



Commissione Trasporti e Mobilità / Laboratorio ferroviario

Fare le scelte giuste per sviluppare il trasporto ferroviario delle merci: il caso dei collegamenti transfrontalieri nelle Alpi e nei Pirenei

30 aprile 2021

Questo Rapporto, originariamente pubblicato il 30 aprile 2021 sul sito <https://transports-territoires.eelv.fr/>, è stato rimosso il 3 maggio 2021 - Qui lo si può ancora leggere in francese : <https://www.enviscope.com/wp-content/uploads/210428-VD1-Faire-les-bons-choix-pour-developper-le-fret-ferroviaire-revue2-1.pdf>

Il riscaldamento globale ci impone di prendere misure urgenti per ridurre le emissioni di gas serra legate ai trasporti e alla mobilità.

In Francia, secondo l'ultimo studio delle università di Harvard Birmingham, Leicester e Londra, quasi 100.000 (97.242) morti all'anno sono legate alla combustione dei combustibili fossili.

L'impatto delle emissioni di particelle fini sulla salute è ormai provato.

Oltre alla necessità di delocalizzare le nostre economie per limitare i nostri viaggi e ripensare il nostro modo di consumare, è urgente:

- Attuare politiche ambiziose per incoraggiare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, sia per i passeggeri che per le merci.
- Rendere visibili i costi esterni contabilizzandoli nel prezzo dei beni. Costi che rappresentano circa 90 miliardi di euro/anno per la Francia¹

Negli ultimi decenni, il trasporto ferroviario di merci è stato totalmente disorganizzato, perdendo una quota significativa del mercato a favore del trasporto su strada.

Lo sviluppo di un'offerta di trasporto ferroviario di merci attraente e competitiva deve essere una priorità per le nostre politiche pubbliche, a livello regionale, nazionale ed europeo.

L'Unione europea ha dichiarato la sua ambizione di aumentare la quota modale dei modi di trasporto più ecologici. Ha definito nove corridoi di trasporto che attraversano cinque Stati membri.

Il regolamento impone una serie di obblighi agli Stati membri interessati e ai loro gestori di infrastrutture con l'unico scopo di rendere il modo ferroviario più competitivo e permettergli di guadagnare quote di mercato rispetto al trasporto stradale.

Due progetti riguardanti la Francia si trovano sul Corridoio Mediterraneo²

- Il progetto Lione - Torino
- Il progetto della Nuova Linea Montpellier Perpignan - LNMP.

È su questo corridoio che ci concentriamo in questo documento.

Indichiamo le condizioni necessarie e le scelte che devono essere fatte nell'orientamento di questi progetti perché il trasferimento modale abbia luogo:

- Senza **la messa in servizio delle linee di accesso** - scenario 2 - all'inaugurazione del tunnel di base - i cui lavori sono già iniziati - la Lione Torino sarà inutile come la tratta Perpignan Figueras, e il trasferimento modale non avrà luogo.
- Senza una **linea mista merci-passeggeri** da un capo all'altro della linea Montpellier-Perpignan (LNMP) in un unico tratto, non ci sarà alcun trasferimento modale.
- Senza **l'armonizzare dei calendari della realizzazione** di questi due grandi progetti ferroviari, che sono interessati dal corridoio mediterraneo, non ci sarà alcun trasferimento modale.
- Senza una **politica fiscale coraggiosa** che tassi il trasporto su strada, il trasferimento modale non avverrà.

È urgente prendere le decisioni politiche necessarie per il successo di questi progetti affinché **entro il 2030**, anno dell'annunciata apertura del tunnel di base Lione-Torino, i treni merci possano collegare la Spagna alla Francia e all'Italia nel minor tempo possibile.

Senza decisioni rapide almeno sui quattro punti precedenti, la lotta per ridurre l'inquinamento, con le sue conseguenze sanitarie, ambientali, economiche e sociali, sarà stata vana.

I. Stato dell'arte

I.1 Traffico merci alle frontiere meridionali

Gli ultimi dati del Ministero della Transizione Ecologica risalgono al 2014.

Nel 2014, i principali flussi di transito osservati passano attraverso la barriera dei Pirenei verso la Germania e l'Italia:

- 6,1 milioni di camion hanno attraversato i Pirenei
- 2,6 milioni di camion hanno attraversato le Alpi francesi
- Il 10% dei camion che attraversano i Pirenei sono diretti in Italia
- Il 14% dei camion che attraversano i Pirenei va in Germania

Tra il 2018 e il 2019, il traffico pesante è aumentato tra il 10% e il 14% a seconda delle sezioni della A9³.

Nel 2019, sull'arco alpino tra Ginevra e Ventimiglia, è stato raggiunto un picco di 43 Mt, cioè 3,3 M di mezzi pesanti e meno dell'8% dei volumi trasportati per ferrovia, mentre esiste un'autostrada ferroviaria attraverso il tunnel del Moncenisio che permette il riporto modale strada/ferro.

Sui 3 valichi (Monte Bianco, Fréjus e Ventimiglia), l'evoluzione del traffico pesante tra il 2009 e il 2019 passa da 1,07M camion/anno a 1,31M camion/anno. Questo rappresenta un aumento medio di +2%/anno.

I.2 Impatti ambientali, sanitari ed economici

Dal punto di vista energetico, per lo stesso peso di merci e sulla stessa distanza, i treni consumano in media il 45% in meno dei mezzi pesanti e non utilizzano combustibili fossili sulle linee elettrificate.

Le cifre del traffico stradale rivelano emissioni e scarichi allarmanti di CO₂ (anidride carbonica), il principale gas serra, ma anche di NO₂ (biossido di azoto) e di polveri sottili emessi quotidianamente sulle rotte del traffico pesante. Le emissioni di NO₂ e di particelle fini aggravano particolarmente la mortalità dovuta all'inquinamento atmosferico negli agglomerati vicini alle vie autostradali⁴. Un recente studio coordinato dall'Università di Harvard, con le università di Birmingham, Leicester e Londra, rivede al rialzo la valutazione della mortalità dovuta alla combustione dei combustibili fossili.

Si stima che l'inquinamento atmosferico causi quasi 100.000 morti premature all'anno in Francia, più del doppio della cifra ufficiale di 48.000 morti utilizzata dal 2016 da *Santé publique France* e ripetuta in tutte le comunicazioni istituzionali.⁵

Oltre a queste questioni ambientali e sanitarie, c'è anche il danno causato alla strada⁶, il rischio di incidenti e le conseguenze finanziarie per la comunità. Un metodo di calcolo sviluppato negli Stati Uniti e inventato dall'American Association of State Highway Officials (AASHO) è stato utilizzato nella costruzione di quasi tutte le strade del paese. Afferma che l'usura della pavimentazione varia come "la quarta potenza del rapporto delle masse applicate agli assi". Utilizzando l'esempio di un camion a 5 assi sovraccaricato a 12 tonnellate per asse, l'ingegnere generale Louis Fernique ha dimostrato nella sua presentazione del 23 giugno 2004 che il passaggio di questo unico camion era equivalente a quello di 400.000 automobili leggere!

I costi esterni dei trasporti sono stimati a più di 1.000 miliardi di euro per tutti i paesi dell'Unione europea, di cui l'83% per le strade. Per la Francia, sarebbero di 111 miliardi di € di cui il 98% per la strada.

I costi esterni dovuti al trasporto di merci su strada rappresenterebbero circa 90 miliardi di euro all'anno.⁷

Lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci sta diventando una priorità e dobbiamo **tenere conto di tutti i costi indiretti, ecologici, sociali, sanitari e tecnici**. In altre parole:

- **La verità dei prezzi** deve essere stabilita,
- I costi indiretti devono essere **valutati**,
- I costi indiretti devono essere **dedotti** dai costi di investimento e di funzionamento dei progetti.
- Il trasferimento modale dal trasporto merci alla ferrovia contribuirà e ridurrà notevolmente

Problemi di inquinamento lungo i principali itinerari utilizzati dai veicoli pesanti - costa mediterranea (A9), valli della Maurienne e dell'Arve, città attraversate.

- I costi indiretti sostenuti dalle comunità e dal nostro sistema di protezione sociale.

II. Prerequisiti per la valutazione di nuovi progetti infrastrutturali

II.1 Strategie europee

La Commissione europea ha elaborato una "Strategia europea per una mobilità intelligente e sostenibile" che è stata presentata per l'adozione il 9 dicembre 2020⁸. Da questa strategia, manterremo:

- La considerazione da parte dell'Europa dei costi per la nostra società, che hanno tutti un impatto sulla nostra salute e benessere, causati dalle:

emissioni di gas serra; inquinamento dell'aria; inquinamento acustico; inquinamento dell'acqua; incidenti stradali e ingorghi; perdita di biodiversità.

- L'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 e di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.
- L'Anno europeo della ferrovia 2021 è un'eccellente opportunità per rafforzare i collegamenti transeuropei con l'estensione del programma TEN-T.
- Il traffico ferroviario ad alta velocità raddoppierà entro il 2030 e triplicherà entro il 2050.
- Il Patto Verde per l'Europa chiede che una parte sostanziale del 75% del trasporto interno di merci che è attualmente trasportato su strada sia spostato su rotaia.
- Il trasporto merci su rotaia deve ricevere un forte impulso aumentando la capacità, rafforzando il coordinamento e la cooperazione transfrontaliera. La Commissione proporrà di rivedere i regolamenti che disciplinano i corridoi ferroviari per il trasporto merci e i corridoi della rete centrale TEN-T.
- Il traffico merci su rotaia aumenterà del 50% entro il 2030 e raddoppierà entro il 2050.
- Il trasporto intermodale per ferrovia e per via navigabile dovrebbe essere competitivo in termini di prezzo con il solo trasporto su strada e l'organizzazione del trasporto merci dovrebbe essere possibile con strumenti dematerializzati entro il 2030.
- Il quadro esistente per il trasporto intermodale deve essere completamente rivisto e trasformato in uno strumento efficace.
- Una revisione completa entro il 2030 del quadro europeo del trasporto intermodale di merci per ferrovia e per via navigabile, compresi gli strumenti dematerializzati, al fine di aumentarne la competitività.

Raccomandazioni europee (2021)

"In un'intervista, Elisabeth Werner, direttore dei trasporti interni presso la Direzione Europea dei Trasporti (DG Move) spiega che:

- Una delle punte di diamante della nuova strategia di mobilità dell'UE è la tariffazione del CO₂, anche per i trasporti. Inoltre, i proventi di una tassa

chilometrica per i camion dovrebbero essere utilizzati per migliorare il trasporto sostenibile, per esempio investendo nelle ferrovie.

- Durante la pandemia di Covid-19, il traffico passeggeri si è fermato completamente, ma abbiamo improvvisamente visto un aumento significativo del trasporto merci su rotaia grazie alla capacità extra disponibile. Quindi sappiamo che la ferrovia può crescere in modo significativo, se le condizioni sono giuste. Ci concentreremo su questo nei prossimi anni. Per esempio, l'UE sta dando la priorità al miglioramento dei corridoi europei di trasporto merci su rotaia attraverso la rete TEN-T⁹.

II.2 Tassa sui veicoli pesanti: il modello svizzero

Per proteggere le Alpi, dopo una votazione popolare nel 1994, la Svizzera ha inserito nella Costituzione federale un articolo che impone il trasferimento del traffico di transito dalla strada alla ferrovia.

Nell'autunno del 1998, la popolazione ha votato a larga maggioranza a favore di una tassa. La tassa è stata introdotta il 1° gennaio 2001:

- Tassa sui veicoli pesanti (TTPCP) legata alle prestazioni, che dipende da:

il peso totale del veicolo; la sua categoria di emissione; il numero di chilometri percorsi in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein.

La tassa deve essere pagata per tutti i veicoli a motore e i loro rimorchi che:

hanno un peso totale ammissibile di più di 3,5 tonnellate; sono utilizzati per il trasporto di merci; sono immatricolati in Svizzera e all'estero; circolano sulla rete stradale pubblica svizzera.

- Tassa forfettaria sui veicoli pesanti (TTPCP): per le seguenti categorie di veicoli pesanti a motore, la tassa è riscossa sotto forma di tassa forfettaria: autovetture pesanti; veicoli pesanti a motore per uso abitativo (camper) e roulotte; veicoli destinati al trasporto di persone (pullman); trattori e carrelli a motore; veicoli a motore utilizzati dai lavoratori di fiere e circhi; altri veicoli a motore destinati al trasporto di merci con una velocità massima non superiore a 45 km/h¹⁰.

Revisione nel 2015

"La TTPCP è parte integrante di una politica svizzera equilibrata in materia di transito e di traffico merci. Infatti, è uno dei suoi pilastri. Il suo obiettivo: promuovere il trasporto più ecologico delle merci attraverso le Alpi".

"Un altro elemento importante è che, da parte loro, le ferrovie devono fare tutto il possibile per migliorare la loro produttività e competitività. Pertanto, la Svizzera ha attuato gradualmente la "riforma ferroviaria" dal 1999, che soddisfa i requisiti della direttiva UE equivalente. Dall'entrata in vigore dell'accordo di trasporto terrestre, l'accesso alla rete è libero, previo pagamento di un canone per le tracce.

In seguito alla riforma delle ferrovie, le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) hanno visto il loro debito sostanzialmente ridotto e sono state trasformate in una società per azioni che rimane di proprietà della Confederazione.¹¹

Nel 2019, l'incasso dello Stato derivato dalla TTPCP è stato di 1,6 miliardi di CHF o 1,46 miliardi di euro. L'incasso della TTPCP nel 2013 è stato di 1,2 miliardi di euro.¹²

Sia in termini di organizzazione del viaggio che di trasferimento modale dal trasporto merci alla ferrovia, la Svizzera ci mostra, attraverso le azioni menzionate sopra, alcune delle strade che potrebbero essere messe in atto per incoraggiare il trasferimento modale.

II.3 Ottimizzazione delle linee esistenti e rilancio del traffico ferroviario: il ritardo della Francia

Da diversi anni, la Francia è tra gli ultimi paesi europei in termini di livello di investimento pro capite nel settore ferroviario (40 euro/anno contro i 365 euro della Svizzera)¹³.

La Svizzera spende quasi 10 volte di più pro capite per le ferrovie e ha introdotto la tassa sul traffico pesante nel 2001, ben prima di iniziare a costruire nuove infrastrutture.

Il ruolo dello Stato francese, in collaborazione con l'Europa, sarebbe essenziale per compensare gli squilibri strutturali e congiunturali, in particolare per gli aiuti specifici ai carri singoli (75 milioni di euro all'anno), il trasporto combinato e la copertura dei pedaggi ferroviari (130 milioni di euro all'anno) o per la costruzione di terminal di derivazione, indispensabili per ricollegare il settore della produzione e della distribuzione alla rete ferroviaria.

Il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti deve diventare una priorità.

"Gli investimenti necessari per rinnovare la rete e aumentare la sua capacità sono stimati a circa 13 miliardi di euro da qui al 2030. Sono necessari per le merci ma anche per i passeggeri (tangenziali). Anche prima di prendere in considerazione il positivo "effetto valanga" degli investimenti sull'economia e l'occupazione in Francia, il ritorno sull'investimento per la società francese sarebbe positivo dal 2035. In effetti, il raddoppio della quota modale permetterebbe di evitare costi esterni di un importo equivalente tra il 2034 e il 2035, a seconda del valore scelto per la CO₂ (tra 100 e 500 euro).¹⁴

SNCF Réseau, il gestore delle infrastrutture, vincolato dalla sua traiettoria finanziaria definita dallo Stato, non può realizzare da solo questi investimenti essenziali, per i quali è pensabile la mobilitazione di risparmi europei e regionali.

III I grandi progetti del corridoio mediterraneo per il passaggio delle Alpi e dei Pirenei

III.1 La sezione internazionale Perpignan-Figueras - corridoio merci europeo n°6 (Mediterraneo): alto potenziale ma traffico limitato¹⁵.

In attesa dell'entrata in servizio della linea ad alta velocità tra Figueras e Barcellona, una terza rotaia è stata inizialmente installata sull'accesso alla galleria per permettere ai treni a scartamento spagnolo di utilizzare il tunnel. Questa installazione alla fine non ha avuto successo, poiché nel 2011-2012 questo accesso è stato utilizzato quotidianamente solo da 2 o 3 treni merci. Né ha avuto più successo dopo l'apertura della linea ad alta velocità.

L'introduzione del segnalamento europeo (ERTMS livello 1) ha anche avuto un'influenza sul basso livello di transito su questa sezione. Le locomotive dotate di questo sistema di segnalazione erano poco numerose o non abbastanza potenti per trainare un treno merci pesante.

Il costo totale del progetto selezionato era di 279 milioni di euro, compreso un contributo UE di quasi 70 milioni di euro. Nei primi tre anni dopo la messa in servizio (2011, 2012 e 2013), il numero annuale di treni merci è stato rispettivamente di 357, 636 e 931, mentre l'obiettivo era di 8.665 nel primo anno (cioè il 2009) e 19.759 nel 2019. In termini pratici, questo significa che in media meno di tre treni merci utilizzavano la linea ogni giorno.

Nel suo audit del 2016, la Corte dei conti europea ha sottolineato (pagine 69-70):

"La nostra analisi mostra che la mancanza di competitività su questa sezione e la conseguente sottoperformance era dovuta principalmente allo scarso coordinamento degli investimenti su entrambi i lati del confine. In Francia, la linea Perpignan-Montpellier è satura, non dotata di ERTMS e limitata da molti parametri tecnici, compresi diversi passaggi a livello su una sezione di 150 km. La ristrutturazione della linea, che non è una priorità per la Francia, non dovrebbe iniziare prima del 2030. In Spagna, sulla tratta Barcellona-Figueras, un certo numero di porti e fabbriche che sono importanti punti di partenza e di arrivo delle merci non sono ancora collegati alla rete ferroviaria da un binario normale. Inoltre, la lunghezza dei treni merci è limitata a circa 500 metri, mentre lo standard europeo è di 740 metri, e i treni merci devono fermarsi regolarmente per far passare i treni passeggeri. Questo dimostra che le autorità nazionali competenti non hanno ancora integrato completamente il concetto di corridoio ferroviario per il trasporto merci".

Gli obiettivi quantitativi (numero di treni merci e tonnellate di merci trasportate su questa sezione dopo il completamento del progetto) sono lontani dall'essere raggiunti.

La linea Perpignan Figueras-Barcellona, in servizio dalla fine del 2013, con gli 8,3 km del tunnel ferroviario di Perthus, **è quindi sottoutilizzata in attesa del completamento della LNMP** (Nuova Linea Montpellier Perpignan) e del trasferimento del traffico merci dall'autostrada alla ferrovia.

III.2 LNMP: un progetto da inserire urgentemente in un quadro europeo e transfrontaliero

Ogni anno, circa 90 milioni di tonnellate di merci attraversano la frontiera tra la Francia e la Spagna con mezzi pesanti, soprattutto sulle rotte costiere occidentali e orientali. Solo 3,1 Mt di queste merci sono trasportate **per ferrovia** ogni anno; questo rappresenta circa il **3% del totale del trasporto interno di merci tra questi due paesi**.¹⁶

Il progetto della nuova linea mista, come estensione del progetto spagnolo di rinnovamento della sua rete mediterranea come parte del suo piano di greening dei trasporti, sarà un complemento agli 8,3 km di tunnel ferroviario in servizio dalla fine del 2013 sulla linea **Perpignan Figueras Barcellona**.

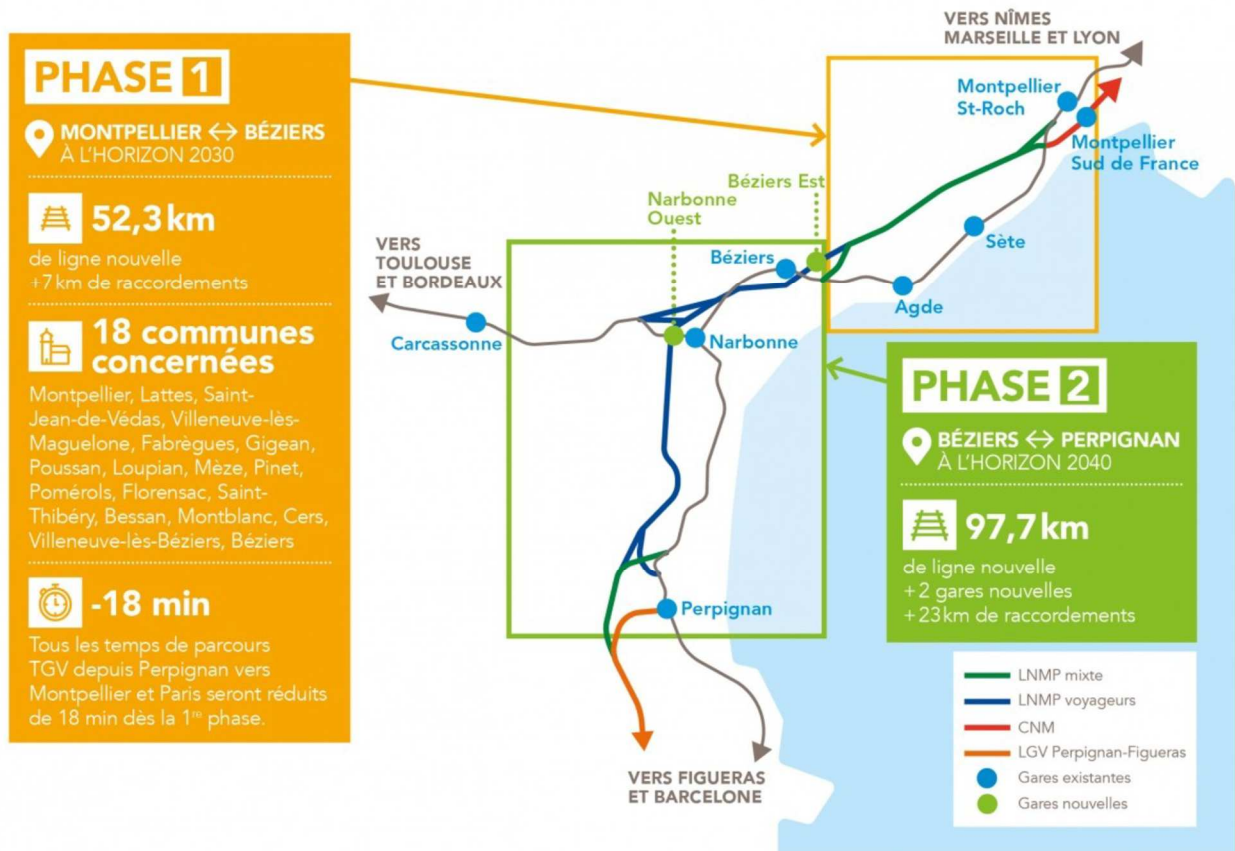
Ma senza **l'uso misto dell'intero percorso**, i trasportatori non avranno nulla da guadagnare da un trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

L'eventualità della realizzazione successiva di una linea merci in parallelo a un'eventuale LNMP non mista, per sostituire una "*Linea degli Stagni*" a fine vita, rischia di rendere il corridoio mediterraneo e i desideri di un'Europa collettiva indietro di decenni e di sostenere costi finanziari dolorosi, che possiamo ancora oggi evitare.

La Francia ha il dovere di rispondere agli sforzi del suo vicino europeo, la Spagna, e dell'Europa nei loro sforzi per una transizione ecologica efficace e rapida.

Questo grande progetto d'infrastruttura ferroviaria deve mobilitare al più presto i **finanziamenti dei piani di rilancio economico statali ed europei**, i cui fondi possono essere utilizzati per contribuire ai risparmi interregionali che sono attualmente poco mobilitati per i grandi investimenti d'interesse generale sul versante occidentale della costa mediterranea dell'Occitania Pirenei-Mediterraneo.

Con la nuova linea mista tra Montpellier e Perpignan, assicurando finalmente il raccordo tra la tangenziale mista Nîmes-Montpellier e la nuova linea mista Barcellona-Perpignan, **il corridoio europeo prioritario, intitolato Mediterraneo** (Algeciras - Lione - Torino - Budapest) vedrà finalmente la luce nella sua totalità per i passeggeri E le merci.



Il contributo del gruppo EELV Occitania all'ultima consultazione pubblica condotta da SNCF Réseau si è concentrato sui seguenti fatti:

- Il collegamento delle due linee miste della circonvallazione Nîmes Montpellier e Perpignan Figueras con una linea mista [merci-passeggeri] da un capo all'altro.
- La costruzione di un tunnel sotto le Corbières che permetta il passaggio dei treni merci e minimizzi l'impatto sulla biodiversità e il paesaggio delle Corbières maritimes.
- L'abbandono delle stazioni periferiche e la modernizzazione delle attuali stazioni centrali di Béziers e Narbonne in vere e proprie "stazioni di interscambio multimodale", servite dalla TaGV, per i collegamenti con il TER, gli autobus urbani, gli autobus regionali e la rete ciclabile.

- L'apertura di tutta la linea mista entro il 2030 per rispondere, secondo le proposte europee, all'emergenza climatica, la riduzione dei costi sanitari, il benessere degli abitanti e la sostenibilità economica della linea mista Perpignan Figueras.

III.3 Lione-Torino: un progetto già avviato che permetterà il trasferimento modale solo a certe condizioni

III.3.1 Contesto storico e posizione degli ambientalisti

Il progetto della ferrovia Lione-Torino (LTF) è in discussione da quasi 30 anni.

È in gran parte la conseguenza del **Trattato sulla protezione delle Alpi**, noto come "**Convenzione delle Alpi**", firmato tra l'Unione europea e otto Stati il 7 novembre 1991 e applicato a partire dal 1995. Questo trattato contiene 17 protocolli, tra cui il protocollo "Trasporti", che raccomanda "il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie attraverso la costruzione e lo sviluppo di grandi assi ferroviari transalpini, compresi i binari di collegamento e la creazione di terminali adeguati".

I Verdi, allora EELV, hanno inizialmente sostenuto il progetto LTF, al suo inizio, affinché fosse principalmente orientato al trasporto merci.

Gli atti di un simposio organizzato da diverse organizzazioni ambientaliste sono stati pubblicati nel 1997 in un libro intitolato "**Trasporti internazionali in montagna: uscire dallo stallo**", molto favorevole ai nuovi collegamenti alpini.

Fino al 2012, i consiglieri verdi locali e regionali, poi EELV, hanno sostenuto questo progetto ricordando nelle loro richieste che **fosse accompagnato da incentivi fiscali e normativi per incoraggiare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia**. Questa impostazione era stata oggetto di un importante rapporto dei consiglieri regionali LERAS e LECLAIR nel 2005, la cui conclusione era "**Sì alla LTF a condizione che ...** "

Dopo il convegno del **2012** degli ecologisti sulle traversate alpine, la posizione di EELV si è evoluta in "**Non è necessario impegnare la LTF finché:**

- "Le misure fiscali e sociali che favoriscono il trasferimento modale non sono efficaci"

Dal 2012: a parte le proposte per adattare la direttiva "Eurovignette" applicata alle autostrade del Grande Sud Est, c'è stata scarsa evoluzione su una misura che potrebbe rapportare 40 milioni di euro all'anno da destinare al finanziamento del tunnel di base.

- "L'aumento del traffico non giustifica questa infrastruttura"

Dal 2012: il traffico stradale tra Francia e Italia è aumentato da 36,1 Mt/anno nel 2013 a 42,7 Mt/anno nel 2019. Il commercio tra Francia e Italia è passato da 70 miliardi di euro nel 2012 a 82 miliardi di euro nel 2019.

- "Il contesto generale e le capacità di altri collegamenti transalpini non sono presi in considerazione"

Dal 2012: la messa in servizio completa del nuovo passaggio alpino in Svizzera non ha avuto finora alcuna influenza sul calo del traffico in Francia. L'aumento del trasporto

ferroviario in Svizzera ha assorbito principalmente l'aumento del trasporto merci (tra il 2009 e il 2019, - 2,3 Mt sulla strada e + 5,8 Mt sulla ferrovia).

Nella regione alpina nel suo insieme, la quota del trasporto ferroviario è scesa dal 48% nel 1984 al 31% nel 2000. Da allora si è stabilizzato tra il 31% e il 34%.

- "Le discussioni europee per i tipi di infrastrutture e il loro finanziamento non hanno avuto successo"

Dal 2012: il bilancio della campagna europea per le infrastrutture ferroviarie è aumentato da 8 miliardi di euro tra il 2008 e il 2014 a 26 miliardi di euro tra il 2014 e il 2020. Questo forte orientamento dell'Unione europea è stato nuovamente confermato il 9 dicembre 2020 con il voto del rapporto "Strategia europea per la mobilità intelligente e sostenibile", e confermato nuovamente nel gennaio 2021 con l'accordo sulla parte CEF 2 (Meccanismo di interconnessione in Europa) del programma TEN-T, per un importo di 33,7 miliardi di euro.

- "Un vero dibattito pubblico su entrambi i lati delle Alpi non è stato avviato",

Dal 2012: la legge Barnier che ha creato la CNDP nel 1995 (Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico) si era ispirata al dibattito pubblico sulla LTF condotto tra il 1991 e il 1993. Di conseguenza, si è deciso all'epoca di non applicare l'obbligo del CNDP al progetto che aveva ispirato la sua creazione.

(Cfr. L. Besson, ex ministro dei trasporti).

III.3.2 Un progetto composto da due parti distinte ma complementari

Ø Il tunnel di base internazionale di 57 km

Questo progetto transnazionale è gestito dalla Commissione intergovernativa Francia-Italia per la LTF.

L'Unione europea si è impegnata a finanziare il 40%, poi il 50%, per arrivare al 55% nel 2019. La quota residua della Francia è stimata a 2,15 miliardi di euro fino ad oggi.

Il tunnel di base, che è stato oggetto di una DUP (Dichiarazione di Utilità Pubblica) nel 2007, dovrebbe essere aperto al traffico ferroviario entro il 2030 ad un costo di 8,3 miliardi di euro al valore 2012, certificato da una società indipendente nel 2016.

Lavoro di ricognizione:

- Iniziati nel 2002 con lo scavo di 3 discese di 11,5 km tra il 2002 e il 2010 sul lato francese e 1 discesa di 7,5 km tra il 2010 e il 2015 sul lato italiano.
- Sono stati prolungati nel 2010 con un nuovo scavo di 10 km sul lato francese con una macchina scavatrice sull'asse del tunnel.
- Completato nel 2019,
- Sono stati considerati come la parte più impegnativa dal punto di vista geologico.

Negli ultimi anni sono stati intrapresi anche lavori di preparazione delle teste dei tunnel e dei pozzi di ventilazione.

Queste opere rappresentano un totale di 3,5 miliardi di euro completati o in via di completamento.

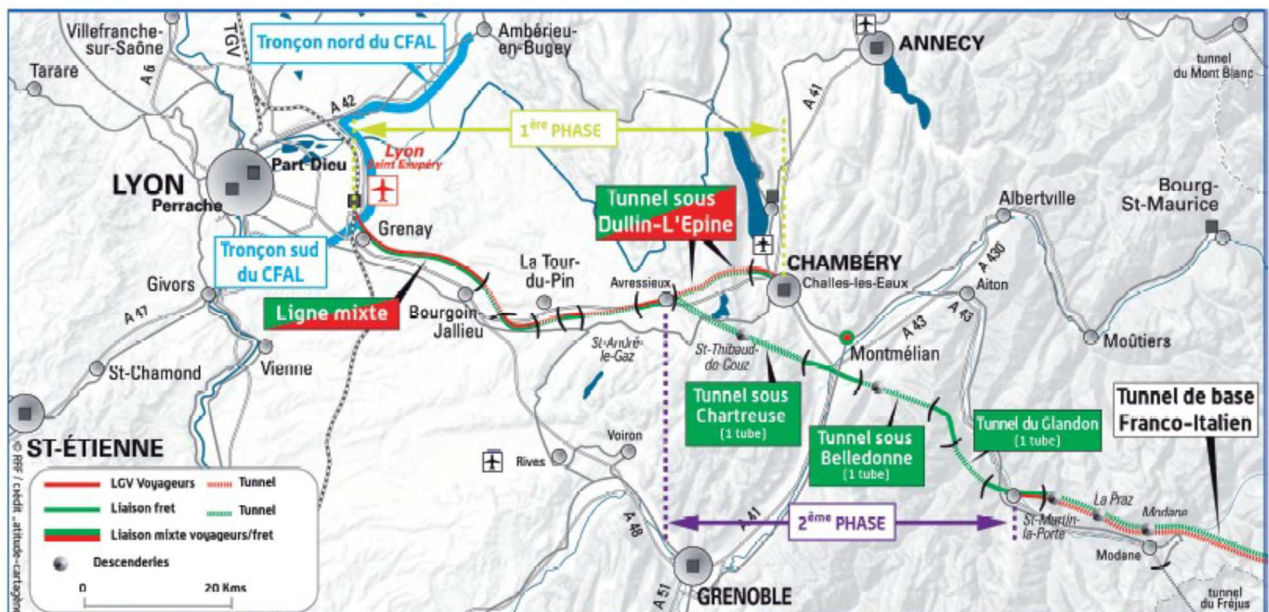
I lavori della fase finale dello scavo del tunnel di base, con le 4 discese e le 7 frese in azione, sono in fase di aggiudicazione (entro la fine del primo semestre del 2021), per poco più di 4 miliardi di euro e saranno avviati nel 2021 sul lato francese e nel 2022 sul lato italiano.

Ø Accessi sul lato francese:

Gli accessi sono stati divisi in 4 fasi per un importo totale di circa 15 miliardi di euro (valore 2012).

Solo le fasi 1 e 2 sono state oggetto di una DUP nel 2012, approvata nel **2013**:

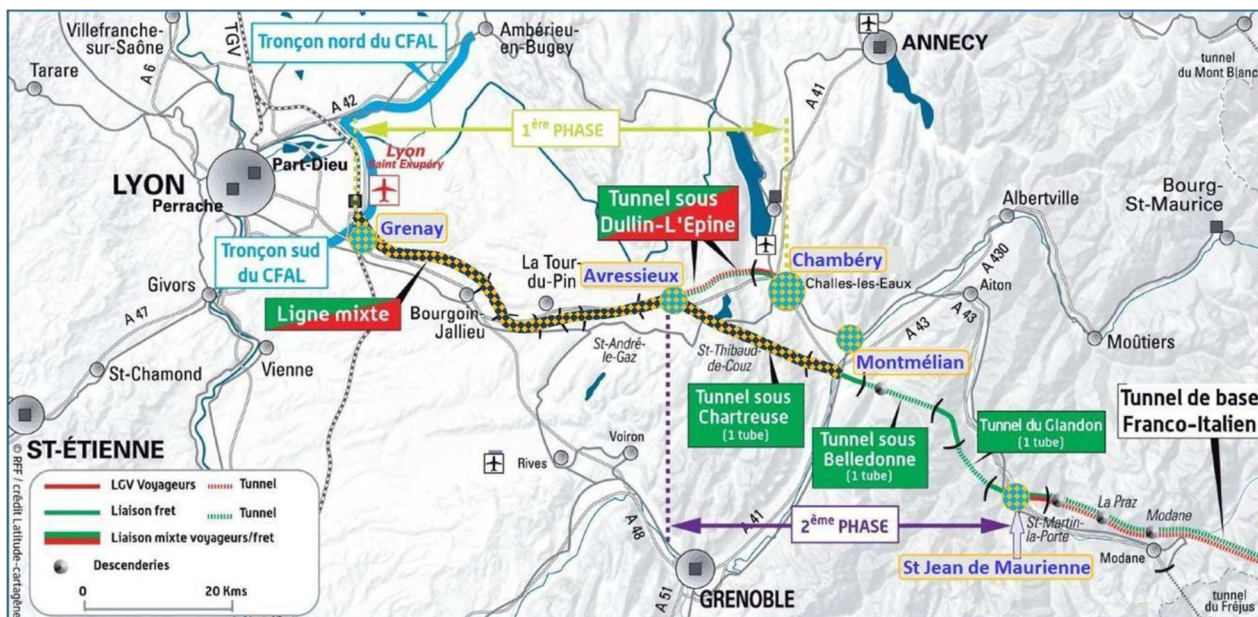
- Fase 1: una nuova linea mista tra Lione (Grenay) e Chambéry di 78 km per un costo aggiornato di 5 miliardi di euro con un tunnel di grande sezione di 15 km sotto Dullin-Lépine (compresi 1,5 miliardi di euro per il tunnel)
- Fase 2: una linea merci a binario unico a scartamento largo con la prima canna di 3 tunnel (Chartreuse 25 km - Belledonne 20 km - Glandon 10 km) tra Avressieux e St-Jean-de-Maurienne per un costo aggiornato di 3,6 miliardi di euro



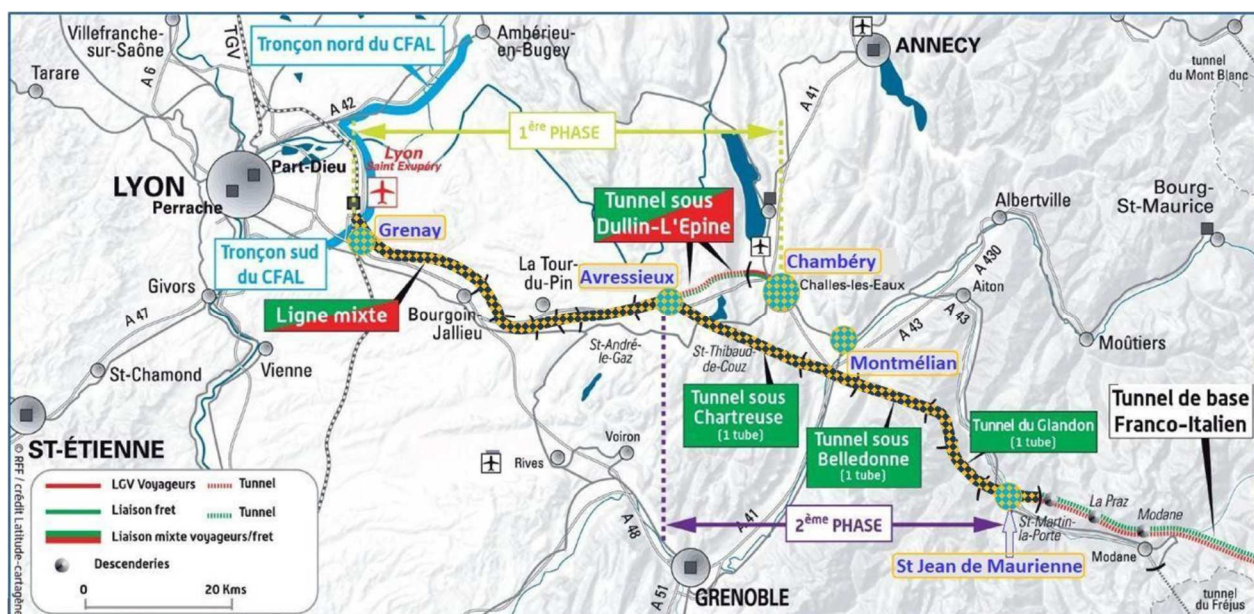
Nel maggio 2019, il Ministero dei Trasporti ha incaricato SNCF Réseau di produrre degli studi graduali per l'accesso alla LTF. Il Ministero ha anche creato un COPIL (Comitato di Pilotaggio) presieduto dal Prefetto della Regione.

Questo COPIL si è riunita l'11 dicembre 2020 e il 19 marzo 2021. Ha mantenuto 3 scenari per gli accessi che sono un mix delle fasi 1 e 2 del DUP approvato nel 2013. Questi scenari saranno oggetto di studi comparativi su criteri tecnici, economici e ambientali da realizzare nel 2021:

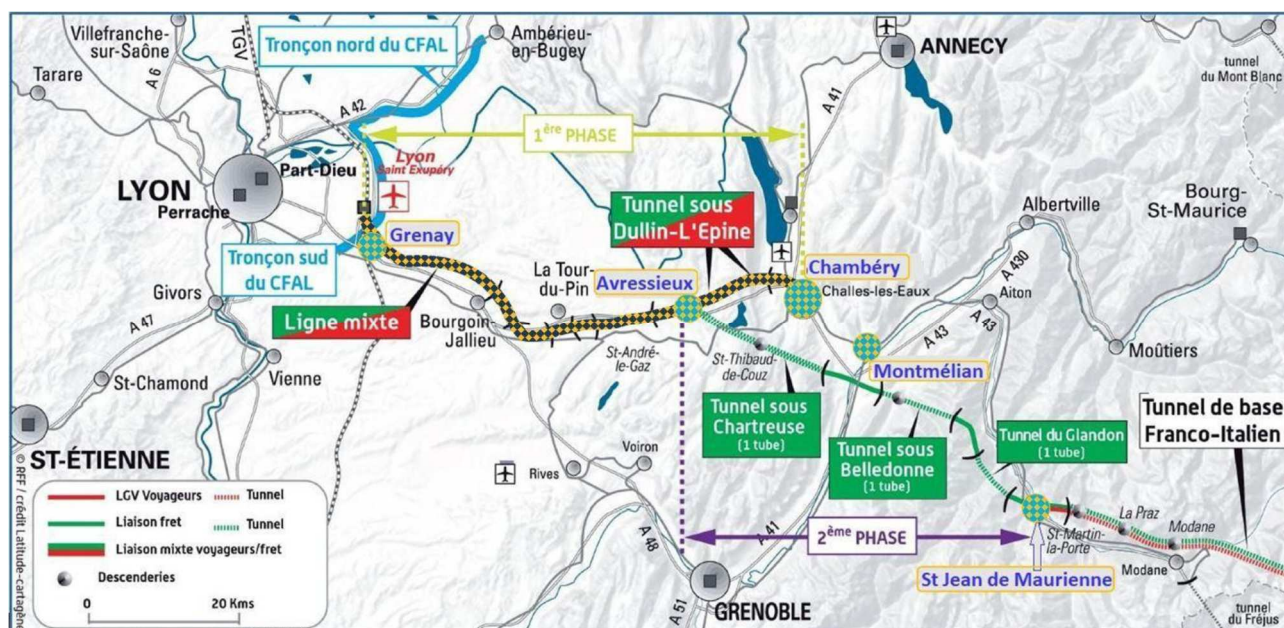
- **Scenario 1**, chiamato "Dominate merci": una nuova linea mista merci-passeggeri tra Lione (Grenay) e Avressieux, seguita da un tunnel merci monotubo tra Avressieux e Montmélian per un costo attualizzato di 4,8 miliardi di euro



- **Scenario 2**, chiamato "Dominante trasporto merci a grande sezione": si tratta dello scenario 1 esteso da due tunnel merci a canna singola fino a St-Jean-de-Maurienne per un costo aggiornato di 6,7 miliardi di euro



- **Scenario 3**, chiamato "Misto - merci e passeggeri": si tratta di una nuova linea mista tra Lione (Grenay) e Chambéry (costo scontato di 5 miliardi di euro).



In linea di principio, questi studi dovrebbero essere completati entro il 2022. La decisione politica sarebbe rinviata al 2023.

Questa data rimanderebbe l'apertura della linea e non abbiamo ancora la certezza che le decisioni saranno prese nel 2023.

Già finanziato al 40%, l'Unione europea, per voce di Iveta Radicova, ha proposto nel 2019 di aumentare il finanziamento del tunnel di base al 50% più un bonus del 5% come riconoscimento dei metodi di gestione esemplari che garantiscano la trasparenza nelle gare. Questa proposta è stata presa in considerazione nel CEF 2 e dovrebbe essere presentata al Parlamento europeo nell'estate del 2021.

La quota residua della Francia sarebbe così ridotta a 1,8 miliardi di euro per il tunnel di base.

L'UE, sempre per voce di Iveta Radicova, ha anche proposto di finanziare il 50% degli accessi, se la Francia lo richiede. La quota di finanziamento per la Francia andrebbe da 2,4 miliardi di euro per lo scenario 1 a 4,3 miliardi di euro per gli scenari 2 + 3, che corrispondono a tutti gli accessi previsti nel DUP convalidato nel 2013.

✓ Vale la pena ricordare che la sola Svizzera ha investito circa 23 miliardi di euro per i suoi nuovi attraversamenti alpini completati nel 2020, con un obiettivo di trasferimento modale aggiuntivo di 20Mt/anno, equivalente a quello che si spera di ottenere con il completamento del tunnel di base e gli accessi della fase 1 e 2 di LTF.

- ✓ Non avremo nulla da guadagnare con lo scenario 1, che consiste nel reimmettere i treni merci sulla linea classica a Montmélian con tutti gli svantaggi che questo comporta: treni merci non a sezione ottimale, problemi di pendenza, coabitazione con i treni giornalieri,

Per rimanere nello spirito del nostro documento, **lo scenario 2 è da preferire per il trasporto merci.**

Questo progetto è anche un'opportunità unica per migliorare i servizi passeggeri in Savoia e in Alta Savoia in connessione con il Léman Express. **Il collegamento Avressieux-Chambéry** è quindi molto importante per ridare ossigeno ai treni giornalieri, permettendo ai pendolari giornalieri di "preferire il treno" e per il collegamento ad alta velocità tra Lione e Torino, i cui treni non potranno utilizzare le gallerie a canna singola riservate alle merci.

III.3.3 Qual è la capacità dell'attuale linea storica?

Lavori di miglioramento effettuati sulla linea storica:

In attesa del completamento della LTF, nel primo decennio del 2000 sono stati intrapresi lavori per:

- L'adeguamento del tunnel del Monte Cenis a sezione B+ per 300 milioni di euro in vista dell'estensione del servizio autostradale ferroviario tra Aiton e Orbassano nel 2012.
- Lavori di sicurezza sulla linea che costano 140 milioni di euro per la sezione francese.

Un totale di 440 milioni di euro (nota della rete SNCF di settembre 2018).

Nonostante il completamento di queste opere, il traffico merci è diminuito da 9,8 Mt/anno nel 2000 a meno di 2,8 Mt nel 2019.

Da novembre 2016, la commissione intergovernativa di sicurezza del tunnel del Fréjus (Moncenisio) applica diverse regole di sicurezza per il traffico alternato: nessun incrocio di treni; nessuna presenza simultanea di merci e passeggeri; misure specifiche in presenza di trasporti chimici...

In realtà, la capacità reale è di 54 treni al giorno, di cui al massimo 48 treni merci, cioè 6 Mt/anno. Se il vincolo di sicurezza impone un solo treno alla volta, cosa che è in discussione, saranno 42 treni al giorno di cui 36 treni merci, cioè circa 4,5 Mt/anno. La media attuale è di 24 treni merci al giorno. (Le Dauphiné del 13/12/2019)

Inoltre, il gruppo di lavoro dovrebbe anche pubblicare le capacità reali della linea nel corso di quest'anno 2021, tenendo conto, tra l'altro, delle capacità ridotte della stazione di Chambéry e del tratto Chambéry-Montmélian che si sta saturando. In ogni caso, la cifra secondo la quale la linea sarebbe utilizzata solo al 25% della sua capacità è probabilmente molto lontana dalla realtà.

Conclusione: le condizioni per un corridoio efficiente che permetta un trasferimento modale dal trasporto merci su strada e passeggeri autostradali e aerei alla ferrovia.

I progetti alpini e pirenaici, LTF e LNMP, così come sono concepiti attualmente, non sono coerenti con la "Strategia Europea per una Mobilità Intelligente e Sostenibile".

Un adeguamento del calendario è necessario affinché questi due progetti siano messi in servizio entro il 2030.

Il successo di un ambizioso trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia dipende da diversi fattori:

1- **La messa in servizio degli accessi all'apertura del tunnel di base e il mix passeggeri/merci del tratto Béziers Perpignan** per evitare di perpetuare il fiasco del tratto Figueras Perpignan e del suo tunnel Perthus.

2- La concomitante modernizzazione o adattamento degli **assi ferroviari strutturanti** tra l'Europa meridionale e la Francia (LNMP), e tra la Francia e l'Italia (accesso al tunnel di base LTF). Queste due infrastrutture sono complementari per rispondere alle sfide del trasporto a lunga distanza sul corridoio merci europeo n. 6 (Mediterraneo)

3- L'attuazione di **vincoli fiscali e normativi** (esempio della TTPCP in Svizzera) per incoraggiare il trasferimento modale. Senza questi vincoli (eco-tasse, limiti di tonnellaggio, quote, motorizzazione, ecc.) e incentivi (riduzione dei costi dei pedaggi), lo sviluppo di nuove infrastrutture ferroviarie sarà inefficace, inutile e finanziariamente costoso.

4- Migliorare le **piattaforme ferroviarie per il trasporto merci**, il cui numero e la cui organizzazione si sono deteriorati negli ultimi due decenni, collocando giudiziosamente i punti di carico e scarico vicino ai grandi agglomerati urbani o alle vie di collegamento con essi.

5- Integrazione nei **meccanismi di sostegno europei** (vedi Allegato 2)

ALLEGATI

Allegato 1¹⁷:

Traffico giornaliero medio annuale in migliaia di veicoli per giorno medio dell'anno

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fréjus véhicules légers	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,8	2,9	2,8	2,8	2,8
Fréjus poids lourds	1,9	2,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,1	2,2	2,2
Mont Blanc véhicules légers	3,3	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,6	3,6
Mont Blanc poids lourds	1,5	1,6	1,7	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8
Tunnels véhicules légers	5,6	5,8	5,8	5,5	5,7	5,8	6,3	6,4	6,5	6,4	6,4
Tunnels poids lourds	3,4	3,7	3,8	3,5	3,4	3,4	3,5	3,6	3,8	4,0	4,0

Sources : Atmb, Sfrf. (les trafics «poids lourds» comprennent aussi les autocars)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vintimille véhicules légers	18,3	18,3	18,1	17,6	17,8	18,5	18,7	18,8	19,0	18,7	19,0
Vintimille poids lourds	4,7	4,9	4,9	4,6	4,7	4,8	5,0	5,3	5,6	5,7	5,9

Source : Escota

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hendaye véhicules légers	17,8	17,9	17,8	17,4	17,9	18,3	19,0	18,7	19,5	20,5	21,2
Hendaye poids lourds	8,1	8,6	8,7	8,2	8,1	8,4	9,0	9,3	9,9	10,1	10,2
Hendaye pourcentage de PL	31%	32%	33%	32%	31%	31%	32%	33%	34%	33%	33%
Le Perthus véhicules légers	17,8	18,1	17,8	17,1	17,7	18,5	19,1	19,5	19,8	19,4	20,2
Le Perthus poids lourds	7,7	7,9	8,1	7,9	8,1	8,5	8,9	9,2	9,7	9,7	10,1
Le Perthus pourcentage de PL	30%	30%	31%	32%	31%	31%	32%	32%	33%	33%	33%

Source : ASF

Evolution 2009=>2019

Fréjus	15,79%
Mont Blanc	20,00%
Vintimille	25,53%
Hendaye	25,93%
Le Perthus	31,17%

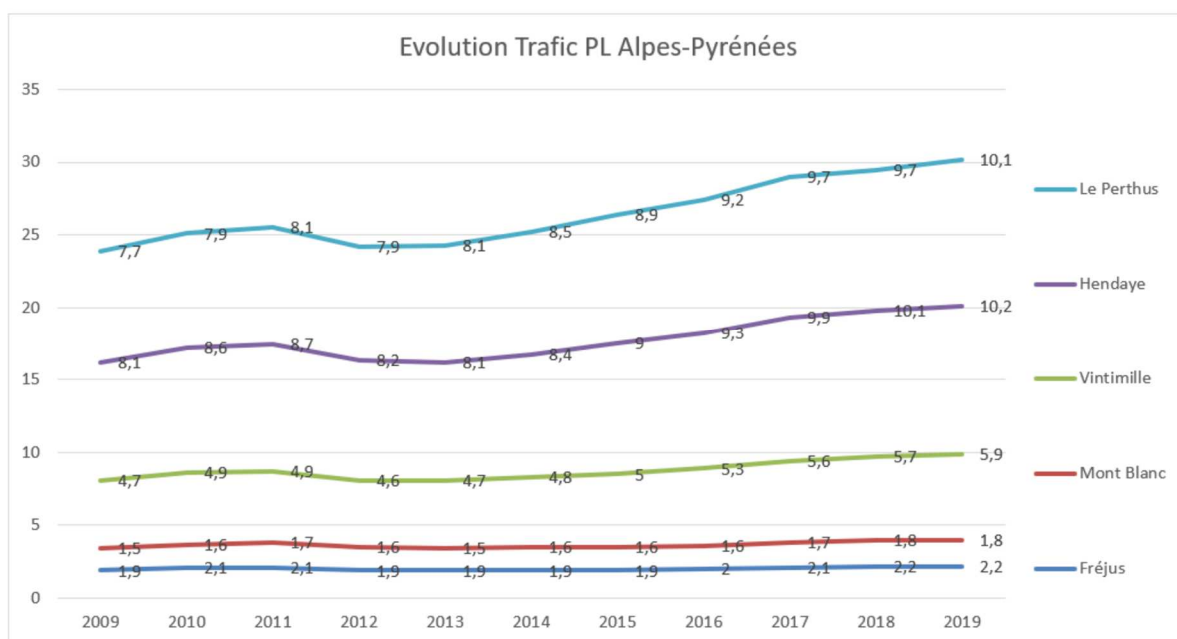
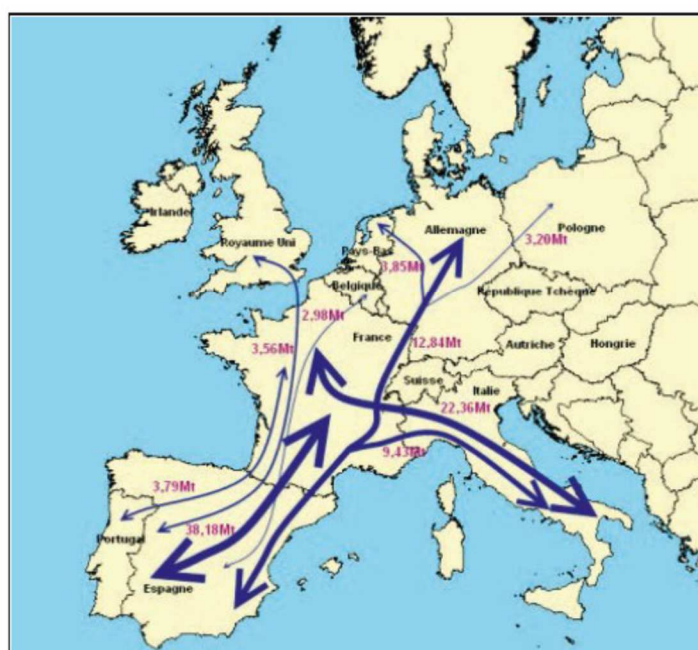


Tableau 4 : flux de poids lourds des Alpes françaises et des Pyrénées

En pourcentage du flux total

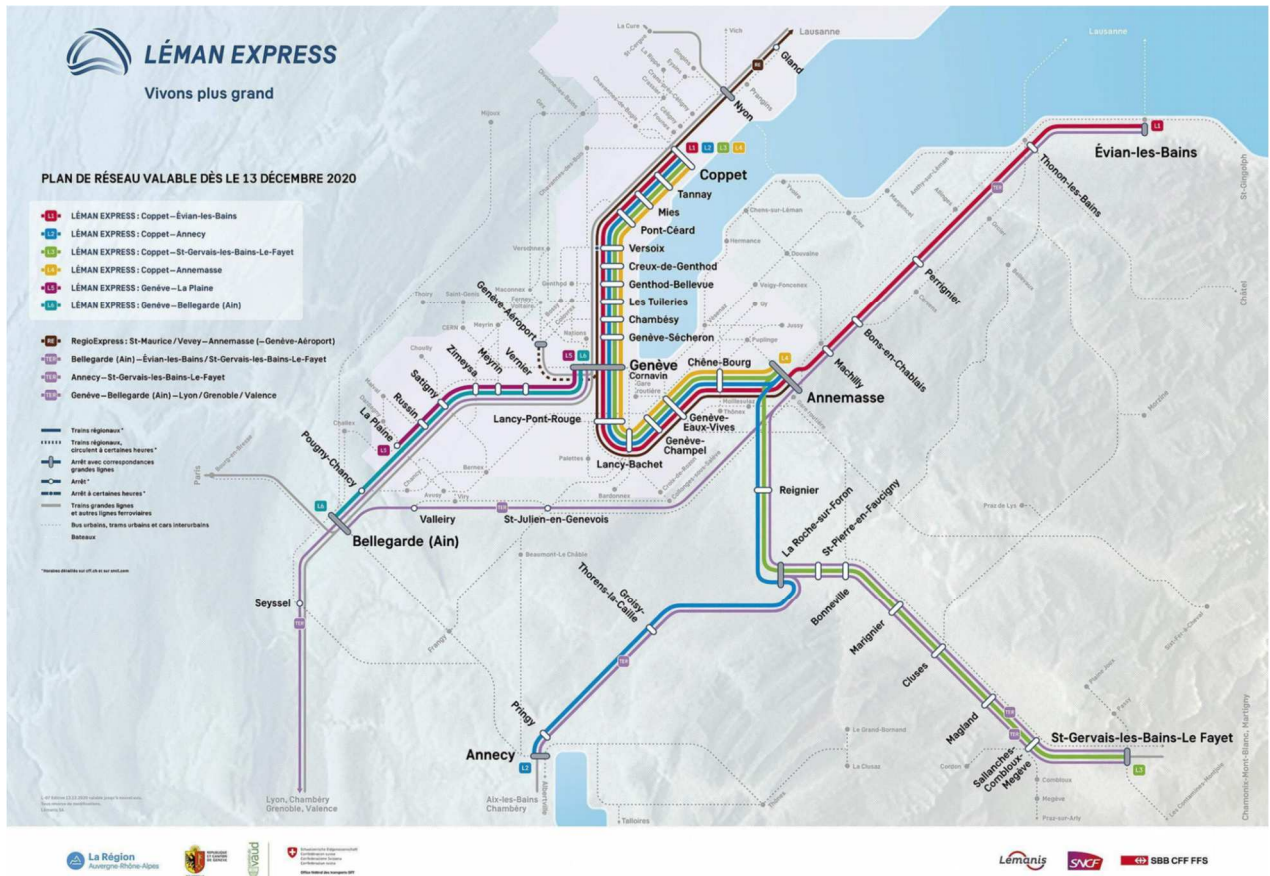
Alpes	%	Pyrénées	%
France ↔ Italie	58	Espagne ↔ France	47
Espagne ↔ Italie	16	Espagne ↔ Allemagne	14
Autre	26	Espagne ↔ Italie	10
		Espagne ↔ Royaume-Uni	4
		Portugal ↔ France	4
		Espagne ↔ Pologne	3
		Espagne ↔ Pays-Bas	4
		Autre	14

Carte 2 : les principaux flux de poids lourds* passant par les Alpes françaises et les Pyrénées



*Supérieurs à 2 millions de tonnes.

Allegato 2 - Rete Léman Express



Allegato 3 - Il posto del trasporto ferroviario di merci nei programmi europei

Informazioni tratte da documenti europei, in particolare la relazione speciale della Corte dei conti europea. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_IT.pdf

I trasporti hanno un impatto negativo sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini europei. Rappresenta circa un terzo del consumo di energia e delle emissioni totali di CO₂ nell'UE.

L'Europa vuole promuovere la sostituzione del trasporto su strada con modi di trasporto efficienti e sostenibili, come la ferrovia e le vie navigabili interne, potrebbe ridurre la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio e l'inquinamento.

La promozione di modi di trasporto più efficienti e sostenibili, e in particolare del trasporto ferroviario di merci, è stata una parte fondamentale della politica dell'UE negli ultimi 25 anni:

- Il trasporto interno di merci nell'UE (che comprende il trasporto ferroviario, stradale e fluviale) si è stabilizzato, in termini di volume, a circa 2.300 miliardi di tonnellate-chilometro all'anno, con il trasporto stradale che rappresenta circa il 75% di questo totale.

- L'Agenzia europea dell'ambiente scrive che le emissioni di CO₂ del trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, in tonnellate-chilometro, a quelle del trasporto su strada.
- Modi di trasporto più sostenibili contribuirebbero a ridurre i costi associati alla congestione stradale, che attualmente si prevede aumenteranno di circa il 50% entro il 2050, fino a quasi 200 miliardi di euro all'anno, e a diminuire il numero di incidenti legati ai trasporti, aumentando la qualità della vita dei cittadini europei, in particolare la loro salute.
- La Commissione ha fissato un obiettivo nel 2011 per trasferire fino al 30% delle merci trasportate su strada su distanze superiori a 300 km ad altre modalità di trasporto come la ferrovia o le vie navigabili interne entro il 2030, e oltre il 50% entro il 2050.

Gli obiettivi politici dell'UE per il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia sono stati tradotti in una serie di misure legislative volte principalmente ad aprire il mercato, a garantire un accesso non discriminatorio ad esso e a promuovere l'interoperabilità e la sicurezza. Inoltre, il bilancio dell'UE ha contribuito con circa 28 miliardi di euro al finanziamento di progetti ferroviari tra il 2007 e il 2013.

- **Reti di trasporto transeuropee (TEN-T):** un insieme organizzato di reti di trasporto stradale, ferroviario, aereo e fluviale in Europa. Le reti TEN-T fanno parte di un sistema più ampio di reti transeuropee (TEN) che comprende una rete di telecomunicazioni (eTEN) e un progetto di rete energetica (TEN-E). Lo sviluppo delle infrastrutture TEN-T è strettamente legato all'attuazione e al consolidamento della politica dei trasporti dell'UE. Il nuovo regolamento TEN-T, rivisto nel 2013, introduce un nuovo approccio allo sviluppo di una rete infrastrutturale efficiente e un sostegno finanziario incentrato su progetti con valore aggiunto europeo.

- **Meccanismo europeo di interconnessione (CEF):** un meccanismo che fornisce, dal 2014, un sostegno finanziario nei tre settori dell'energia, dei trasporti e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT). In questi tre settori, il CEF determina gli investimenti da realizzare in via prioritaria nel prossimo decennio: corridoi nei settori dell'elettricità e del gas, utilizzo di energie rinnovabili, interconnessione dei corridoi di trasporto e modi di trasporto più puliti, collegamenti ad altissima velocità e reti digitali, ecc. Oggi sono in corso discussioni su "CEF 2" per il periodo dal 2021 al 2027.

- **Fondo di coesione:** fondi che mirano a rafforzare la coesione economica e sociale finanziando progetti relativi all'ambiente e ai trasporti negli Stati membri il cui PNL pro capite è inferiore al 90% della media dell'Unione.

- **Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR):** un fondo europeo che mira a rafforzare la coesione economica e sociale nell'Unione europea, correggendo i principali squilibri regionali attraverso il sostegno finanziario per la creazione di infrastrutture e attraverso investimenti che favoriscono la creazione di posti di lavoro, soprattutto per le imprese.

Attualmente un nuovo periodo è aperto tra il 2021 e il 2027.

- **Next Generation EU:** un grande piano di recupero europeo messo in atto durante la crisi del coronavirus (Covid-19) che ha sfidato i sistemi sanitari e di assistenza sociale, le nostre società, le nostre economie e il modo in cui viviamo e lavoriamo insieme:

- Fa parte di un bilancio a lungo termine.
- Mobiliterà i fondi aumentando temporaneamente il massimale delle risorse proprie.
- 40 miliardi di euro per aiutare gli Stati membri ad accelerare la transizione verso la neutralità climatica.
- Include un nuovo Fondo investimenti strategici, integrato in InvestEU, per generare investimenti per aumentare la resilienza dei settori strategici, compresi quelli legati alle transizioni verdi e digitali, e le catene di valore chiave del mercato interno, con un contributo di 15 miliardi di euro da Next Generation EU.
- Include investimenti in infrastrutture di trasporto moderne e performanti per facilitare le connessioni transfrontaliere, come Rail Baltica, con 1,5 miliardi di euro aggiuntivi dal Fondo di interconnessione per l'Europa. (Strumenti chiave per il piano di recupero)
- Incorpora, come un patto verde europeo, trasporti e logistica più puliti, compresa l'installazione di un milione di punti di ricarica per veicoli elettrici e un impulso al trasporto ferroviario e alla mobilità pulita nelle nostre città e regioni;

Ma negli ultimi 15 anni, il trasporto ferroviario di merci non è riuscito a competere efficacemente con il trasporto su strada nell'UE. La ferrovia sta lottando per competere con altri modi di trasporto.

¹ <http://tdie.eu/wp-content/uploads/2019/07/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>

² Questo corridoio serve Algeciras, Madrid, Barcellona, Perpignan, Montpellier, Lione, Torino, Milano, Venezia, Budapest.

³ <http://www.ort-occitanie.com/spip.php?article542> – Traffici locali compresi

⁴ <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/risques-nuisances-pollutions/sante-et-environnement/exposition-aux-substances-chimiques/article/pollution-de-l-air-exterieur-et-sante>

⁵ <https://www.lefigaro.fr/sciences/la-pollution-de-l-air-provoquerait-pres-de-100-000-morts-prematurees-par-an-en-france-20210209>

https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/09/un-deces-sur-cinq-dans-le-monde-serait-lie-a-la-pollution-de-l-air_6069304_3244.html#:~:text=Leurs%20r%C3%A9sultats%20sont%20alarmants.&text=En%20France,%20selon%20leurs%20calculs,de%20l'ensemble%20des%20d%C3%A9c%C3%A8s

⁶ Il danno causato alla strada dal passaggio di un solo automezzo pesante era equivalente a quello di 50.000-100.000 veicoli leggeri, equivalenza moltiplicata per 100 in caso di sovraccarico pesante - Louis Fernique - https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/TrainingMaterials/enpc_04_ContexteInstitutionnel.pdf

⁷ <http://tdie.eu/wp-content/uploads/2019/07/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>

⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>

⁹ <https://www.railtech.com/infrastructure/2021/02/12/elisabeth-werner-dg-move-investrevenues-of-truck-kilometre-charge-in-railways/?gdpr=accept>

¹⁰ <https://www.ezv.admin.ch/ezv/fr/home/infos-pour-entreprises/transport--document-devoyage--redevances-routieres/redevances-sur-le-traffic-des-poids-lourds--rplp-et-rplf-.html>

¹¹ https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/fair_und_effizient-dieleistungsabhaengigeschwerverkehrsabgabelsv.pdf.download.pdf/equitable_et_efficiente-laredevancesurletraficdespoids lourds liee.pdf

<https://www.letemps.ch/suisse/taxe-poids-lourds-un-succes-qui-faudra-moderniser>

¹³ <https://mediarail.wordpress.com/2019/07/19/investissements-ferroviaires-eneurope-de-grandes-disparites-mais-aussi-des-questions/>

¹⁴ <https://mediarail.wordpress.com/2019/07/19/investissements-ferroviaires-eneurope-de-grandes-disparites-mais-aussi-des-questions/>

¹⁵ Informazioni tratte da documenti europei, in particolare dalla relazione speciale della Corte dei conti europea. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_FR.pdf

¹⁶ (Commissione europea - Trasporti nell'UE in cifre, Vademecum statistico, 2014, e Osservatorio Ispano-Francese del traffico nei Pirenei).

¹⁷ <https://www.unionroutiere.fr/wp-content/uploads/2021/01/CHAPITRE-1-ROUTESECURITE-ROUTIERE.pdf>