

3. Previsioni di traffico

3.1 REVISIONE DELLE IPOTESI ALLA BASE DELLE PREVISIONI DI TRAFFICO

Sul tema delle ipotesi di crescita delle economie alla base del progetto, in grado di tenere conto della crisi economica, sono state acquisite le ipotesi utilizzate da LTF e basate sulle nuove ipotesi sviluppate nello studio "Ageing Report" della Commissione UE, che fa riferimento a tre distinti scenari: decennio perduto; shock permanente; rimbalzo.

Come illustrato precedentemente, nell'ACB sono stati adottati tutti e tre questi scenari, reputando che quello centrale fosse il più realistico, ma mantenendo il medesimo grado di approfondimento anche per gli altri due scenari.

3.2 LE NUOVE PREVISIONI DEL TRAFFICO MERCI INTERNAZIONALE

Lo studio di traffico rappresenta l'aggiornamento condotto rispetto alle analisi svolte tra il 2002 e il 2007, che furono oggetto di valutazione in Osservatorio, di pubblicazione nei suoi Quaderni e di verifica da parte di organismi indipendenti (la società Cowi, che ha condotto per la Commissione Europea un audit degli studi di traffico svolti da LTF). L'analisi delle previsioni di traffico svolta nel 2007 può essere confrontata con lo studio realizzato da BBT per il tunnel di base del Brennero, considerato che in Osservatorio, allorché fu discusso il rapporto Cowi sulle stime di traffico, emersero alcune differenze tra i due modelli. In un documento di BBT del 2008 ("Studi di traffico relativi all'arco alpino"), a pag. 4, vengono commentati i "Confronti studi di traffico BBT-LTF", con le seguenti conclusioni:

"BBT e LTF hanno ritenuto opportuno concordare uno scenario comune denominato "scenario di confronto" nel quale, oltre a essere utilizzata la medesima banca dati (CAFT 2004), vengono assunte medesime ipotesi in merito a orizzonti di previsione (2020-2030), offerta di trasporto, parametri socio-economici e politica di trasporto (...), sono stati apportati i necessari aggiustamenti per risolvere le differenze.

Nel complesso i risultati dello scenario di confronto hanno evidenziato un'ottima convergenza, in particolare:

- a) la domanda globale sull'intero arco alpino mostra uno scarto del 2% al 2020 e dell'1% al 2030;*
- b) sui due assi di riferimento (Frejus e Brennero) si è registrato un allineamento delle previsioni di traffico complessivo (strada + ferrovia) con uno scarto massimo compreso tra il 2% e il 5%;*
- c) i risultati relativi al solo traffico ferroviario registrano uno scarto del 3%-7% sul Frejus e dello 0%-2% sul Brennero rispettivamente al 2020 e al 2030;*
- d) sugli altri valichi le differenze non superano il 10%".*

Sulla base metodologica sviluppata nel 2007 sono stati definiti i nuovi scenari, che hanno portato alla valutazione del traffico sul corridoio di progetto espressa in milioni di tonnellate per anno, agli orizzonti temporali considerati in questa revisione: 2023, 2030, 2035 e 2053 (gli orizzonti dello studio 2006-7 erano: 2020, 2025, 2030 e 2050).

I risultati sono evidenziati nella tabella pubblicata nella pagina seguente.

Il risultato dell'applicazione del modello tra il 2004 (anno di riferimento per le previsioni), e il 2030, il traffico sul valico italo-francese del Frejus passa da 28,5 ton/mln a 52,7 ton/mln nella situazione senza progetto e a 65,2 ton/mln nella situazione con il progetto; nel 2035 i valori sono rispettivamente pari a 58,4 ton/mln e 72,3 ton/mln.

Nuovi scenari in situazione di PROGETTO

		2004	2023 M1	2030 M1	2035 M1	2053 M1
Numero di veicoli pesanti (1.000 VP)	Frej + MtBl	1.485	1.756	2.056	2.160	3.877
	AF acc	3	306	460	591	782
	AF non acc	13	95	128	149	188
	Total / Totale	1.500	2.157	2.645	2.901	4.847
	Part AF / Quota AF (Autostrada ferroviaria)	1,0%	18,6%	22,2%	25,5%	20,0%
Tonnellaggio (M1)	Ruote Frej MtBl / Strada frej MtBl	22,0	26,4	30,9	32,4	58,1
	Tonnes Fer + AF / Tonnellate ferrovia + AF	6,5	19,1	34,3	39,9	52,5
	- dont AF acc / di cui AF acc	0,0	5,3	8,0	10,2	13,5
	- dont AF non acc / di cui AF non acc	0,2	1,4	4,9	2,3	3,3
	- dont fer classique / di cui ferrovia classica	3,7	6,1	11,9	12,0	15,3
	- dont Combiné / di cui Combinato	2,6	6,2	12,5	15,4	20,4
	Tonnage Total / Tonnellaggio totale	28,5	45,4	65,2	72,3	110,6
	Part Route / Quota strada	77,2%	58,0%	47,3%	44,8%	52,6
	Part Fer / Quota ferroviaria	13,0%	13,5%	18,3%	16,6%	13,8%
	Part AF acc / Quota AF acc	0,1%	11,7%	12,2%	14,1%	12,2%
	Part Combiné / Quota Combinato	9,0%	13,6%	19,2%	21,4%	18,5%
	Part AF non acc / Quota AF non acc	0,7%	3,2%	3,0%	3,1%	3,0%

Nuovi scenari in situazione di RIFERIMENTO

		2004	2023 M1	2030 M1	2035 M1	2053 M1
Numero di veicoli pesanti (1.000 VP)	Frej+ MtBl	1.485	2.023	2.576	2.876	5.173
	AF acc	3	90	110	122	93
	AF non acc	13	85	119	145	312
	Sous-Total / Totale parziale	1.500	2.198	2.805	3.142	5.577
	Part AF / Quota AF	10%	7,9%	8,2%	8,5%	7,2%
Tonnellaggio (M1)	Ruote Frej MtBl / Strada frej MtBl	22,0	30,3	38,5	43,0	80,7
	Tonnes Fer + AF / Tonnellate ferrovia + AF	6,5	13,3	14,1	15,3	16,6
	- dont AF acc / di cui AF acc	0,0	1,5	1,8	2,0	1,5
	- dont AF non acc / di cui AF non acc	0,2	1,3	1,8	2,1	4,6
	- dont fer classique / di cui ferrovia classica	3,7	5,9	5,9	6,0	5,6
	- dont Combiné / di cui Combinato	2,6	4,6	4,7	5,1	4,9
	Tonnage Total / Tonnellaggio totale	28,5	43,6	52,7	58,4	97,3
	Part Route / Quota Strada	77,2%	69,5%	73,2%	73,7	82,9
	Part Fer / Quota ferroviaria	13,0%	13,6%	11,2%	10,3%	5,8%
	Part AF acc / Quota AF acc	0,1%	3,4%	3,5%	3,5%	1,6%
	Part Combiné / Quota Combinato	9,0%	10,5%	8,8%	8,8%	5,0%
	Part AF non acc / Quota AF non acc	0,7%	2,9%	3,4%	3,7%	4,7%

Previsioni traffico sul corridoio di progetto (dati in mln ton)

Gomma	Riferimento	Progetto	Differenza	Ferro	Riferimento	Progetto	Differenza
2004	22,0	22,0	0,5	2004	6,5	6,5	0,0
2030	38,6	30,9	-7,7	2030	14,1	34,3	20,2
2035	43,1	32,4	-10,7	2035	15,3	39,9	24,6
2053	80,7	58,1	-22,6	2053	16,6	52,5	35,9
Totale	Riferimento	Progetto	Differenza				
2004	28,5	28,5	0,0				
2030	52,7	65,2	12,5				
2035	58,4	65,2	13,9				
2053	97,3	110,6	13,3				

Nel 2030 e nel 2035 l'incidenza in tonnellate del traffico su ferrovia (compresa l'autostrada ferroviaria, accompagnata e non) è pari nella situazione di progetto rispettivamente al 52,6% e 55,2%, cui corrispondono 34,3 ton/mln e 39,9 ton/mln, sempre riferiti a 2030 e 2035; nella situazione senza progetto, la quota della ferrovia risulta pari nel 2030 e 2035 rispettivamente al 26,8% e al 26,2% (corrispondenti a 14,1 ton/mln e 15,3 ton/mln).

Previsioni traffico sul corridorio di progetto (pesi percentuali ai volumi in ton)

Gomma	Riferimento	Progetto	Ferro	Riferimento	Progetto
2004	77%	77%	2004	23%	23%
2030	73%	47%	2030	27%	53%
2035	74%	45%	2035	26%	55%
2053	83%	53%	2053	17%	47%

In sintesi, nella situazione che prevede la realizzazione della NLTL si determinano due effetti rispetto alla situazione senza progetto:

- **un maggiore quantitativo totale di merci che transita su tutti i modi per il valico del Frejus** (con differenze sull'ordine del 24% per il 2030 e il 2035 rispetto alla situazione senza progetto);
- **una ripartizione modale che vede un forte recupero della ferrovia rispetto alla strada**, tale da configurare al 2035 una situazione nella quale il trasporto merci su ferro - nelle diverse tipologie di offerta logistica – raggiunge una quota pari al 55% del totale.

Con il progetto si registra un sostanziale trasferimento di merci dalla gomma al ferro, con un effetto specifico riferito alla NLTL valutato al 2035 in circa 25 mln ton: il traffico merci su ferro sul valico raggiunge quasi il valore stimato di 40 mln ton nella situazione di progetto, contro una previsione di poco superiore ai 15 mln ton nella situazione senza progetto.

Nella modalità ferro le previsioni con il progetto prospettano un forte incremento del combinato (16,3 Mln ton contro 5,1 Mln ton nella situazione di riferimento al 2035) e dell'autostrada ferroviaria accompagnata, con 10,2 Mln ton contro 2,0 Mln ton al 2035, con e senza progetto (è da sottolineare come le ipotesi dei modelli di traffico, che prevedono una quota importante di interscambio ferroviario basato sull'autostrada ferroviaria accompagnata AFA, riducano i benefici complessivi nell'analisi ACB in termini di riduzione delle esternalità – effetti climatici, incidentalità ecc. – rispetto ad altre modalità di trasporto combinato strada/rotaia, perché l'AFA prevede uno shift modale circoscritto alle tratte Orbassano-Aiton e Orbassano-Lione, mentre il TCSR prevede tratte ferroviarie molto più lunghe, circa il quadruplo; la giustificazione di questa ipotesi è dettata da motivi di tipo precauzionale perché sottintende un basso grado di evoluzione dei sistemi organizzativi delle imprese di spedizioni internazionali sulle direttrici Italia-Francia).

Anche il trasporto ferroviario classico risulta maggiore di circa 6 Mln ton nel 2035 nella situazione con il progetto.

Rispetto alle previsioni elaborate nel 2007, gli effetti della crisi del 2008-9 spostano di cinque anni circa il raggiungimento di un volume di merci previste in transito su ferrovia sul valico italo-francese pari a 40 milioni di tonnellate.