



Libro Bianco

Per un servizio ferroviario regionale tra la
Savoia (Modane) e la Regione Piemonte
(Bardonecchia - Oulx e oltre)

*Proposta per il ripristino di una connessione transfrontaliera locale -
giugno 2026*

*Didier Chomaz - Bernard Collignon - Renaud Cornu-Emieux
AEDTF - ARDSL*



Indice

1. Sintesi	p 2
2. Introduzione	p 3
3. Accertamento e problematica	p 4
4. Confronto in Europa	p 5
5. Proposte per attivare un servizio di trasporto Savoia – Piemonte	p 6
6. Impatti attesi	p 8
7. Le principali tappe di un'attuazione della sperimentazione	p 9
8. Conclusione	p 9

Sintesi

La Galleria ferroviaria del Moncenisio è uno dei principali passaggi delle Alpi tra Italia e Francia. Tuttavia, risulta essere il solo grande passaggio ferroviario delle Alpi senza connessione regionale transfrontaliera tra le due stazioni vicine al confine.

Sole cinque connessioni andata/ritorno quotidiane ad Alta Velocità (TGV e Frecciarossa) attraversano attualmente il confine, senza sosta a Bardonecchia, senza possibilità di trasporto bici e a delle tariffe poco accessibili per i viaggiatori locali.

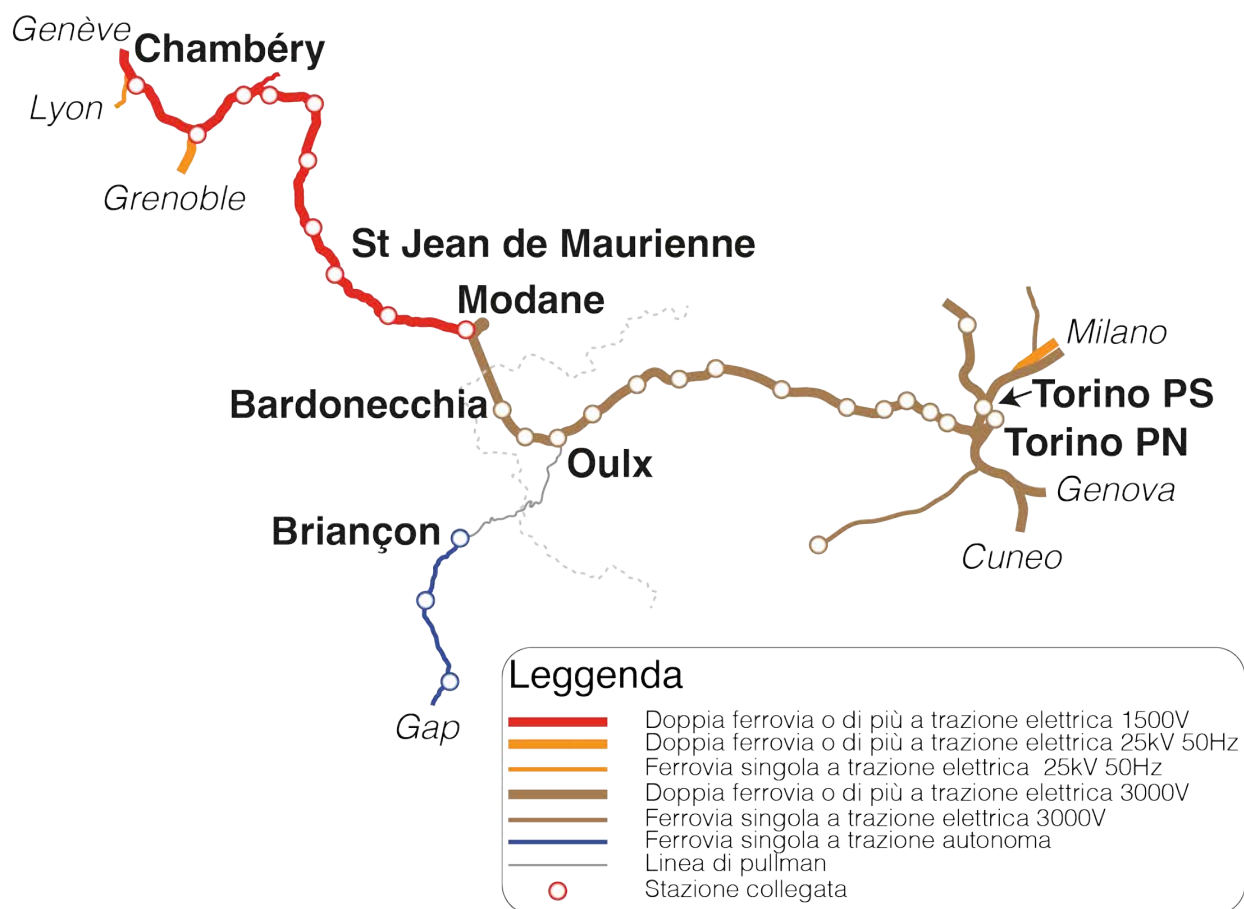
Questo Libro Bianco propone delle piste per attivare un servizio regionale rapido Modane-Torino, con corrispondenze ottimizzate e fermate specifiche, per:

- Ripristinare la continuità del territorio tra Francia e Italia,
- Connettere Briançon alla Savoia e alla Regione Piemonte con dei collegamenti pullman a Oulx,
- Soddisfare la domanda dei turisti e dei pendolari,
- Ridurre il traffico stradale,
- Valorizzare una infrastruttura ferroviaria oggi sottoutilizzata,
- Rafforzare gli scambi economici, culturali e sociali,
- Creare soluzioni sostenibili per rispondere alle problematiche esposte.

Introduzione

La modernizzazione della galleria del Moncenisio aveva come scopo iniziale di rafforzare i collegamenti internazionali e regionali. Tuttavia, non esiste alcun servizio transfrontaliero al giorno d'oggi. Tra Modane e Bardonecchia, che distano di 20 chilometri, non c'è nessuna connessione ferroviaria.

Questa situazione può essere caratterizzata di anomalia europea e di freno alla mobilità oltre confini.



Un treno regionale alla stazione di Bardonecchia (Auto guida MDVE rinnovata)
Settembre 2025
(Foto: Didier Chomaz)

Accertamento e problematica

Il confine ferroviario è sprovvisto di offerta di servizio locale. I treni con viaggiatori sono esclusivamente a Grande Velocità, con tre servizi di TGV e due di Frecciarossa. I treni non si fermano a Bardonecchia, non c'è nessuna offerta regionale e il trasporto bici è complicato. Senza parlare delle tariffe alte per dei viaggi di poca distanza. In questo quadro, il modello attuale non risponde più né alla domanda della mobilità locale né al turismo alpino.

Il servizio si è notevolmente deteriorato durante questi ultimi vent'anni. I treni classici sono progressivamente stati soppressi, e con loro, le corrispondenze tra reti francese e italiana.



Un Torino PN - Lyon Perrache all'altezza di Pressins, fermatosi a Oulx, Modane, St Michel Valloire, St Jean de Maurienne, Montmélian, Chambéry, il 23 agosto 1986 (foto: Renaud Cornu-Emieux)

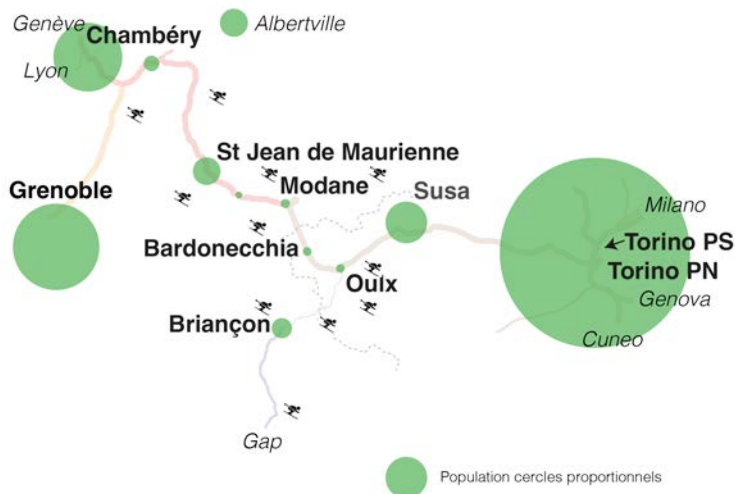
Una navetta stradale è stata creata per sostituire il servizio tra Modane e Bardonecchia. Risponde a una vera domanda ma non è affidabile a causa degli ingorghi nel tunnel del Frejus.

Un servizio d'estate è stato anche creato con pullman transfrontaliero tra Landesbourg e Susa nel 2005. È stato necessario aumentare le frequenze visto il successo riscontrato, dimostrando la necessità di questi collegamenti transfrontalieri.

La stazione di Modane storicamente è la stazione di scambi tecnici franco-italiani, con il cambio della tensione elettrica.

La zona geografica interessata possiede una densità di popolazione notevole e un potenziale di turismo importante. Ricopre la vallata della Maurienne, il Val di Susa, la metropoli torinese, e un accesso alla provincia di Briançon. Sono importanti le comunità italiane della Maurienne, delle zone di Grenoble e di Chambéry, ed esiste una dinamica turistica importante, estate come inverno.

La popolazione della zona invecchia ma le generazioni più giovani presenti sul territorio si dimostrano meno dipendenti della macchina e richiedono fortemente la possibilità di trasporto bici. Per di più, la tariffa dei treni regionali in Italia è due volte meno alta di quella usata dal lato francese.



Ripartizione della popolazione e stazioni de sci

Confronto in Europa

Nell'arco alpino, esistono servizi ferroviari regionali regolari ed integrati su diversi confini. Il Brenner consente gli spostamenti tra l'Italia e l'Austria; il Gotardo e il Sempione permettono la mobilità quotidiana oltre confine tra Svizzera e Italia.

Esiste anche una connessione Cuneo-Ventimiglia, con quattro andata e ritorno al giorno, utilizzando un percorso che transita dalla Francia (Tende, Breil sur Roya).

In questo contesto, la galleria di Moncenisio risulta essere un'eccezione negativa, negando un servizio transfrontaliero.



Treno S-Bahn 3 Brenner/Brennero - Saalfelden alla Stazione di Innsbruck Hbf.

Dal lato austriaco, il collegamento regionale transalpino fa parte del S-Bahn (equivalente del Servizio Express Regionale Metropolitano SERM) di Innsbruck con un treno ogni ora.

13 novembre 2023

(Foto: Renaud Cornu-Emieux)

Proposte per attivare un servizio di trasporto Savoia – Piemonte

Creazione di un servizio Regionale Rapido (RV) Modane – Bardonecchia – Oulx – Susa – Torino

Questo collegamento Modane-Torino potrebbe includere tre fermate intermedie e un tempo di viaggio ottimizzato per garantire la sua attrattività. Potrebbe offrire corrispondenze efficaci e, a lungo termine, relazioni dirette verso Chambéry, Grenoble, Ginevra e Lione, con l'integrazione sistematica di trasporto bici ed una politica di prezzi regionale, più accessibile e adatta agli spostamenti pendolari.

La scelta di Modane, dal lato francese, come stazione di corrispondenza, riposa su diverse ragioni: come storica stazione del confine, dispone dell'attrezzatura per il cambiamento di tensione elettrica tra le reti italiana e francese. Inoltre, possiede tre piattaforme disponibili, una discreta capacità di garage e una infrastruttura già adatta a questo ruolo.

Per di più, sul lato tecnico, i treni regionali italiani possono essere più facilmente prolungati fino a Modane che non i treni regionali francesi fino ad Oulx, questo venendo rafforzare la pertinenza dello schema operativo proposto.

Un servizio che viene complementare l'offerta Grandi Linee esistente

Non si tratta di fare concorrenza ai TGV o Frecciarossa ma di rispondere a dei bisogni complementari, e di offrire una mobilità locale e dei servizi al turismo, oggi non abbastanza presi in conto. Inoltre, un collegamento pullman tra Oulx e Briançon faciliterebbe le connessioni di Briançon con la Savoia.

Questo servizio permetterebbe inoltre di aumentare il tasso di riempimento dei treni a lunga distanza, con delle corrispondenze organizzate meglio. Infine, potrebbe contribuire a stabilizzare e rafforzare la presenza ferroviaria transfrontaliera.

Obiettivo di frequenza

La proposta iniziale è sulla creazione di quattro andata e ritorno quotidiani (Modane- Torino) per offrire un servizio regolare e leggibile. La frequenza potrebbe essere aumentata durante le stagioni turistiche, per rispondere all'aumento della domanda.

L'insieme del dispositivo potrebbe essere sperimentato su una durata di tre anni, permettendo di analizzarne la pertinenza e gli effetti, prima di una eventuale perpetuazione.

Modane	6 h 35 (depart)	10 h 10 (arrive)	10 h 35 (depart)	14 h 10 (arrive)	14 h 35 (depart)	18 h 10 (arrive)	19 h 35 (depart)	23 h 10 (arrive)
Bardonecchia	6 h 55	9 h 50	10 h 55	13 h 50	14 h 55	17 h 50	19 h 55	22 h 50
Oulx	7 h 05	9 h 40	11 h 05	13 h 40	15 h 05	17 h 40	20 h 05	22 h 40
Bussoleno	7 h 30	9 h 15	11 h 30	13 h 15	15 h 30	17 h 15	20 h 30	22 h 15
Avigliana	7 h 45	9 h 00	11 h 45	13 h 00	15 h 45	17 h 00	20 h 45	22 h 00
Torino PN	8 h 10 (arrive)	8 h 35 (depart)	12 h 10 (arrive)	12 h 35 (depart)	16 h 10 (arrive)	16 h 35 (depart)	21 h 10 (arrive)	21 h 35 (depart)

Esempio di connessione Torino PN - Modane potendo esser sperimentata in una prima fase

Altre piste di sperimentazione

La creazione di navette ferroviarie tra Modane, Bardonecchia e Oulx (con corrispondenza con i pullman per Briançon) sarebbe anche una pista interessante da studiare.

Dal 31/03/2025, le linee di pullman ZOU 76 offrono una connessione tra Serre Chevalier, Briançon e Oulx, con 3 AR in settimana e 4 durante il fine settimana. Permette la corrispondenza con i TGV e Frecciarossa tra Parigi, Torino e Milano e con il servizio regionale SFM3 tra Bardonecchia e Torino.

Sul piano turistico, le stazioni di sci della zona di Briançon e del Val di Susa rappresentano un'offerta letti equivalente a quella della Tarentaise (Tignes, Val d'Isère, Les Arcs, ecc.), con un arrivo in treno al 60% proveniente dalla stazione di Oulx e al 40% dalla linea Valence-Briançon.

Le condizioni operative attuali della linea ZOU76 non sono ottimali, essendo obbligatorio di prenotare 48 ore in anticipo, e senza sosta in Italia all'infuori della stazione di Oulx; per di più questo servizio è gestito esclusivamente dalla Regione PACA (Provence Alpes Cote d'Azur).

È imperativo trovare le condizioni di cooperazione transfrontaliera per migliorare il servizio, aumentando la cadenza a 8 pullman/giorno fuori stagione e 14/giorno in fine settimana nella stagione turistica.

Pullman ZOU 76 sulla linea
Serre Chevalier - Briançon - Oulx
(foto : ZOU!)



Impatti attesi

Mobilità e società

La creazione di questo servizio permetterebbe di ripristinare il legame territoriale naturale tra i due lati del confine. Favoreggerebbe gli scambi scolastici, sportivi e culturali, rendendo gli spostamenti più semplici e più regolari.

Potrebbe anche ridurre l'isolamento di certe categorie di persone, soprattutto nelle zone di montagna. Inoltre, faciliterebbe la mobilità delle persone anziane e dei giovani, spesso più dipendenti di un'offerta di trasporto pubblico adatta.

Ambiente

Questo servizio permetterebbe di diminuire il traffico stradale nel tunnel del Frejus, con una parte degli spostamenti trasferiti verso il ferroviario. Consentirebbe così di ridurre le emissioni di CO₂ provenienti dai trasporti stradali in questo corridoio alpino molto frequentato.

Questa evoluzione sarebbe coerente con le politiche del clima europee, che spingono allo sviluppo delle mobilità sostenibili e al trasferimento modale verso soluzioni emettendo meno CO₂.

Economia e Turismo

La creazione di questo servizio contribuirebbe a una dinamizzazione del turismo di montagna, favoreggiando l'accesso ai territori alpini tutto l'anno. Potrebbe consentire a sviluppare i brevi soggiorni transfrontalieri, rendendo gli spostamenti più rapidi e semplici sui due lati.

Inoltre, permetterebbe di dare più valore alle stazioni di media altitudine, che hanno spesso poche connessioni ma un potenziale turistico importante. Migliorerebbe l'intermodalità tra treno e bici, dando la risposta aspettata dai viaggiatori in materia di mobilità dolce.



Attrezzamento per le bici nei treni italiani sulla linea Torino – Bardonecchia
Foto a sinistra: Nuova carrozza Rock Hitachi / foto a destra: vecchia carrozza MDVE
foto : Didier Chomaz

Le principali tappe di un'attuazione della sperimentazione

1. Studio tecnico franco-italiano rapido.
2. Convenzione Région Auvergne-Rhône-Alpes / Regione Piemonte.
3. Mobilitazione dei finanziamenti Interreg.
4. Sperimentazione progressiva.
5. Valutazione annua.

Conclusione

Il tunnel del Moncenisio non può rimanere un corridoio di alta velocità riservato a pochi treni internazionali. Deve ridiventare un vero strumento di connessione territoriale, per gli abitanti locali, gli scambi quotidiani e la dinamica transfrontaliera.

Come presentato da un recente studio diretto da TELT*, la creazione di un servizio regionale Modane-Torino risulta essere una soluzione pragmatica e immediatamente realizzabile. Riposa su una fattibilità tecnica realistica, registrandosi nelle questioni climatiche attuali e rappresenta uno strumento concreto d'integrazione europea. Non si tratta di un progetto teorico bensì di una risposta operativa a una situazione identificata.

Questa linea è pertinente per numerose ragioni: l'infrastruttura esiste e ha la disponibilità per accogliere un servizio regionale. La frequentazione potenziale esiste, riposando sulle zone di popolazione, il dinamismo turistico e la domanda sempre più forte per il trasporto bici. Sul piano ecologico, la pertinenza del progetto è rafforzata dal trasferimento modale e dalla riduzione delle emissioni di CO₂. Infine, il valore simbolico del progetto è forte: riconferma il legame italo-francese al livello regionale e restituisce al tunnel la sua vocazione di legame piuttosto che di semplice asse di trasporto



Treno Rock Hitachi per il servizio Bardonecchia - Torino PN nella stazione di Bardonecchia
settembre 2025
(foto: Didier Chomaz)

* : https://www.telt.eu/wp-content/uploads/2026/03/TELT_mobilite_vallees_rapport_final-CHAV.pdf