

TUNNEL FERROVIARIO SOTTO IL MONGINEVRO



Maurice Brun
*Presidente
 del SETUMONT*

**Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel
 du Montgenèvre**

18 boulevard de la Libération • 05100 GAP
 Tel 0033 4 92565605
 e.mail setumont@wanadoo.fr

Postal Address
 CCI des Hautes-Alpes
 16 rue Carnot – BP 6 – 05001 GAP CEDEX
 e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

www.setumont.com

EDITO

**Nel 2010 un passo avanti per la linea
 Marsiglia-Torino.**

Gli studi di fattibilità economica e tecnica del progetto di traforo ferroviario del Monginevro, iscritti nel Contratto di progetti Stato-Regione 2007-2013, possono finalmente cominciare. Il 15 gennaio scorso, il Presidente della regione Provence-Alpes-Côte d'Azur ne ha dato il via.

Obiettivo annunciato : un dibattito pubblico entro il 2013.

Dal 1° aprile scorso, la Regione, in quanto ente appaltante, emette progressivamente le gare d'appalto per la realizzazione degli studi. La scadenza prevista per la consegna degli studi è fissata a fine 2010. Secondo il calendario delle procedure dei grandi progetti, la messa in funzione dell'opera potrebbe essere prevista all'orizzonte 2023.

Questo tunnel lungo una ventina di chilometri aprirà finalmente la regione Provence-Alpes-Côte d'Azur al cuore economico italiano, senza saturare oltremodo l'itinerario della Costa Azzurra. Permetterà di collegare in modo più efficace le metropoli di Torino e Milano a Marsiglia. Ingrandirà l'hinterland del Grande Porto Marittimo di Marsiglia al di là delle Alpi, fino al Piemonte. Offrirà un accesso europeo ai poli di competitività mondiali del sud della Francia, al CEA di Cadarache e a Iter. Migliorerà l'accessibilità alle Alpi del Sud francesi e ai loro 700 000 letti turistici per chi proviene dall'Europa centrale, ma anche dall'Europa del nord via la linea Lione-Torino. La linea Marsiglia-Torino è incontestabilmente un collegamento ferroviario strategico per una connessione più rapida e duratura, tra il sud della Francia e la dorsale economica europea.

Nel 2010 più che mai, il Setumont e i suoi partner credono e si impegnano nel riconoscimento di questo progetto di collegamento franco-italiano. I contributi in questo numero del cahier dei vari rappresentanti franco-italiani del mondo economico, attestano la necessità della sua realizzazione.



■ Interviste a

- **Ferruccio Dardanello**page 3
Presidente dell'Unioncamere Nazionale, Presidente dell'Unione delle Camere di Commercio, Industria e Artigianato e Agricoltura del Piemonte : "Con maggiori infrastrutture, si potrebbe consolidare un territorio storicamente unito, che le Regioni e le Camere di commercio interessate hanno identificato come l'Euro-Regione-Alpi-Mediterraneo".
- **Alessandro Barb  ris**page 4
Presidente d'Eurochambres, Presidente della Camera di Commercio, Industria e Artigianato e Agricoltura di Torino : « Le Alpi rappresentano ancora un ostacolo al trasporto passeggeri e merci ».
- **Jacques Bianchi**page 6
Presidente della Camera di Commercio e Industria Regionale Provence-Apes-C  te-d'Azur-Corse : « Completare la rete di infrastrutture sull'arco mediterraneo ».
- **Serge Clausse**page 7
Presidente della Camera di Commercio e Industria Regionale Languedoc-Roussillon : « Favorire l'emergere di un grande corridoio tra la penisola iberica e l'Italia del Nord ».
- **Paolo Odone**page 9
Presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Genova : « Per un arco ferroviario mediterraneo strutturato ».
- **Jacques Pfister**page 10
Presidente della Camera di Commercio e Industria di Marseille-Provence : « Operare insieme affin   il tunnel sotto il Monginevro diventi una priorit   ».



Con maggiori infrastrutture si potrebbe consolidare un territorio storicamente unito, l'Euroregione Alpi Mediterraneo



Photo : CCI du Piémont

Ferruccio Dardanello

Presidente dell'Unioncamere Nazionale, Presidente dell'Unione delle Camere di Commercio, Industria e Artigianato e Agricoltura del Piemonte



Che cosa rappresenta il Piemonte in termini di ricchezze economiche ?

Ferruccio Dardanello : Grazie a più di 469 000 imprese registrate, a poco più di 4,4 milioni di abitanti e ad una popolazione attiva stimata a quasi 2 milioni, il Piemonte fornisce un Prodotto Interno Lordo di 127,4 miliardi d'euro, che pone la regione al vertice nazionale. Si tratta di un risultato notevole, ben superiore a quello di certe nazioni. In realtà, in base agli ultimi dati disponibili, integrando il Piemonte nella classifica ufficiale delle Nazioni stabilita dalla Banca Mondiale per l'anno 2007, la regione si classificava al 39° posto, appena dietro la Repubblica Ceca e posizionandosi davanti a paesi come Romania, Cile, Israele, Emirati Arabi Uniti e Nuova Zelanda. Da notare che il Piemonte produce più del doppio di ricchezza rispetto ad importanti nazioni come la Repubblica Slovacca e il Marocco, circa 3 volte quella della Libia e da 3 a 5 volte quella della Croazia.

Quali sono gli scambi attuali tra Francia e Italia e i freni al loro sviluppo ?

F. D. : Da decenni la Francia rappresenta il primo mercato riguardo alle esportazioni di prodotti piemontesi. Una partnership collaudata e duratura, che è segnale di un interesse reciproco fra imprese e sistemi economici territoriali. Il freno allo sviluppo di tali scambi è riconducibile alle infrastrutture di trasporto poco efficienti. Un mancato sviluppo che si traduce in maggiori costi di trasporto, e quindi in una minore competitività per le nostre imprese.

Crede che siano possibili sinergie tra gli assi Marsiglia-Torino e Lione-Torino ?

F. D. : È sicuramente possibile, anzi, l'asse Torino-Marsiglia sarebbe complementare e non un'alternativa alla Torino-Lione. L'asse Torino-Marsiglia, attraverso il Monginevro o il Mercantour, non avrebbe senso se non si innestasse in una rete a livello europeo TEN-T come il Corridoio 5, e più in particolare nel tratto Torino-Lione.

Quali saranno i benefici di un collegamento ferroviario per gli abitanti e le imprese piemontesi ?

F. D. : Con maggiori infrastrutture, si consoliderebbe un territorio storicamente unito, che Regioni e Camere di Commercio hanno individuato come Euroregione Alpi Mediterraneo. Un territorio ricco, popolato, fortemente industrializzato, che si potrebbe confrontare economicamente con interi stati nazionali. Un territorio ricco di opportunità economiche, occupazionali e turistiche, ma che deve assolutamente risolvere al più presto le criticità di un sistema infrastrutturale diviso. E per questo occorre agire uniti, per il bene comune delle imprese del territorio, allo scopo di trovare una soluzione riguardo alle difficoltà delle infrastrutture.



Ferruccio Dardanello (segue)

**“Agire insieme
per il bene comune
delle imprese
del territorio”**

Non bisognerebbe a termine mettere in atto una politica incitativa riguardo ai trasportatori stradali e applicare il sistema dell'ecobonus() al trasporto ferroviario ?*

F. D. : Le merci in Italia viaggiano prevalentemente su gomma. Occorre cambiare rotta, e cercare soluzioni efficaci ed efficienti usando il trasporto multimodale e un più intenso trasporto ferroviario. Le legittime richieste della società verso un sistema di trasporti più rispettoso dell'ambiente devono essere colte come un'opportunità di cambiamento e non come un ostacolo allo sviluppo. Ogni strategia politica è buona se raggiunge gli obiettivi che si è posta. ■

(*) L'Italia ha messo in atto l'ecobonus, un aiuto finanziario diretto per incitare i trasportatori stradali ad utilizzare le vie marittime.

■ Le Alpi rappresentano ancora un ostacolo al trasporto passeggeri e merci



Photo : CCI de Turin

**Alessandro
Barberis**
Presidente
d'Eurochambres,
Presidente della Camera
di Commercio, Industria
e Artigianato e Agricoltura
di Torino

Quali sono gli scambi attuali tra la regione di Torino e la Francia, in termini di trasporto passeggeri e merci ?

Alessandro Barberis : Per quanto riguarda le esportazioni di merci prodotte nella provincia di Torino, la Francia occupa il primo posto tra i Paesi stranieri destinatari. Questi scambi sono evidentemente favoriti dalla prossimità geografica, e rappresentano legami forti, segno di una collaborazione produttiva. Le imprese torinesi esportano tradizionalmente in Francia delle merci per una somma di 2 miliardi di euro, ovvero il 14% del totale delle esportazioni.

Secondo Lei, quali saranno i benefici della costruzione del tunnel sotto il Monginevro per Torino e la sua regione ?

A. B. : In termini di guadagno di tempo, questo tunnel avvicinerà considerevolmente Torino a Marsiglia, e di conseguenza i collegamenti tra i due territori transfrontalieri, le imprese e la popolazione, si vedranno aumentare. Le Alpi rappresentano sfortunatamente ancora un ostacolo al transito dei passeggeri e delle merci. Nel corso degli ultimi tre decenni il livello dei servizi dei collegamenti transfrontalieri si è degradato.

Il progetto di collegamento ferroviario tra Marsiglia e Torino via il Monginevro non è ritardato a causa della Lione-Torino ?

A. B. : La nostra priorità resta la nuova linea Torino – Lione. La nostra posizione è chiara, senza ambiguità, ed è stata espressa pubblicamente in diverse occasioni. Si tratta di un tracciato che si inserisce in una logica di una rete di trasporto europea, senza la quale il nostro territorio



“L’Europa deve promuovere la messa in rete di strutture esistenti ”



sarà di fatto escluso dai flussi di trasporto europei. Non abbiamo nessun a priori ideologico sull’asse Torino – Marsiglia attraverso il tunnel del Monginevro. Ci piacerebbe tuttavia evitare qualsiasi strumentalizzazione da parte di coloro che vedono il tunnel del Monginevro come un’alternativa alla linea TAV Torino – Lione.

Quale importanza accorda l’Italia a questo progetto ?

A. B. : Per il momento questo progetto non costituisce una priorità per il nostro governo che fa fronte a una penuria di risorse pubbliche (accentuato dagli interventi straordinari imposti dalla crisi economica che stiamo attraversando) e incontra difficoltà a cominciare o far avanzare progetti di infrastrutture di una certa importanza. Inoltre l’opinione pubblica ne è stata poco informata.

Quale sarà il guadagno sulla distanza Marsiglia-Torino rispetto al tragitto attuale ?

A. B. : Attualmente è difficile cifrare esattamente l’economia di tempo tra Marsiglia e Torino con il tunnel. Tuttavia è cosa certa che, indipendentemente dalla scelta che sarà adottata, i collegamenti tra le due città aumenteranno in maniera considerevole. Non è semplice andare da Torino a Marsiglia e vice versa. Il collegamento tra le due città non è facile, sia tramite ferrovia (via Lione o via Cuneo- Nizza), sia con l’autostrada (via il colle di Monginevro o via Savona). Non esiste inoltre nessun collegamento aereo diretto : per andare a Marsiglia si è obbligati a fare scalo a Parigi, Milano o Roma. ■





Completare la rete di infrastrutture sull'arco mediterraneo



Photo : CRCI PACAC

Jacques Bianchi
Presidente
della Camera di Commercio
e Industria Regionale
Provence-Alpes-
Côte-d'Azur-Corse



**“20 milioni di euro
per gli studi
di fattibilità”**

A che punto è il progetto d'iscrizione del progetto del tunnel del Monginevro nello schema europeo di trasporto?

Jacques Bianchi : Nel 2010 è in programma una revisione degli orientamenti e dei progetti prioritari della politica europea dei trasporti. Gli attori regionali dovranno mobilitarsi al momento della concertazione per vegliare affinché questo progetto venga considerato a livello europeo. Nel 2009, la CRCI e la rete regionale delle CCI hanno partecipato alle due consultazioni europee in preparazione della revisione della politica europea. Ogni volta abbiamo colto l'occasione per far risalire argomenti a favore di questo progetto. Nel 2008, il Segretario di stato ai trasporti Dominique Bussereau ha dichiarato che questo progetto di collegamento franco-italiano dovrebbe far parte dello schema europeo.

A che punto è l'iscrizione allo schema nazionale delle infrastrutture di trasporto ?

J. B. : Secondo le ultime informazioni del Ministero, il progetto SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) uscirà a giugno 2010. Gli attori regionali dovranno ancora vegliare all'iscrizione di questo progetto sul piano nazionale. Tanto più che è compatibile con diversi orientamenti del “Grenelle de l'Environnement” nel campo dei trasporti : sviluppo dell'utilizzo della ferrovia e delle autostrade ferroviarie. La parte modale del trasporto merci non su gomma deve passare dal 14% al 25% nel 2022. Ciò sarà possibile solo con investimenti nelle infrastrutture associate, e pensando in priorità alla rigenerazione e alla modernizzazione della rete esistente. Questo progetto concorrerà al miglioramento del servizio multimodale e all'allargamento dell'hinterland del porto di Marseille-Fos.

Pensa che questo progetto darà una nuova dimensione all'arco Mediterraneo ?

J. B. : Il riassorbimento dell'anello mancante attraverso il tunnel ferroviario del Monginevro aprirà un nuovo asse che completerà una rete di infrastrutture sull'arco mediterraneo. Le ultime consultazioni europee del 2009 sembrano indicare un cambiamento di strategia di fronte a un bilancio moderato della politica europea attuale. Sembra che, e la CRCI ha insistito in questo senso, l'Europa desideri appoggiarsi ulteriormente sulle strutture esistenti e promuovere la loro messa in rete piuttosto che basare tutto su una sola infrastruttura vulnerabile ai rischi.

Quali sono attualmente i freni a questo progetto ?

J. B. : Nel CPER 2007-2013, sono stati iscritti 20 milioni di euro per la realizzazione di studi di fattibilità. Tra questi, gli studi per la preparazione del dibattito pubblico previsto nel 2013. Lo Stato non è mai stato promotore di questo progetto, privilegiando un altro progetto più a nord.



Nel 2009 ha nominato il Conseil régional quale ente appaltante di questo progetto internazionale. L'avanzamento di questo progetto è oggi nelle nostre mani.

Questo collegamento contribuirà ad aumentare il PIL regionale ?

J. B. : Il PIL regionale è difficile da misurare. Ciononostante il trasporto è indispensabile alla nostra economia. Il Grand Sud-Est, in maggior misura rispetto alle altre regioni, ha fondato la sua economia su degli scambi favoriti dalla geografia e resi possibili dalla progressiva costruzione di reti di trasporto. Oggi, sollecitate da una più grande domanda di mobilità delle persone e delle merci, queste reti necessitano degli ammodernamenti, degli adattamenti e delle estensioni. I riscontri sono economici e sociali.

Bisogna infine stare in guardia di fronte alla marginalizzazione della Francia in un'Europa che si apre verso l'est. Solo completando gli anelli mancanti e rafforzando le capacità delle grandi reti spesso saturate del Grand Sud-Est, la Francia potrà mantenersi nella dinamica europea. Le CRCI e Unione Camere dell'Euroregione Alpmed hanno deciso di lavorare insieme su un certo numero di temi. I primi lavori verteranno sul turismo e i trasporti. L'obiettivo è di presentare, già dal 2010, delle prese di posizione comuni delle cinque regioni consolari. ■

Favorire l'emergere di un grande corridoio tra la penisola iberica e l'Italia del nord



Photo : CRCI Languedoc-Roussillon

Serge Clausse

Presidente della Camera
di Commercio e Industria
Regionale Languedoc-Roussillon

Secondo Lei, quali potranno essere i benefici della costruzione di un itinerario ferroviario tra la bassa valle del Rodano e la regione di Torino?

Serge Clausse : I vantaggi di un'infrastruttura come questa sono numerosi. In primo luogo, questo asse contribuirà a lottare efficacemente contro la saturazione del corridoio rodaniano e dell'asse litoraneo a livello del traffico merci, proponendo un'alternativa competitiva per il flusso delle grandi correnti di scambi europei. In secondo luogo, favorirà il riporto modale dalla gomma alla rotaia, valorizzando un trasporto eco-compatibile coerente con i principi dello sviluppo sostenibile dei territori, per captare i flussi crescenti che transitano nell'Arco mediterraneo. Infine, formalizzerà l'emergere di un grande corridoio logistico internazionale tra la penisola iberica e l'Italia del nord, propizio a costruire in seno alle regioni del sud della Francia una zona d'integrazione economica di livello mondiale, come quella dell'Europa del nord.

Il porto di Sète sviluppa collegamenti marittimi verso l'internazionale. Possiamo immaginare che questo progetto serva da acceleratore dei traffici portuali ?

S. C. : Certo. L'influenza e l'attrattività delle installazioni portuali sono determinate non solo dall'importanza e la qualità del loro hinterland, ma anche dalle loro connessioni ai grandi bacini di produzione



Serge Clausse (segue)

**“Messa a livello
della strategia
commerciale
delle imprese in
Languedoc-Roussillon ”**



e di consumo. Offrendo l'opportunità di un trasporto diretto delle merci, attraverso la valle della Durance e la Val di Susa verso Torino senza passare da Chambéry o Nizza, questo progetto non può che valorizzare l'offerta del porto di Sète, già raccordato con vie ferroviarie, e permettergli di captare e trattare nuovi traffici a destinazione o in provenienza dal cuore economico dell'Europa del nord.

Possiamo considerare che con un tale progetto, la Francia rafforzerà il suo ruolo di paese di transito tra Spagna e Italia ?

S. C. : Permettendo ai traffici est-ovest di accedere direttamente al corridoio paneuropeo n° 5 nel cuore della pianura Padana, e ai flussi nord-sud di pervenire fino ai tunnel ferroviari svizzeri del

Loetschberg e del San Gottardo nel 2013, questo progetto contribuirebbe effettivamente a concretizzare una vera dorsale logistica integrata al sud dell'Europa, un'alternativa operativa, eco compatibile e più competitiva per una parte del trasporto internazionale, rispetto alla deviazione attraverso il corridoio rodaniano oggi largamente saturato. Questo nuovo ed importante asse di scambi europei tra Francia e Italia, strutturato attraverso il progetto di collegamento ferroviario, permetterà dunque di rafforzare di fatto il ruolo della Francia come paese di transito, iscrivendolo in una visione più strategica dello sviluppo europeo e soprattutto più rispettoso degli imperativi per la protezione dell'ambiente.

Questo progetto può creare nuovi sbocchi per le imprese del Languedoc-Roussillon ?

S. C. : Evidentemente. Questo progetto di infrastrutture contribuirà a ridurre meccanicamente i tempi di percorrenza tra metropoli vicine, ottimizzando l'apertura, l'accessibilità e l'attrattiva del nostro territorio. Sono fattori essenziali per lo sviluppo regionale in quanto determinano la decisione di insediamento delle imprese e la crescita dell'attività commerciale, e rafforzano indubbiamente l'organizzazione territoriale.

Creando una mobilità addizionale, la realizzazione di questo progetto d'asse ferroviario alternativo verso l'Italia del nord dovrebbe dunque suscitare una messa a livello della strategia commerciale delle imprese regionali, implicando diversi settori : in primo luogo il terziario, in forte concentrazione nella nostra regione, e la funzione logistica, un campo d'attività strategico in Languedoc-Roussillon, che oggi richiedono migliori condizioni di sfruttamento e servizi sempre più performanti e sicuri per perdurare e crescere. ■



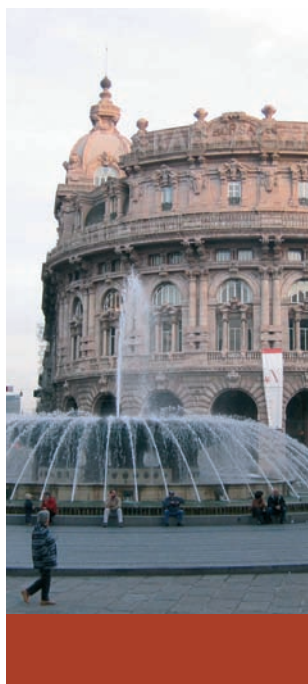
Per un arco ferroviario mediterraneo strutturato



CCIAA de Gênes

Paolo Odone

Presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Genova



Quali sono i grandi cantieri ferroviari sostenuti dalla CCI di Genova ?

Paolo Odone : Nel 2017 avremo terminato il rinnovo della linea franco-italiana sull'asse ferroviario Genova-Ventimiglia che permetterà ai treni passeggeri di viaggiare fino a 200 km/h e ai treni merci di viaggiare a 100 km/h. Lo scopo è di riassorbire un anello mancante di 30 km tra Nizza e Ventimiglia e RFF prevede l'ammodernamento di questi ultimi chilometri di binari. Potremo allora farci passare treni merci provenienti dal porto di Marsiglia, fino alla Pianura Padana. Parallelamente, la Francia prevede la messa in servizio della LGV Paca nel 2023. Dal lato italiano, la creazione di una terza via tra Genova e Milano, chiamata Terzo Valico, è stata lanciata. È una nuova via che permetterà ai treni di circolare ad alta velocità e ad alta capacità. Si tratterà di una via di accesso privilegiata per il trasporto merci, che da Genova raggiungerà Novara in Piemonte, poi Milano e la Germania attraverso il tunnel del Gottardo sull'asse europeo E24.

Quali sono gli ostacoli dal lato italiano, nei confronti del traforo del Monginevro ?

P. O. : Oggi è la linea Lione-Torino che è in cammino, è un asse prioritario europeo. Pensiamo anche che sarebbe bene fare un tunnel sotto il Monginevro in complemento del progetto Lione-Torino. Essendo questi progetti di una certa consistenza, è difficile raccogliere i finanziamenti. Secondo le ultime comunicazioni europee, deve essere privilegiato un approccio per « rete prioritaria » (e non per progetto prioritario), per una pianificazione europea, in modo da offrire una risposta concreta e ricercando l'efficacia di una rete sulla base di tutte le strutture esistenti. La priorità è l'offerta di trasporto globale.

Quali sono i Suoi desideri in termini di strutturazione dell'arco mediterraneo ?

P. O. : Le Camere regionali di Commercio e Industria dell'Euroregione Alpmed (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Paca e Rhône-Alpes) esprimono il loro sostegno al processo di revisione della politica europea dei trasporti fondata sulla creazione di reti prioritarie. A titolo illustrativo, l'Euroregione Alpmed sarebbe interessata da una vera rete europea del Sud-Ovest dell'Europa, dalla

penisola Iberica verso l'Italia del Nord e l'Europa centrale. Questa rete comprende una problematica maggiore : il superamento dei Pirenei e delle Alpi, in concomitanza alla strutturazione di un vero corridoio sudeuropeo.

Quale percentuale del traffico portuale di Genova è trasportata su rotaia ?

P. O. : Attualmente, il traffico merci di Genova caricato su rotaia rappresenta solo il 3 %, ma ci piacerebbe aumentare questa percentuale. ■



Operare insieme affinché il tunnel sotto il Monginevro diventi una priorità



Photo: CCI Marseille-Provence

Jacques Pfister
Presidente della Camera
di Commercio e Industria
di Marseille-Provence



L'insufficienza di vie di comunicazione tra la regione di Marsiglia e le città di Torino e Milano rappresenta un freno agli scambi ?

Jacques Pfister : L'Italia è il primo partner commerciale del territorio Marsiglia-Provenza. Per preservare e sviluppare l'efficacia degli scambi tra Marsiglia-Provenza, Piemonte e Lombardia, è primordiale disporre di vie di comunicazione sufficienti e affidabili.

Oggi i trasporti si fanno su strada, con tutti i disturbi che ciò comporta in termini di saturazione degli assi di trasporto e d'inquinamento. Il nostro territorio subisce questi flussi, più di quanto possa trarne vantaggio. Quest'insufficienza delle vie di comunicazione tra le regioni deve essere colmata in futuro con un collegamento ferroviario efficace e sicuro, affinché siano favoriti gli scambi tra il nostro territorio, il porto, e l'Italia del Nord, e più largamente con i mercati nord ed est europei.

Dare una realtà economica all'Arco mediterraneo e posizionare Marsiglia-Provenza al centro degli scambi, è fattibile con un asse ferroviario ottimizzato ed affidabile tra Italia, Francia e Spagna.

Quali sono le potenzialità del progetto di tunnel ferroviario in termini di traffici passeggeri e merci ?

J. P. : Gli studi di fattibilità tecnico-economici recentemente lanciati dal Conseil Régional PACA hanno lo scopo di precisare le potenzialità del progetto. La realizzazione del tunnel del Monginevro contribuirebbe grandemente ad aprire i dipartimenti alpini e permetterebbe all'insieme del territorio di sviluppare ancora di più la sua attrattiva turistica.

Se i traffici passeggeri fossero aumentati, il trasporto merci ci guadagnerebbe ancora di più. Il tunnel ferroviario del Monginevro offrirebbe un nuovo sbocco al Grande Porto Marittimo di Marsiglia-Fos, allargando così al nord e all'est dell'Europa il suo hinterland, che oggi dimostra chiaramente i suoi punti deboli. In effetti Genova non può essere la sola porta sud europea dei grandi flussi marittimi mondiali.

Che si tratti di passeggeri o di merci, un collegamento su rotaia che collegherebbe direttamente Marsiglia a Torino, sarebbe una alternativa credibile al traffico su strada e un formidabile mezzo di rilanciare ancora un po' di più l'attività economica del territorio Marseille-Provence e della regione PACA.

Il tunnel del Monginevro è un progetto al servizio dello sviluppo dei territori mediterranei.

Questo progetto di collegamento ferroviario permetterà di ridurre il numero di camion sulle strade, l'inquinamento e il numero di incidenti stradali ?

J. P. : L'obiettivo di sviluppo dei trasporti ferroviari. Questo collegamento dovrebbe poter favorire nella nostra regione il



**“Allargare
l’hinterland
del Grande Porto
Marittimo
di Marsiglia-Fos”**

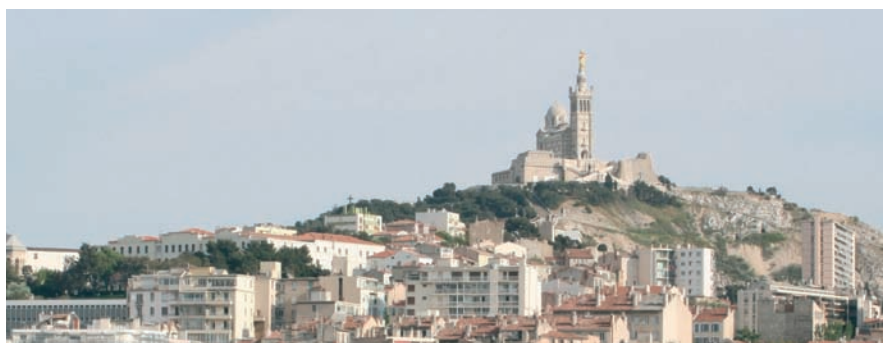


transfert verso la rotaia di numerosi camion che percorrono oggi l’asse litoraneo, riducendo così logicamente i rischi di congestionamento, d’inquinamento e di incidenti. Questo trasferimento modale diventa d’altra parte urgente se si pensa ad una crescita dei traffici est-ovest negli anni a venire. Senza parlare degli sviluppi attesi dal porto (i progetti 2-3-4 XL per esempio). Delle prospettive che urgono collegamenti ferroviari perforanti verso l’Europa centrale e orientale.

L’unione politica franco-italiana su un tale progetto sarà la garanzia della sua realizzazione ?

J. P. : Agire collettivamente è indispensabile per la realizzazione effettiva di questo progetto. L’interesse economico comune è una realtà, condivisa da Francia, Italia ovviamente, ma anche dalla Spagna che avrebbe molto da guadagnarci con un collegamento performante e affidabile verso l’Italia.

L’accesso marittimo di Torino, l’accessibilità turistica sia dal lato francese che italiano, la sicurizzazione dei flussi Sud-Nord e Est-Ovest, un miglior equilibrio dei flussi europei in favore del sud dell’Europa, la costituzione di un Arco Mediterraneo ferroviario... tutti questi elementi giustificano questa unione politica. I benefici di un collegamento Marsiglia-Torino hanno come vocazione di allargare il consenso politico già acquisito, superando gli enti regionali già coinvolti nel progetto. In effetti, questa unione politica è il risultato della volontà di un’Euroregione Alpi Mediterraneo, costituita dalla volontà dei Presidenti del Conseil Régional PACA Michel Vauzelle e della regione Piemonte. Agire collettivamente al servizio dello sviluppo e dell’attrattiva dei nostri territori, questa è la strategia da adottare per far sì che il tunnel ferroviario del Monginevro diventi una priorità. ■

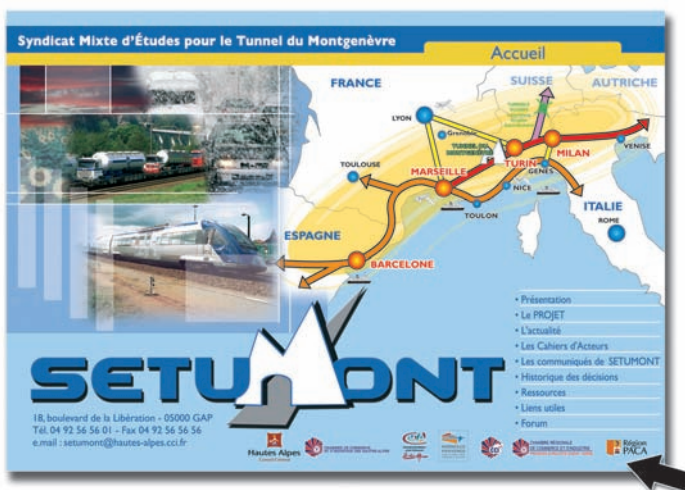




**I partner
del SETUMONT**

- Provence-Alpes-Cote d'Azur Regional Council
- Hautes-Alpes General Council
- Hautes-Alpes Chamber of Commerce and Industry
- Provence-Alpes-Cote d'Azur-Corsica Regional Chamber of Commerce and Industry
- Marseille-Provence Chamber of Commerce and Industry
- Alpes de Haute-Provence Chamber of Commerce and Industry
- Hautes Alpes chamber of Trades and Crafts
- Major Seaport of Marseille
- The communities of Argentiére La Bessee, Briançon, Gap, Marseille, Montgenèvre, Nevache, Val des Prés.

**Il sito internet
del SETUMONT**
www.setumont.com



Già pubblicati

**Versioni francese,
italiana e inglese
disponibili
sul nostro
sito internet**

