca dalla Direzione della Programmazione.

A partire dalle previsioni del traffico merci origine destinazione prodotte dalla SETEC nel 2000, la Direzione citata ha proceduto ad una simulazione con i tassi di crescita dei soli paesi interessati dal progetto. Per le merci questo calcolo ha messo in evidenza una sensibile differenza tra lo scenario della CIG (1,8 % all'anno in media sino al 2020) ed il risultato della simulazione, e cioè 1,4 all'anno in media sino al 2020
QUESTO STUDIO PORTA A PRENDERE CON CAUTELA LE PREVISIONI DI TRAFFICO FORNITE DALTF

- La forma di questa crescita non è omogenea: secondo il modello accettato dalla CIG essa è più forte sino al 2010 e progressivamente decrescente sino al 2030.

Questa scelta porta a maggiorare la domanda globale di traffico all'inizio del periodo (su cui si punta per promuovere l'opera)

Procedendo con l'analisi si possono rilevare molti altri elementi:

Il traffico merci nello scenario di riferimento (senza il nuovo tunnel) si stabilisce a 13 MT nello scenario centrale: dato nettamente inferiore a quello delle previsioni di Alpetunnel del settembre del 2000, senza che questa differenza sia sufficientemente spiegata.

Nella situazione con il progetto, nel 2015 il traffico merci ordinario a Modane sarebbe di 19 MT

Si evidenzia che questo aumento del traffico a Modane (+ 6 MT nella situazione con il progetto) è dovuto essenzialmente alla diversa ripartizione tra itinerari ferroviari diversi (per 5,5 MT cioè il 91 % del totale) e solo per una percentuale minima ad un prelievo sul traffico stradale.

Questa analisi è confermata se si considera il numero di mezzi pesanti che sarebbero evitati nel tunnel del Frejus e del Monte Bianco dalla messa in servizio del progetto. NEL TOTALE IL NUMERO DEI MEZZI PESANTI SOTTRATTI ALLA STRADA E' QUASI UGUALE SIA NELLA SITUAZIONE DI RIFERIMENTO CHE IN QUELLA CON IL NUOVO PROGETTO

La principale differenza proviene dal volume di transito assicurato dall'autostrada ferroviaria, la sola che permette, nel modello sviluppato, la riduzione del numero dei mezzi pesanti negli attuali tunnel stradali. Questa diminuzione, anche se non è trascurabile, non rappresenta che il 10% del traffico della situazione di riferimento in assenza di progetto

La conclusione che si può trarre da questi studi è che il trasferimento modale dalle strada verso la ferrovia dipende essenzialmente dalla autostrada ferroviaria e che dunque è poco influenzato dallo sviluppo IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ORDINARIO NELLA SITUAZIONE CON IL PROGETTO SI LIMITERÀ A CATTURARE I TRAFFICI GIÀ FERROVIARI E CHE PASSEREBBERO PER LA SVIZZERA

Nel 2030 la situazione è identica : il valico di Modane vede accrescere il suo traffico potenziale di 7,5 MT essenzialmente per il prelievo dai traffici ferroviari svizzeri (6 MT). Il trasferimento proveniente dalla strada è trascurabile (8 0,3 MT)

L'analisi fatta sui traffici stradali giunge ad una conclusione identica.

Al 2015 l'insieme delle diminuzioni di traffico nei tunnel stradali è dovuto al trasferimento verso il servizio di autostrada ferroviaria. L'alleggerimento sui tunnel stradali franco italiani è sempre del 10% rispetto alla situazione di riferimento in assenza del nuovo tunnel.

In definitiva solo la autostrada ferroviaria permette in queste previsioni un trasferimento modale di qualche significato, anche se questo non va sopravvalutato (solo il 10 % del traffico stradale)

Questa constatazione porta a parecchi rilievi:

a) LA AUTOSTRADA FERROVIARIA E' IL SETTORE IN CUI LE PREVISIONI DI TRAFFICO SONO LE MENO AFFIDABILI ALLO STATO ATTUALE DEGLI STUDI.

I risultati prodotti provengono da una inchiesta molto semplicistica realizzata presso gli abbonati del tunnel del Frejus nell'estate del 2002. La necessità di un approfondimento degli studi che permetta di discernere meglio la clientela potenziale, è riconosciuta da tutti gli attori, ma non ha potuto ancora essere realizzata dalla SETEC. Il comitato economico e finanziario della CIG ha esplicitamente domandato a LTF il 25 novembre scorso "di approfondire in modo considerevole gli studi che riguardano la autostrada ferroviaria ". Questo augurio, già espresso dall'esperto indipendente M. Poinssot, è fatto proprio dalla Commissione. Pertanto, probabilmente è indispensabile attendere i primi risultati della sperimentazione che deve essere condotta dalla piattaforma di Aiton , per procedere ad una nuova stima dei traffici potenziali. Se la sperimentazione a piccola scala a partire dalla metà del 2003 può rivelare degli elementi interessanti, solo la sua piena attuazione a partire dal 2006 sarà veramente significativa .

In ogni caso potranno essere utilizzati gli insegnamenti che potranno essere tratti dalla esperienza svizzera al Lotschberg ed al Gottardo a partire dal 2007 e dal 2012 .

b) LA AUTOSTRADA FERROVIARIA HA UN EFFETTO AMBIGUO NELL'OTTICA DI UN TRASFERIMENTO MODALE DALLA STRADA ALLA FERROVIA.

Essa permette in certe località un alleggerimento del traffico stradale ma parallelamente ha la tendenza ad accrescere l'interesse del trasporto stradale sulle grandi distanze attraverso la facilitazione al superamento di ostacoli fisici ed alle tariffe agevolate . Da questo punto di vista

NON PUO' ESSERE FATTO ALCUN PARAGONE TRA I PROGETTI SVIZZERI ED AUSTRIACI E QUELLI FRANCO ITALIANI.

Nel primo caso i servizi di Autostrada ferroviaria attraversano questi paesi da parte a parte e producono dunque un alleggerimento del traffico stradale sull'insieme del loro territorio nazionale.

Questo non sarà il caso del collegamento Aiton / Lyon - Torino .

Nel complesso il bilancio per l'intera collettività non è sicuro. D'altronde non è presentato in modo veritiero negli ultimi studi di LTF.

In conclusione LO SVILUPPO DELLA AUTOSTRADA FERROVIARIA SI FA IN PARTE A SPESE DEL TRASPORTO FERROVIARIO CLASSICO riducendo sensibilmente il numero di collegamenti disponibili per quest'ultimo a causa della sua necessità di un cadenzamento elevato. Ci sarebbe tutto l'interesse a precisare queste interazioni tra la strada viaggiante ed il trasporto merci ferroviario classico .

L'equilibrio finanziario di un servizio di autostrada ferroviaria è dubbio. Allo stato attuale del progetto la durata del tratto tra Aiton e Torino si fissa, al di fuori delle operazioni di carico e scarico, ad un livello sensibilmente identico a quello della strada. L'incitamento ad utilizzare questo servizio, anche nella ipotesi di un funzionamento ottimizzato, non può dunque venire che da misure regolamentari o tariffarie.

Su primo punto le eventuali misure prospettate non sono precisate.

In questo contesto la tariffazione del servizio di autostrada ferroviaria giocherà un ruolo chiave nella sua capacità di attrazione. Questo punto d'altronde è ben messo in evidenza nello studio LTF che sottolinea la estrema sensibilità del traffico catturato alle ipotesi di tariffe.

Dal momento che la CIG non ha fornito alcun documento relativo all'equilibrio finanziario del servizio di autostrada ferroviaria, è necessario riferirsi alle esperienze straniere per valutare l'ordine di grandezza del sussidio necessario per questo servizio. PER LE AUTOSTRADE FERROVIARIE SVIZZERE L'EQUILIBRIO NON E' ASSICURATO CHE AD UN PREZZO DI SOVVENZIONE PARTI AL 50% DEL COSTO DEL PEDAGGIO. Anche se questa cifra non può che essere presa con le dovute cautele, essa dà una idea della necessità di contributo pubblico legata alla sola utilizzazione della autostrada ferroviaria.

In ogni caso dovrà essere condotto uno studio finanziario SERIO su questo punto.

Questi elementi si aggiungono ai dubbi espressi nel 1998 dalla commissione della CGPC (consiglio generale dei lavori pubblici) nel cosiddetto rapporto BROSSIER relativo alla politica francese dei trasporti terrestri nelle Alpi

3) L'OFFERTA ATTUALE DELLA CAPACITA' E LA SUA EVOLUZIONE

Anche nell'ottica che mira a far coprire dal traffico merci ferroviario una parte significativa della crescita prevedibile dei traffici transalpini, la strategia francese in materia di infrastrutture non può fare a meno di prendere in considerazione i progetti importanti portati avanti parallelamente dalla Svizzera al Loetschberg (Sempione) ed al Gottardo.

Le autorità svizzere stanno facendo in effetti un investimento di 10 miliardi di euro consistente nel realizzare attraverso delle Alpi due tunnel ferroviari di grande capacità al Lotschberg (apertura prevista per il 2007) ed al San Gottardo (apertura prevista nel 2014). La prima opera dovrà portare una capacità supplementare di 40

collegamenti per il trasporto merci classico mentre il tunnel del Gottardo aumenterà la capacità disponibile di 100 collegamenti supplementari. Secondo i dati trasmessi alla Commissione da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti Svizzero, questo significherà che la capacità di trasporto disponibile nel 2007 sarà compresa entro 30 e 50 Milioni di tonnellate, poi portata entro 40 e 65 nel 2015. L'ampiezza di questa forchetta dipende dal fatto che la traduzione dei collegamenti in capacità dipende molto dalle ipotesi sul peso e la lunghezza dei treni utilizzati a quella data.

La volontà delle autorità svizzere, coerente con la scelta di realizzare degli investimenti così massicci, è quella di utilizzare al meglio la loro capacità

Dunque questi progetti non resteranno senza impatto sul traffico che transita per i valichi francesi. Gli studi convergenti hanno dimostrato che gli itinerari francesi e svizzeri saranno in diretta concorrenza per un certo numero di coppie origine / destinazione

- Uno studio del servizio Economico e Statistico del ministero dei Trasporti datato 1997 aveva dimostrato che una parte notevole del traffico stradale che passa per i tunnel franco italiani del Monte Bianco e del Frejus era dirottata dai valichi svizzeri a causa soprattutto dei divieti di passaggio, in questo paese, per i camion di più di 28 tonnellate

- più recentemente le Ferrovie Francesi SNCF hanno indicato che una parte importante del traffico ferroviario che prende il tunnel storico del Moncenisio (Frejus) era "interessato" dalle nuove trasversali ferroviarie svizzere. Si tratta particolarmente del traffico a lunga distanza tra l'Europa del Nord Ovest e l'Italia.

- Questa ultima analisi è inoltre confermata dalla Direzione della Programmazione del Ministero delle Finanze che stima in una nota del 4 ottobre 2000 relativa al progetto, che DAL 20 % AL 30 % DEI TRAFFICI FERROVIARI CHE PASSANO PER IL TUNNEL STORICO DEL FREJUS HA UN ITINERARIO PIU' CORTO ATTRAVERSO LA SVIZZERA . la stessa Direzione rilevava che la ripartizione dei traffici per il passaggio tra la Francia e la Svizzera dipendeva assai largamente dalle misure di restrizione adottate dalla Svizzera per limitare il traffico stradale attraverso il suo territorio.

Ora la Svizzera ha iniziato una riduzione delle misure di restrizione al transito stradale a partire dal 2001 (abolizione del limite da 20 a 34 tonnellate dei mezzi pesanti a pieno carico) che darà in pieno i suoi effetti a partire dal 2005 (abolizione del limite di 40 tonnellate a pieno carico per i mezzi pesanti). parallelamente, al fine di rispettare il suo obiettivo, ormai costituzionale, di ridurre il trasporto stradale delle merci, la Svizzera sviluppa la sua offerta ferroviaria attraverso i nuovi tunnel

- In questa prospettiva la Direzione aveva stimato nella nota citata, la parte di traffici del 1998 che transiterebbero per la Svizzera se si applicassero le condizioni previste nel 2005, data della piena efficacia della abolizione delle restrizioni al traffico stradale.

Il risultato di questo studio è che potenzialmente i traffici merci nell'ambito dell'arco alpino occidentale (fuori del Brennero) si ripartirebbero a metà tra i passaggi francesi e quelli svizzeri.

b) alcuni limitati adeguamenti permetterebbero già nei prossimi cinque anni di aumentare significativamente la capacità ferroviaria nelle Alpi francesi

LA CAPACITA' DEL TUNNEL STORICO DI MODANE E' DI 20 MT, IL SUO LIMITE MASSIMO E' STIMATO A 25 MT dalla Direzione Lavori Dipartimentale. IL VINCOLO PRINCIPALE E' COSTITUITO DAGLI ACCESSI SUL NODO DI CHAMBERY che non permettono più di 10 Mt in provenienza da Nord

Nel periodo di validità del XII piano è previsto un insieme d'investimenti sugli accessi al tunnel storico di Modane che dovranno permettere d'aumentare la capacità degli accessi.

In un primo momento, se gli adeguamenti previsti fossero realizzati nel 2007- 2008, la capacità degli accessi al tunnel storico è portata al minimo di 16 Mt per il traffico merci classico. Questa cifra è da confrontare con lo studio di LTF che prevede una situazione di riferimento con 13 Mt nel 2015 e di 19 Mt al 2030.

Questo miglioramento limitato permette dunque da principio di evitare ogni problema di capacità sino a circa il 2020 per gli accessi al tunnel storico.

In se, l'obiettivo di portare la capacità delle vie di accesso al livello di quelle del tunnel di Modane, non si giustifica che in un orizzonte lontano, tra il 2020 ed il 2030.

Per altro, come si è messo in evidenza precedentemente, l'aumento del traffico merci classico per effetto della messa in opera del progetto del NUOVO TUNNEL non sembra in se un obiettivo sufficiente ,a giustificarlo, perché NON CONTRIBUISCE PER NIENTE ALL' ALLEGGERIMENTO DEL TRAFFICO NELLA REGIONE DI

CONNESSIONE ALPINA. Si deve notare che uno dei vincoli che gravano sulla linea (Digione)Amberieu - Chambéry è legato al forte sviluppo di treni regionali auspicata dalla Regione. Così nelle previsioni di adeguamento trasmesse alla commissione dalla Direzione Dipartimentale dei Lavori, si giustifica in parte la necessità di un accesso alla zona di connessione (Sillon) alpina con un sensibile aumento delle connessioni regionali . Questa stessa concorrenza tra il traffico merci e quello passeggeri regionale si ritrova nella zona che permette l'instradamento del traffico al sud del Sillon alpino.

La questione si riassume dunque di nuovo nella problematica della autostrada ferroviaria, con due questioni principali concernenti:

In primo luogo la capacità necessaria per assicurare il servizio in rapporto ai traffici potenziali

Su questo primo punto si riporta la capacità disponibile nel tunnel storico una volta assorbiti i traffici merci ordinari. E' del tutto evidente che questo tipo di calcolo è semplicistico e senza dubbio criticabile, ma permette di fissare i concetti.

Il nudo calcolo mostra che all'orizzonte del 2015, senza nuovo tunnel, sono disponibili 7 milioni di tonnellate per l'autostrada ferroviaria.

In una nota separata inviata alla Commissione il 4 dicembre 2002, LTF valuta a 3.3 Mt il traffico di merci instradato dalla autostrada ferroviaria nel 2015, cosa che è compatibile con la capacità disponibile.

Nella sua nota LTF nega però la pertinenza di questo calcolo sostituendolo con un ragionamento in materia di connessioni.

Le connessioni necessaria per la autostrada ferroviaria partono dall'ipotesi di un cadenzamento elevato (un treno da 750 m ogni mezz'ora) che vincola fortemente i traffici merci tradizionali e quelli passeggeri.

IN DEFINITIVA QUESTE STIME SONO TUTTE ESTREMAMENTE FRAGILI .

Esse sono soprattutto fortemente condizionate dalle disposizioni in materia di sicurezza che potranno essere prese per il tunnel.

In conclusione, finché le esigenze di sicurezza non siano state precisate, né la sperimentazione impostata a grandezza reale, il dibattito sui collegamenti necessari e l'insufficienza di capacità resterà relativamente teorico

-Il secondo punto è la localizzazione del terminal per la sperimentazione situato ad Aiton , ma di cui è previsto successivamente il trasferimento verso Lione S. Exupery,

Secondo i dati trasmessi dalla Direzione Dipartimentale dei Lavori , la capacità massima della piattaforma di Aiton è di 10 Mt all'anno.

Come si vede nella situazione di riferimento senza il nuovo tunnel di base, sino a tutto il 2015 la piattaforma può assicurare il trasbordo dei traffici previsti.

Un trasferimento della piattaforma a S. Exupery si giustifica:

- per l'alleggerimento del traffico stradale nella vallata della Savoia
- per la individuazione di un percorso di autostrada ferroviaria effettivamente pertinente ai fini di un trasferimento modale
- per la maggior vicinanza al polo economico di Lione

Stando così le cose conviene rilevare che è questo spostamento che porta ad una scadenza più prossima la realizzazione del tunnel della Chartreuse e poi in un secondo tempo di quello di Belledonne. Come è stato rilevato prima, LA NECESSITA' DI UN NUOVO TRACCIATO PER SMALTIRE IL TRAFFICO MERCI NON SI GIUSTIFICA PRIMA DEL 2020, AMMESSO CHE SIA GIUSTIFICATO IN ASSOLUTO PRIMA DEL 2030 TENENDO CONTO CHE CONDUCE ESSENZIALMENTE A CATTURARE DEL TRAFFICO FERROVIARIO SVIZZERO E NON AD UN TRASFERIMENTO MODALE

Questo trasferimento della piattaforma di Aiton potrebbe essere ancora comprensibile, se si prendono per buone le previsioni di traffico di Alpetunnel. Ma questa prospettiva viene evidentemente rovesciata se le nuove previsioni di LTF confermano una stagnazione del traffico merci classico al di sotto delle 15 Mt al 2015.

C) CON DEI LIMITATI ADEGUAMENTE DELLA LINEA FRANCESE E CON I PROGETTI SVIZZERI I VALICHI ALPINI SAREBBERO IN GRADO DI SMALTIRE I VOLUMI DI TRAFFICO PREVISTI DALLA PREVISIONI PIU' PROBABILI

Gli studi di LTF si basano su dei tassi di crescita dei traffici fondati su di un settore alpino e su delle ipotesi

discutibili: la commissione ha proceduto ad una simulazione più prudente della situazione all'orizzonte 2013 e 2023 estrapolando il tasso di crescita registrato negli ultimi anni sul settore alpino A

Come è stato indicato in precedenza, il tasso di crescita annuale si era stabilito a 2.6 tra il 1994 ed il 2001.. Sono state fatte due ipotesi che inquadrano questo tasso di crescita che è stato mantenuto sino al 2013 ed al 2023.

NELLA SIMULAZIONE AL 2013, se l' Austria fa la sua parte, il traffico da ripartire tra Francia e Svizzera sarà da 86 a 93 Mt.

Supponendo che il traffico stradale svizzero sia mantenuto entro il livello del 1999 di 8 Mt, come durante le restrizioni, le ferrovie svizzere potranno smaltire, grazie al nuovo Loetschberg da 30 a 50 Mt. Se si fa una ipotesi media di 40 Mt, si arriva ad un totale di 48 MT per la Svizzera

Restano da far transitare per le infrastrutture in territorio francese da 38 a 45 Mt

A questa data la capacità del tunnel ferroviario storico del Moncenisio (Frejus) dovrà essere portata a 20 Mt.(attraverso il miglioramento degli accessi da parte francese): supponendo che ne passino 15Mt, compresa la autostrada ferroviaria, e cioè il 75 % in più che nel 2001, restano da 23 a 30 Mt da far passare per le opere autostradali, cioè tra il meno 10% ed il + 15 % rispetto al traffico complessivo del 2001, che è stato di 25,7 Mt (che però è transitato tutto per il traforo autostradale del Frejus)

Supponendo la precedente proporzione di 60 % e 40 % tra il traforo autostradale del Frejuse quello del Monte Bianco, PASSERANNO AL TRAFORO DEL FREJUS DA 14 A 18 MT , CIFRA CHE E' NETTAMENTE INFERIORE AL TRAFFICO DEL 2000 CHE E' STATO DI 26 MT

NELLA SIMULAZIONE DI TRAFFICO AL 2023 il volume da ripartire tra i valichi Svizzeri e quelli della Francia è da 106 a 123 Mt

Se la Svizzera continuasse ad avere un traffico stradale di 8 Mt come nel 1999, (durante il periodo di massime restrizioni al traffico merci stradale), farebbe transitare per le proprie ferrovie 60 MT. La Francia dovrà smaltire allora la differenza, cioè da 38 a 55 Mt

Se il traforo della linea ferroviaria storica del Frejus fa passare le sue 20 Mt restano da 18 a 35 MT per la strada.

Con la proporzione fatta, tra traforo autostradale del Frejus e quello del Montebianco PASSEREBBERO AL FREJUS DEI VALORI MOLTO INFERIORI AL RECENTE PASSATO

La produzione di questi dati, non mira ad altro che mostrare che la Svizzera metterà in opera a breve termine delle capacità di trasporto sufficienti per orientare su di essa una parte notevole dei flussi di traffico che attualmente interessano i valichi francesi.

FASAGGIO EVENTUALE E PROPOSTE DELLA COMMISSIONE

Come è stato rilevato precedentemente il tunnel della Chartreuse non diventerà necessario che nel caso che il cui il traffico merci ordinario superi le 16 Mt, salvo considerare che esso sia realizzato per la sola autostrada ferroviaria, cosa che sembra avventurosa agli occhi della commissione, viste le incertezze che pesano sul suo sfruttamento

REDDITIVITA' SOCIO ECONOMICA DEL PROGETTO

Nel calcolo di Alpetunnel la redditività socioeconomica del progetto è scarsa, nonostante sia stata fatta una valutazione elevata degli effetti esterni

SENZA LA AUTOSTRADA FERROVIARIA IL BILANCIO SOCIOECONOMICO E' FORTEMENTE NEGATIVO

Con la autostrada ferroviaria, nello studio di Alpetunnel, si stabilisce ad un livello medio, grazie ai guadagni ambientali che, per tre quarti sono (sarebbero) legati alla autostrada ferroviaria, ma anche nello scenario che diverge di meno dai metodi di valutazione di progetti che è in vigore, questo studio solleva parecchie riserve

Gli ultimi calcoli presentati da LTF mettono in luce una redditività socioeconomica sensibilmente ridotta a seguito di una valorizzazione meno discutibile degli effetti esterni.

Bisogna rilevare che ANCHE NELLE IPOTESI DI TRAFFICO ESTREMAMENTE OTTIMISTICHE sugli scenari merci e passeggeri il progetto PRESENTA SEMPRE UN TASSO DI REDDITIVITA' SOCIECONOMICA MOLTO INFERIORE AL TASSO RACCOMANDATO dalla Commissione Generale di Pianificazione.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

I RISULTATI DISPONIBILI , ANCHE SE FONDATI SU PRESUPPOSTI METODOLOGICI DISCUTIBILI, MOSTRANO CHE NON E' LA REDDITIVITA' SOCIECONOMICA CHE PUO' GIUSTIFICARE QUESTO PROGETTO. I nuovi studi di LTF fondati su dati di traffico più vicini tendono a confermare questo risultato adottando delle ipotesi ragionevoli di valutazione degli effetti esterni.

DAVANTI ALLA MANCANZA DI AFFIDABILITA' DELLE VALUTAZIONI SOCIECONOMICHE, LA COMMISSIONE SI E' IMPEGNATA A VALUTARE DIRETTAMENTE, a partire dalle previsioni più recenti, GLI EFFETTI DEL PROGETTO, DA UNA PARTE IN TERMINI DI SPOSTAMENTO DEL TRASPORTO MERCI DALLA STRADA VERSO LA FERROVIA, E DALL'ALTRA IN TERMINI DI SATURAZIONE DEGLI ITINERARI FERROVIARI MERCI ESISTENTI.

Per il primo argomento gli ultimi studi di traffico prodotti da LTF mostrano bene , malgrado delle ipotesi metodologiche molto discutibili, che questo TRASFERIMENTO MODALE NON VERRA' DALLA CRESCITA DEL TRAFFICO FERROVIARIO, IN QUANTO ESSO SI LIMITEREBBE A CATTURARE UN TRAFFICO CHE ALTRIMENTI AVREBBE TRANSITATO NON PER I TUNNEL AUTOSTRADALI DEL FREJUS E DEL MONTEBIANCO, MA PER LE FERROVIE SVIZZERE. Su queste basi solo il servizio di autostrada ferroviaria verrà a sollevare il traffico stradale locale. La commissione constata però che le condizioni di sfruttamento e le prospettive di questo servizio, sino ad oggi sono studiate male. Anche gli investimenti importanti sugli accessi francesi al tunnel ferroviario, nell'approccio di LTF, sono in definitiva condizionati essenzialmente dalla autostrada ferroviaria.

In modo più generale LA MISSIONE RILEVA CHE I TRAFFICI CHE TRANSITANO PER I VALICHI ALPINI SIA STRADALI (Monte Bianco e Frejus) CHE FERROVIARI (linea storica del Frejus- Moncenisio) SONO RIMASTI STABILI DAL 1994 AL 2002

Confrontando uno scenario prudente di evoluzione del traffico merci classico, fondato su delle ipotesi conformi alle tendenze osservate negli ultimi 7 anni, la commissione ha messo in evidenza che, con la ipotesi di mantenere la piattaforma dell'autostrada ferroviaria ad Aiton, degli adeguamenti limitati sui soli accessi francesi potrebbero permettere di smaltire il traffico merci ferroviario di tipo classico sino al 2020 senza aumenti significativi dei traffici nei tunnel stradali in rapporto ai flussi (sull'ambito complessivo dei due trafori) constatati sul periodo più recente (il che vorrebbe dire per la Val di Susa una diminuzione di circa il 40 %).

LA PROSSIMA APERTURA DEI DUE ITINERARI FERROVIARI SVIZZERI al Loetschberg ed al S. Gottardo, offrirà una capacità da 30 a 50 Mt nel 2007, portata da 40 a 65 Mt nel 2015. Questo PERMETTERA' LO SMALTIMENTO DI UNA PARTE SIGNIFICATIVA DEL TRAFFICO DEL SETTORE ALPINO CHE ATTUALMENTE E' PARZIALMENTE DIROTTATO SUI VALICHI FRANCO ITALIANI .

E' DUNQUE MOLTO IMPROBABILE CHE LE INFRASTRUTTURE SIANO SATURE NEL 2015 (come previsto ai fini della costruzione del nuovo tunnel) ED E' ANCORA TROPPO PRESTO PER DIRE QUANDO LO SARANNO

A questo riguardo, trattandosi di lunghi tunnel, che sarebbe dispendioso mettere in concorrenza, la commissione suggerisce che una vera regolazione dei traffici transalpini sia studiata e messa in opera dalla Unione Europea, dopo una negoziazione con la Svizzera.

PER QUANTO RIGUARDA LA AUTOSTRADA FERROVIARIA LE INCERTEZZE CHE PESANO OGGI SU QUESTA ATTIVITA' SONO TALI CHE LA COMMISSIONE RITIENE PREMATURO PRONUNCIARSI