

Gruppo di lavoro Confindustria Piemonte – Confindustria Lombardia - Assologistica

Valutazione della funzionalità del trasporto intermodale rispetto al trasporto stradale nelle relazioni di traffico Italia-Francia

1. Premessa

L'obiettivo del presente documento è individuare e proporre al decisore politico una serie di interventi finalizzati a creare le condizioni per assicurare la competitività del trasporto ferroviario intermodale nelle relazioni Italia-Francia e v.v.

Proprio in questa delicata fase economica del nostro Paese e dell'Europa è necessario sviluppare sistemi di trasporto e logistici che soddisfino da un lato la sostenibilità ambientale, pilastro a cui ispirare tutto il sistema della crescita, dall'altro assicurare alle imprese clienti un servizio efficiente e di qualità al fine di assecondarne la ripresa e lo sviluppo e quindi supportare il mercato delle esportazioni/importazioni.

Il trasporto ferroviario rispetto al trasporto stradale comporta una riduzione di CO2 di oltre il 70% tralasciando la riduzione degli altri elementi inquinanti e delle emissioni delle polveri sottili.

Sono peraltro a tutti noti i costi indiretti del trasporto stradale. Ogni anno lo Stato, sostiene un costo per la Sanità di circa 1 miliardo di euro come conseguenza dell'enorme incidentalità, nonché i costi, al momento non quantizzabili, sia per una continua e massiva manutenzione stradale sia per le congestioni stradali relative sia alle arterie stradali principali che ai nodi urbani.

2. Il Transito Italia-Francia

Le tre associazioni hanno proceduto con la costituzione di un gruppo di lavoro che, partendo dall'analisi della realtà attuale, ha individuato le ragioni che relegano l'intermodalità nell'interscambio Italia-Francia ad una dimensione del tutto marginale, peraltro, in totale distonia con i dati di riferimento degli altri valichi alpini.

Di seguito si evidenziano i dati 2018 del transito alpino pubblicati da DG Move e FOT:

Interscambio	Quota modale ferrovia	Quota modale strada
via i valichi con la Svizzera (Gottardo-Sempione)	69,9%	30,1%
via i valichi con l'Austria (Brennero-Tarvisio)	29,7%	70,3%
via i valichi con la Francia (Frejus-Ventimiglia-Monte Bianco)	6,7%	92,3%

Stante questa realtà appare necessaria una approfondita analisi della situazione per identificare concretamente quali siano le motivazioni alla base di questa anomalia atteso



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA
Piemonte



Assologistica

che:

1. il traffico tra Italia e Francia è in continua costante ascesa
2. nel passato (oltre dieci anni fa) l'intermodalità ricopriva una quota quasi doppia rispetto a quella attuale.

Questi presupposti di base serviranno per produrre un adeguato confronto con il potenziale legato alla realizzazione in corso della nuova linea ferroviaria Torino-Lione nella quale l'elemento maggiormente qualificante sarà il nuovo tunnel del Moncenisio, la cui entrata in esercizio è prevista entro il 2030. Questa realtà darà quindi concretezza al corridoio europeo Ten-T denominato Mediterraneo. Il confronto vuole evidenziare le sostanziali modifiche e implementazioni che ne conseguiranno per l'esercizio ferroviario e, di conseguenza, nei rapporti col mercato per le connessioni Italia-Francia.

Il gruppo di lavoro vuole anche dar vita ad una disamina delle problematiche che attualmente comportano un limitato utilizzo della linea storica con lo scopo di valutare la possibilità di innescare un rapporto formale con le Autorità e gli Organi Governativi per creare incentivi idonei a modificare l'attuale situazione in una progressione dinamica che porti ad un naturale incremento del traffico verso la nuova linea. A titolo di esempio si propone l'attivazione di un "ferro-bonus" pluriennale analogo ai contributi statali in essere ed autorizzati da Bruxelles per il servizio di Autostrada Ferroviaria Alpina fra Orbassano e Aiton.

In materia preme evidenziare che il 19/03/2020 con un decreto il MIT ha annunciato lo stanziamento per il biennio 2020/2021 di 39 milioni di euro (confermati per 20 milioni dal Ministro De Micheli per il 2020 con il Decreto Rilancio di prossima pubblicazione) per il rinnovo del "ferro-bonus" su scala nazionale e la Regione Piemonte, sempre per il 2020, erogherà ulteriori 500.000 euro. Sono cifre non certo di grandi proporzioni ma sono comunque l'indice di precise volontà strategiche.

3. Analisi della linea storica e delle relative problematiche

Come noto la linea storica, inaugurata nel 1871, presenta caratteristiche che difficilmente rispondono alle esigenze di un servizio moderno quale richiesto dal mercato in particolare per i transiti alpini. Infatti:

- la linea fra Bussoleno e l'innesto del tunnel del Frejus presenta una pendenza media del 28 ‰ notoriamente la più elevata d'Europa che consente un traino di 1.150 ton tramite l'utilizzo di due locomotive (per info, una in testa e una in coda, ma con 3 macchinisti quindi, arrivano fino a 1.450 ton) e di 1.600 ton teoricamente con l'utilizzo di tre (in Francia stanno valutando se si riesce ad arrivare a 2.000 ton, ma questa ipotesi è ancora allo studio). Questa situazione oltre a essere limitativa rispetto allo standard degli altri valichi alpini (la maggior parte dei quali accettano treni da 1.600 ton con una o, al massimo, due locomotive e in futuro disporranno di un incremento a 2.000 ton) comporta significativi problemi gestionali obbligando, tra l'altro, a svariati viaggi delle locomotive singole per il ritorno a vuoto ovviamente non produttivi ai fini del trasporto.
- la lunghezza massima dei treni può essere di 560 m, ben distante dai parametri dello standard europeo di 750 m.



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA
Piemonte



Assologistica

- Il tunnel offre una sagoma limite P/C 45 ottenuta con i lavori effettuati nel periodo 2003-2011 per disporre della sagoma GB1 UIC. L'adeguamento alla sagoma GB1 comunque non offre l'idoneità per il trasporto di semirimorchi alti 4m necessitanti della sagoma P80-410. Questo handicap è parzialmente superato dai carri Modalhor utilizzati dall'Autostrada Ferroviaria Alpina, che grazie al piano di carico notevolmente ribassato rispetto al binario (220 mm) consentono il transito di semirimorchi P80-410.
- La situazione più penalizzante è legata all'esiguo numero di tracce orario per l'attraversamento del tunnel. Nel periodo 2003-2011 RFI e SNCF Réseau si adoperarono per ampliare la sagoma da P/C 32 al profilo denominato GB1 UIC (P/C 45) come sopra specificato. L'Italia fece lavori di abbassamento del piano dei binari di ben 70 cm e interventi di scalpellatura nella zona superiore dell'infrastruttura. La Francia optò, per ottenere la sagoma voluta, ad un abbassamento di 40 cm e ad una riduzione dell'interbinario di 15 mm per ottenere anch'essa il risultato riducendo però in parte gli oneri di intervento. Questa soluzione non è stata particolarmente felice perché ha comportato una significativa riduzione delle tracce orario nel tunnel per motivi di sicurezza di esercizio.
- A quanto sopra indicato occorre aggiungere anche disguidi temporali che saltuariamente dilatano il transit-time a causa delle soste da effettuare forzatamente in attesa dell'autorizzazione a percorrere il tunnel.

La situazione attuale:

- I gestori dell'infrastruttura italiano e francese (RFI e SNCF Réseau) ammettono attualmente un passaggio giornaliero massimo di 45 treni (è vero, one way per restrizioni dovute a motivi di sicurezza quando considerando la linea la capacità giornaliera teorica sarebbe di 160 treni nelle due direzioni) che debbono servire sia il traffico merci che quello passeggeri. Questo quantitativo può essere incrementato a 60 nel caso in cui siano realizzati treni consequenziali interconnessi viaggianti nella stessa direzione. Per contro, nel caso di trasporto di merci pericolose il tunnel può essere utilizzato in una sola direzione.
- Un rapido esame dell'andamento nel corso degli anni, prendendo a riferimento i dati di RFI (senza considerare i treni tecnici), evidenzia una costante continua flessione del traffico ferroviario:

- 2012	n. 8.527 treni
- 2016	n. 7.043 treni
- 2018	n 6.502 treni
- Questa situazione non è certamente legata a flessioni di mercato. Infatti l'interscambio Italia-Francia rappresenta per il nostro paese il secondo per importanza dopo quello con la Germania. Nel 2018 complessivamente è ammontato a 45,4 milioni di ton con una crescita del 3.3% sul 2017
- Purtroppo, come prima evidenziato, il 92,3% è transitato via strada e solo il 6.7% per ferrovia. Per informazione il 50% circa della strada è via Ventimiglia, il 27% via Frejus e il 23% via Monte Bianco.



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA
Piemonte



Assologistica

- Da notare che, pur nell'esiguità del traffico ferroviario, quello maggiormente limitato è il trasporto combinato strada-rotaia poiché si deve confrontare con il tutto strada e, evidentemente, le limitazioni tecniche hanno un peso molto importante sulla conversione dei traffici.
- SNCF Réseau evidenzia che l'uso reale della linea, considerati i vari traffici, può essere quantizzato mediamente in 30 treni giorno nelle due direzioni per sei giorni la settimana e per mediamente 50 settimane all'anno con una ripartizione grosso modo 50% Italia-Francia ed altrettanto in senso inverso.

4. Un'analisi dei parametri del trasporto combinato rispetto al tutto strada

Per semplificazione si sono prese alcune linee di traffico sulle quali abitualmente sono eseguiti i trasporti merci:

- Milano/Novara - Parigi
- Torino - Parigi
- Bologna - Parigi

I costi del tutto-strada sono quelli di seguito riportati:

- Milano/Novara - Parigi: andata 2.000 €, ritorno 1.150 €, round trip 3.150-3.450 €
- Torino - Parigi: andata 1.900-2.200 €, ritorno 900-1.250 €, round trip 2.800-3.450 €
- Bologna - Parigi: andata 2.400 €, ritorno 1.150-1.450 €, round trip 3.450-3.850 €

Solo con la disponibilità di una linea ferroviaria che possa consentire 250 passaggi al giorno di cui almeno 200 dedicati al transito merci, con treni da 2.000 ton, di lunghezza 750, con una sagoma P/C 80-410 che permetta il trasporto di semirimorchi di altezza 4 m - come peraltro è e sarà a brevissimo prassi normale negli altri valichi alpini - l'interscambio Italia-Francia potrà disporre di uno strumento in linea con le decisioni di Bruxelles ed in grado di competere efficacemente con il tutto-strada, congeniale per lo sviluppo dell'interscambio prima citato ma anche per lo sviluppo dei traffici di transito verso altri paesi europei confinanti.

5. Le prese di posizione della Commissione Europea

Recentemente la banca svizzera UBS a seguito delle problematiche connesse con il Covid-19 ha pubblicato un importante studio riservato nel quale si sostiene che una delle conseguenze della pandemia sarà un crescente utilizzo del trasporto ferroviario passeggeri e merci rispetto alle altre modalità.

In questo quadro lo studio evidenzia il novero delle infrastrutture non ancora realizzate che, se ultimate, porteranno a positivi risvolti. Fra di esse è indicata la Torino-Lione sulla quale ad oggi pesano ancora le deficienze legate alla vetustà dell'attuale linea. Le previsioni indicano che i guadagni di tempo e di prestazioni che caratterizzeranno la nuova Torino-Lione consentiranno un massiccio afflusso di passeggeri fra Parigi e Milano con riduzione del traffico aereo nonché una vera alternativa alla strada per il traffico merci.

Sulla scorta di questi convincimenti il 27 maggio la Presidente della Commissione Ursula

Von der Leyen ha messo in progetto un tabulato di proposte di budget allo scopo di puntare a un piano di rilancio. In esso è anche contemplato di ottenere dai 27 paesi un placet che contempli anche lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie.

In questo contesto vi è la volontà di varare un piano di sviluppo con un pacchetto di investimenti da 40 miliardi di euro attraverso il MIE, dossier dal quale dipende anche la realizzazione del Torino-Lione, onde promuovere una conversione al combinato strada-rotaia in linea con le aspettative del Libro Bianco 2011.

In proposito sono state esaustive le dichiarazioni di Adina Valean, Commissario europeo alle Infrastrutture ed ai Trasporti: il commento preciso su questa decisione è stato di insistere sull'importanza strategica della connessione transalpina e il suo valore strategico nel contesto dei corridoi europei. In particolare la Torino-Lione è un progetto indispensabile. La volontà della Commissione è quella di potenziare il traffico ferroviario in Europa.

6. Le possibili evoluzioni con l'approntamento della Torino-Lione

I tempi di realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono così programmati:

- Tunnel di Base Bussoleno - Saint Jean de Maurienne entro il 2030
- Ristrutturazione della linea Bussoleno - To Orbassano e bretella by-pass città di Torino entro il 2030
- Ammodernamento e realizzazione della linea Saint Jean de Maurienne - Lione non ancora dettagliatamente definito ma prevedibilmente entro il 2030.

Se i parametri sopra indicati saranno confermati al 2031 la linea ferroviaria di connessione fra l'Italia e la Francia disporrà delle seguenti caratteristiche di esercizio:

- Lunghezza treno 750 m idonea al traino di 27 carri da 80/90'
- Traino massimo con un locomotore 2.000 ton
- Sagoma limite P/C 80-410
- Carico assiale 22,5 ton/asse
- Velocità di esercizio massima 120 km/h.
- Potenziale traffico merci almeno 200 tracce orario al giorno

Con caratteristiche di questo tipo l'esercizio ferroviario potrà offrire al mercato le seguenti performances:

- Prezzo per un trasporto di cassa mobile 13,60 o semirimorchio 13,60 da Novara a Parigi intorno a 216 €
- Transit Time riduzione di almeno 15 ore
- Trasporto di semirimorchi di altezza 4 m (il sistema attualmente più richiesto dal mercato) oggi impossibile per la sagoma limitata a P45.

Ne consegue che il trasporto intermodale strada rotaia, ai fini dei costi di esercizio, presenterà una forte convenienza sul tutto-strada, convenienza peraltro confermata anche negli studi del CerTeT Bocconi del 2018 sul corridoio Mediterraneo e del prof. Oliviero Baccelli dell'Università Bocconi sui valichi alpini (-27% per il trasporto intermodale).

A titolo di esempio un trasporto porta a porta Novara-Parigi avrà il seguente profilo di costo:



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA
Piemonte



Assologistica

▪ Costo tratta ferroviaria	220 €
▪ Tiro gru per UTI da 13.60 a monte e a valle 35x2	70 €
▪ Trazione stradale lato Novara 50/100km	250 €
▪ Trazione stradale lato Parigi impegno 1/2 giornata	250 €
▪ Utilizzo UTI 4 gg.	40-80 €
▪ Costo totale sola andata	830-870 €
▪ Costo totale ritorno UTI vuota	830-870 €
▪ Costo totale round-trip	1.740 €

Pertanto il costo del round trip potrà essere di 1732 € circa e quindi con una riduzione rispetto alla strada $3.450 - 1.732 \text{ €} = 1.718 \text{ €}$ pari al 49,79% circa.

7. I terminal Intermodali

Ovviamente componente essenziale per la funzionalità della Torino-Lione efficientata e modernizzata è la disponibilità di terminal intermodali per layout e dimensione idonei a soddisfare razionalmente i nuovi importanti flussi di traffico che la nuova configurazione della linea sarà in grado di produrre.

Nel potenziale di 250 tracce orario giornaliera si può ipotizzare prevedibilmente che, come prima indicato, 200 tracce orario (100+100) potranno essere per le merci. Considerando un utilizzo medio per l'intermodalità in casse mobili e semirimorchi al 60% (il restante 40% traffico tradizionale + Autostrada Ferroviaria) con treni da 750 m. Ne conseguirebbe un volume di trasporto, con treni carichi mediamente all'85% e di circa 46 UTI (carri doppi 80/90' e carri T3000) per senso per treno, un potenziale complessivo di 2.700 UTI circa al giorno per senso di marcia.

Sul versante italiano, attualmente nell'Italia del Nord Ovest, non vi è ancora alcun terminal che abbia apportato gli adeguamenti necessari agli standard competitivi europei per operare con volumi e lunghezze quali quelli prima evidenziati. Si impone pertanto un'adeguata rivisitazione e realizzazione di idonei impianti sia quanto ai terminal dell'area piemontese sia quanto a quelli dell'area Milanese. Ovviamente la rivisitazione o implementazione della rete dei terminal dovrà temporalmente essere congruente con l'approntamento della nuova linea. In questo quadro, sarà necessario creare i presupposti tecnici per far operare nelle stesse aree o in aree adiacenti il trasporto combinato, di casse mobili e semirimorchi, con il sistema Modalhor, (laddove esistente) realizzando impianti con le funzionalità di "hub" in grado di gestire efficacemente anche spedizioni provenienti da o destinate a terminali intermodali più lontani.

Altrettanto dicasi sul versante francese. Attualmente i "terminal" dell'area di Lione non presentano caratteristiche idonee. Si imporrà pertanto che anche in Francia si provveda alla realizzazione delle strutture "terminalistiche" adeguate.

8. Proposte

L'analisi fin qui svolta ha messo in evidenza prioritariamente che:



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA
Piemonte



Assologistica

1. l'interscambio Italia-Francia e con i paesi limitrofi: Spagna, Belgio, Regno Unito, esiste ed è rilevante quanto a volumi attuali e a prospettive future. Esso infatti rappresenta la seconda realtà italiana per importanza dopo quello con la Germania;
2. l'attuale infrastruttura ferroviaria presenta limiti che pregiudicano la qualità ed i costi del servizio rendendo poco appetibile il ricorso al trasporto intermodale che negli anni si presenta sempre più in diminuzione;
3. la nuova linea, facente parte del c.d. Corridoio Mediterraneo, presenta i profili peculiari dei corridoi TEN-T con un notevole incremento delle tracce orario e permetterà treni con maggiore portata, lunghezza e sagoma ed una gestione ottimizzata delle circolazioni, rendendo competitivo il sistema ferroviario rispetto al tutto strada sia per costi che per qualità del servizio;
4. Si rende necessario, pertanto, accompagnare questa fase temporale fino al 2030, (attuale data di attivazione del nuovo tunnel ferroviario), con una serie qualificata di interventi al fine da un lato di non perdere ulteriori quote di mercato e dall'altro di ridurre le asimmetrie con il sistema stradale assicurando la qualità ed il costo del servizio richiesti dai clienti per competere sui mercati internazionali;
5. Gli interventi che vengono di seguito proposti mirano altresì a porre già le condizioni per sfruttare al meglio la capacità della nuova linea quando sarà disponibile.

In particolare:

- ⇒ Erogazione di un incentivo a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro con le stesse caratteristiche del c.d. "Ferro-bonus" ma con la peculiarità di applicarsi ai trasporti ferroviari che si svolgono sul transito in oggetto al fine di compensare i maggiori costi ed oneri derivanti dall'inadeguatezza della linea e fino alla realizzazione del nuovo tunnel e relativo tracciato ferroviario
- ⇒ Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per l'acquisto di locomotive interoperabili, tra l'Italia e la Francia, funzionali a ridurre i costi complessivi del trasporto e ridurre/eliminare i disservizi derivanti dai perditempi correlati ai cambi di trazione. Gli investimenti in oggetto sono propedeutici alla piena funzionalità, all'atto dell'apertura, della nuova linea ferroviaria.
- ⇒ Finanziamenti di materiale rotabile, c.d. carri ultra bassi, in linea con la normativa europea sul rumore, per il trasporto di unità di carico, compresi semi-rimorchi che necessitano di particolari sagome in attesa della realizzazione della nuova linea. Essi permetterebbero sin da oggi l'acquisizione alla modalità ferroviaria della domanda di trasporto di molti clienti e sarebbero immediatamente utilizzabili non necessitando di investimenti particolari per allestire nuovi terminali specializzati.
- ⇒ Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per la realizzazione dei nuovi terminali intermodali in previsione della nuova linea di valico. Si indicano le esigenze in Italia di Torino Orbassano, Novara, area di Milano (impianti di Milano Smistamento e Segrate); in Francia dell'area di Lione, Parigi.
- ⇒ Si riportano infine alcuni suggerimenti di carattere gestionale che nell'immediato possono migliorare le condizioni di operatività e quindi la qualità del servizio e sono altresì propedeutici ad un migliore avvio all'apertura della nuova linea.



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA
Piemonte



Assologistica

Essi sono indirizzati ai Gestori dell'Infrastruttura Nazionali ed alle Imprese Ferroviarie:

- Specializzare le tracce ferroviarie per i treni con merce pericolosa, considerata l'impossibilità di coesistenza di attraversamento nel tunnel con altri treni al fine di evitare ritardi
- Effettuare una pianificazione delle tracce dei treni integrata con l'operatività dei terminali di arrivo e partenza al fine di sfruttare meglio la capacità della linea e di eliminare i ritardi nella messa a disposizione della merce
- Effettuare un monitoraggio proattivo dell'andamento dei treni anche svolgendo attività coordinate con le sale di controllo delle IF ed i terminali di arrivo e partenza, al fine di migliorare la qualità del servizio con riduzione dei ritardi, migliorare le informazioni, gestire gli avvisi ai clienti finali. Per questa attività si può ipotizzare un ruolo attivo del Corridoio Ferroviario delle Merci Mediterraneo, attraverso la creazione di un Centro di Monitoraggio del Traffico, oggetto di un primo progetto Pilota quest'anno.