



TUNNEL FERROVIARIO SOTTO IL MONGINEVRO



Edito



Maurice Brun
Presidente
del SETUMONT

Il progetto di massima dello Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto pone il trasporto ferroviario in priorità, e sottolinea in particolare « la volontà di dotare la Francia di una rete completa e di grande qualità. È il modo di trasporto privilegiato, sia per i viaggiatori che per le merci».

Eppure, il collegamento ferroviario Marsiglia-Torino sotto il Monginevro promosso dal SETUMONT, per il trasporto passeggeri e merci, in questo schema viene evocato un po' troppo discretamente.

I membri del SETUMONT fanno appello alla Direzione generale delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Mare che dipende dal

Ministero dell'Ecologia, dello Sviluppo sostenibile, dei Trasporti e dell'Alloggio, affinché il collegamento sotto il Monginevro figuri nella versione definitiva dello Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto, come una potenzialità, anche se a lungo termine.

Rivendichiamo la menzione del collegamento ferroviario sotto il Monginevro nello Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto, in quanto affluente o prolungamento della linea Lione-Torino.

Tale menzione ci permetterà di preservare, nel quadro dei piani regolatori locali, gli spazi che potrebbero essere destinati a questo progetto, in un futuro anche molto lontano, senza lasciare alle generazioni future l'obbligo di espropriazione o di demolizione.

È giudizioso bloccare, in un lasso di tempo così breve, in modo fermo e definitivo, i progetti che configureranno in modo irreversibile, la Francia e l'Europa nei trenta prossimi anni? A tale scadenza, permettiamoci almeno di esaminare un ventaglio di possibilità.



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

18, bd de la Libération
05000 GAP
Tel. 33 (0)4 92 56 56 05
e.mail :
setumont@wanadoo.fr

Indirizzo postale :
CCI des Hautes-Alpes
16, rue Carnot
BP 6
05001 GAP CEDEX
e.mail :
setumont@hautes-alpes.cci.fr

www.setumont.eu





Sommario

Entretien avec :

- **Jean-Louis Amato** 3
Présidente direttore generale d'Amato Transports
- **Jean-Yves Salles** 4
Présidente direttore generale di Serre Chevallier Valley
- **Jean-Pierre Huchon** 5
Consulente in intelligence economica territoriale
e membro dell'associazione NosterPaca
- **Jacques Estour** 8
Présidente dell'Ufficio interconsolare dei Trasporti
e delle Comunicazioni del Sud-Est

Consiglio Regionale :

- Il secondo Consiglio di Sviluppo per il
collegamento ferroviario sotto il Monginevro 9

Grande Porto Marittimo di Marsiglia :

- **Marc Reverchon** 11
Présidente del Consiglio di Sviluppo del Grande Porto Marittimo di Marsiglia
Estratto dell'avviso sul progetto di massima dello Schema
Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto

www.setumont.eu

Tutta l'attualità, tutte le pubblicazioni in un clic !

Syndicat Mixte d'Études pour le Tunnel du Montgenèvre

Accueil

FRANCE SUISSE AUTRICHE

LYON Grenoble TURIN GENES MILAN VENISE

TOULOUSE MARSEILLE TOULON NICE ITALIE

TOULON Barcelone ESPAGNE

ROME

• Présentation
• Le PROJET
• L'actualité
• Les Cahiers d'Acteurs
• Les communiqués de SETUMONT
• Historique des décisions
• Ressources
• Liens utiles
• Forum

SETUMONT

18, boulevard de la Libération - 05000 GAP
Tél. 04 92 56 56 01 - Fax 04 92 56 56 56
e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr

Hautes Alpes CCI Région PACA

Dopo il Gottardo, il Monginevro !



Jean-Louis Amato
 Presidente direttore generale
 d'Amato Transports,
 Presidente dell'Ufficio Regionale
 dei Trasporti

Per Jean-Louis Amato, a capo di un'azienda di trasporti stradali, il traforo del Monginevro è indispensabile per far uscire dall'isolamento la regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra, accedendo al contempo ai mercati nord europei.

Con l'ultimazione del traforo del Gottardo a metà ottobre, il futuro tunnel ferroviario più lungo d'Europa (57 km) che permetterà di collegare Zurigo a Milano in sole 2h40, Jean-Louis Amato si preoccupa per l'avvenire del sud della Francia in termini di infrastrutture di trasporto, e fa appello ai Poteri Pubblici affinché il traforo del Monginevro venga iscritto nello Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto (SNIT) e figuri altresì nelle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T). « È veramente importante realizzare il tunnel del Monginevro perché gli assi stradali che portano a Ventimiglia sono saturi. Bisogna rendersi all'evidenza : il passaggio attraverso il colle

del Monginevro causa dei disagi. D'altronde, dal 2003, solo i veicoli che assicurano il collegamento locale sono autorizzati ad attraversarlo. Flussi importanti arrivano dall'Europa del Nord verso Torino e Milano, e se non apriamo questa via, la regione PACA sarà isolata e i flussi transiteranno attraverso Lione o Ventimiglia, già altamente trafficate », spiega Jean-Louis Amato, che presiede tra l'altro l'Osservatorio regionale dei Trasporti Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

Specializzato nel trasporto di merci pericolose, Amato conosce bene la problematica nel varcare la frontiera transalpina e i rischi incorsi dai suoi autisti: « Non mi piace mandare i miei autisti in Italia a causa dei numerosi tunnel, ma non ci sono alternative ». Secondo lui, il tunnel sotto il Monginevro « darà un po' di respiro alla strada ». E per porre fine ai pregiudizi sulla concorrenza tra le modalità di trasporto aggiunge : « Sarei contento di mettere le casse su

vagone, soprattutto quelle contenenti merci pericolose. Sono stato uno dei primi a dire che l'avvenire della strada era la rotaia, così come ho accolto con entusiasmo l'iniziativa di mettere una nave tra Tolone e Civitavecchia, iniziativa purtroppo abbandonata». Affinché i trasportatori stradali accettino di optare per la rotaia, si devono tuttavia rispettare due condizioni : « Ciò che conta è l'affidabilità e la regolarità del servizio », aggiunge il dirigente.

L'Osservatorio regionale dei Trasporti Provenza-Alpi-Costa Azzurra (ORT) è un'associazione finanziata dallo Stato e dalla regione PACA, la cui vocazione è di sviluppare gli strumenti di conoscenza e informazione regionale a carattere economico sul trasporto merci e passeggeri. « L'ORT è un luogo di scambi, esso crea le condizioni per il dibattito », conclude Jean-Louis Amato.





Il tunnel del Monginevro ci permetterà di attirare una clientela internazionale



Photo DR

Jean-Yves Salles

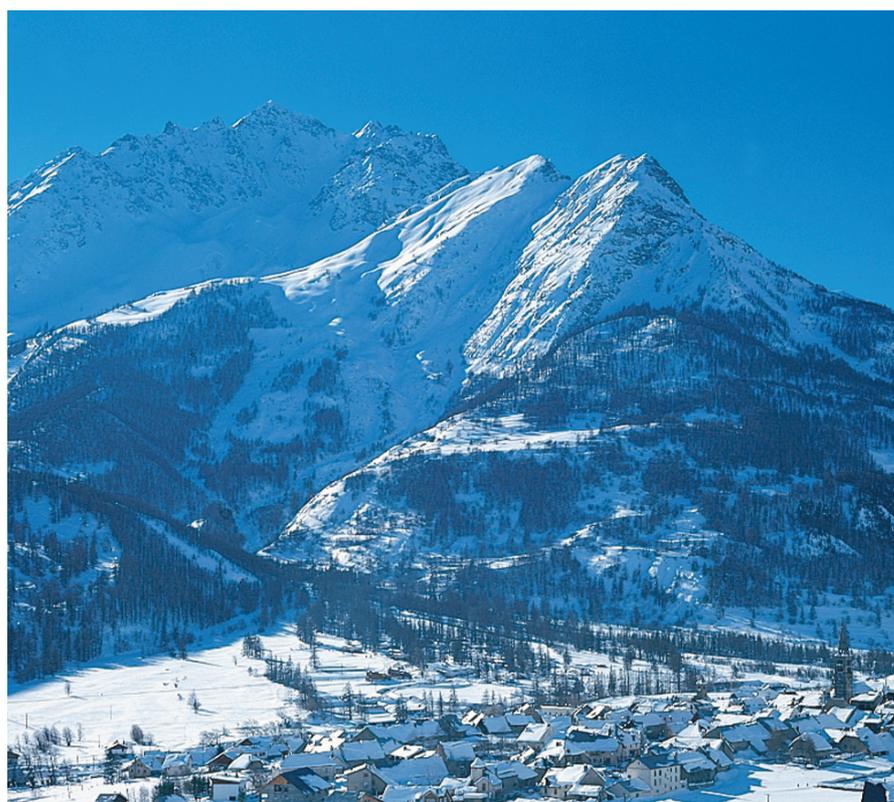
Presidente direttore generale di Serre Chevallier Valley

Preservare le cime immacolate riducendo al massimo il numero di parcheggi grazie ad un maggior uso dei trasporti collettivi e in particolare del treno ? È possibile. Per Jean-Yves Salles, Presidente direttore generale di Serre Chevallier Valley, è semplicemente una questione di volontà : quella dei poteri pubblici di portare a buon fine il progetto di traforo del Monginevro.

Piste nere più verdi con meno emissione di CO2 ! Se c'è un posto dove l'impronta ecologica ha la sua importanza, è proprio sulle piste. Uno studio realizzato dalla Vallée des Belleville, rivela che l'85% dell'emissione di CO2 proviene dai veicoli dei vacanzieri. Secondo Jean-Yves Salles, direttore generale di Serre Chevallier Valley, l'attitudine dei francesi nei confronti dell'automobile sta

cambiando, la gente è molto più sensibile all'ambiente. « Ci vuole un asse ferroviario tra Marsiglia e l'Italia. Sembra talmente ovvio ! Se ragioniamo a medio o a lungo termine, è un'eccellente soluzione. Ci vuole un mezzo di trasporto collettivo che possa arrivare a Briançon con una frequenza importante. Siamo inoltre vicini agli aeroporti di Torino-Caselle, Milano-Malpensa e Milano-Linate. Con il tunnel sotto il Monginevro la nostra stazione sarà a 4 ore da Londra ! Senza dimenticare che gli aeroporti italiani non fanno mai sciopero. Possiamo immaginare il treno che arrivi direttamente all'aeroporto come è il caso a Lione Saint-Exupéry o a Roissy, e attirare così una clientela internazionale», sottolinea Jean-Yves Salles che da quattro anni dirige i

450 ettari del comprensorio sciistico. In tre giorni, nella stazione passano 500.000 sciatori (per 1.400.000 giornalieri). «L'81% dei nostri clienti vengono in automobile e il 19% con trasporti collettivi, in particolare in autobus. Il traforo del Monginevro ci permetterebbe di realizzare delle economie : meno parcheggi, meno manutenzione delle strade, meno operazioni di sgombrò neve», spiega Jean-Yves Salles che non conta sulla clientela italiana, piuttosto avida delle piccole stazioni. « Gli italiani si spostano in automobile perchè vanno a sciare solo il finesettimana e preferiscono generalmente fermarsi nelle stazioni familiari di Sestrières o Monginevro», conclude Jean-Yves Salles.



Tunnel del Monginevro, un asse complementare alla RTE esistente



Jean-Pierre Huchon

Consulente in intelligence economica territoriale, membro dell'associazione NosterPaca e membro del Comitato di persone qualificate del Setumont

Quali sono i problemi riguardo l'iscrizione del tunnel sotto il Monginevro allo SNIT ?

Il collegamento ferroviario diretto Valle della Durance - Italia attraverso il tunnel del Monginevro, è già stato oggetto di diverse decisioni governative. La procedura è stata definita nel CPER 2007-2013 e confermata dal Comitato interministeriale di gestione e sviluppo del territorio del 2 febbraio 2009.

Paradossalmente, questo progetto non figura nel progetto di massima consolidato dello Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto (SNIT) pubblicato nel gennaio scorso, sebbene la priorità sia data al ferroviario.

Ricordo che, dopo nove anni di lavori tra il 1998 e il 2007, la Direttiva Territoriale di Gestione del dipartimento Bouches-du-Rhône (DTA 13)

posiziona il collegamento ferroviario Valle della Durance - Italia attraverso il tunnel del Monginevro in 1.1.1, ovvero in Urgenza 1 della Priorità 1 dell'Obiettivo 1. La DTA 13 è un decreto del Consiglio di Stato del maggio 2007, i cui orientamenti sono prescrittivi, si impongono cioè a tutti e in priorità ai servizi dello Stato incaricati delle infrastrutture del nostro territorio.

“**Il tunnel sotto il Monginevro non figura nello SNIT sebbene la priorità sia data al ferroviario!**”

L'omissione del traforo del Monginevro nel progetto di massima dello SNIT è dunque un segnale molto grave rivolto alle imprese e agli investitori della nostra regione. Bisogna ovviare a questa dimenticanza al più presto.

Forse perché è considerato un concorrente alla linea Lione-Torino ?

Il rischio di concorrenza tra i due progetti è minimo, inesistente direi. Gli assi considerati sono infatti nettamente separati e perpendicolari tra di loro, nord-ovest / sud-est per Lione-Torino e sud-ovest / nord-est per Marsiglia-Torino, rendendo questi corridoi geograficamente complementari.

Del resto l'apertura del Briançonnais

verso Parigi passa naturalmente attraverso il futuro tunnel sotto il Monginevro, poi attraverso l'attuale tunnel internazionale del Moncenisio e futuro tunnel della Transalpina.

Per le merci, gli assi delle Alpi del Nord e delle Alpi del Sud rispondono a logiche di flussi logistici indipendenti, come lo dimostrano diversi recenti studi pubblicati dai servizi ufficiali interessati, in particolare francesi, svizzeri e austriaci.

È invece esatto dire che la forte concorrenza tra i passaggi nel nord delle Alpi spiega la diminuzione importante dei flussi di transito europei sul corridoio Lione-Torino dalla fine del secolo scorso. Secondo le ultime perizie svizzere e francesi, il traffico di transito europeo è diventato molto debole.

I concorrenti del corridoio Lione-Torino si chiamano Lötschberg-Sempione e Gottardo, sicuramente non Monginevro. Anzi, il tunnel di Monginevro porterà un flusso opportuno a questo corridoio severamente sinistrato.

“**Lötschberg-Sempione e San Gottardo, concorrenti della Lione-Torino**”

Nelle Alpi del Sud, l'evoluzione è inversa a quella osservata nelle Alpi del Nord. I flussi continuano a progredire



dire e il traffico di transito europeo è diventato maggioritario a Ventimiglia. Il corridoio europeo Spagna – Italia passa oggi attraverso la nostra regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra. Diventa urgente assicurare a questo flusso un transfert modale che corrisponda alle priorità espresse nel preambolo dello SNIT.

L'unico trasferimento modale possibile per accedere alla Pianura Padana con flussi di massa, è il collegamento ferroviario Valle della Durance – tunnel del Monginevro, perfettamente identificato dai servizi statali nella DTA13.

Quali sono i criteri d'eleggibilità alla RTE-T ?

L'eleggibilità alla Rete Transeuropea di Trasporto (RTE-T) suppone il rispetto dei criteri di coerenza di questa rete. Il corridoio Valle della Durance - tunnel del Monginevro non è un nuovo asse della RTE-T. Ma, in conformità al rapporto Bradbourn (Parlamento Europeo) del febbraio 2004, costituisce una tratta transfrontaliera complementare al Progetto Prioritario europeo PP 6 (Pianura Padana). È l'anello mancante del corridoio europeo n° 5 Lisbona – Kiev nelle Alpi del Sud.

Grazie al suo orientamento sud-ovest / nord-est, il corridoio della Valle della Durance

permette di assicurare simultaneamente diversi collegamenti essenziali con sbocco sul settore Torino – Novara – Milano :

- collegamento ovest-est tra il PP 3 (Spagna – Languedoc) e il PP 6 (Pianura Padana),
- collegamento sud-nord tra le zone logistiche mediterranee francesi e il PP 24 (tunnel svizzeri),
- alternativa modale al trasporto tutto su gomma sul litorale mediterraneo (saturazione a Ventimiglia).

Ovviamente, l'eleggibilità alla RTE-T si

appoggia su un accordo con i nostri amici italiani. A questo titolo, il protocollo di accordo firmato il 3 dicembre 2003 tra la Provincia di Torino e il Consiglio Generale delle Hautes-Alpes dimora il riferimento politico pertinente nell'identificazione dei problemi e della pianificazione del progetto.

Ricordo anche che, il 27 novembre 2001, nel corso del summit franco-italiano di Périgueux, le autorità governative francesi e italiane hanno conferito alla Commissione intergovernativa (CIG) per il miglioramento dei collegamenti franco-italiani nelle Alpi del Sud, la missione di fare "delle proposte concrete per far uscire le Alpi del Sud dall'isolamento geografico, in particolare studiando un progetto di traforo ferroviario del Monginevro".

Nove anni più tardi, constatiamo che la CIG non ha ancora onorato la missione che le era stata affidata. È evidente che tale lentezza nella gestione della procedura crea un grave handicap per le Alpi del Sud.

Quali sono i vantaggi tecnici del traforo ferroviario sotto il Monginevro ?

Il costo di realizzazione di questo anello mancante è particolarmente basso in confronto a progetti analoghi presi in considerazione dalla Commissione Europea. Il costo del primo obiettivo fissato dall'accordo politico del 2003, ovvero il tunnel a binario unico, è stimato a circa 1,5 miliardi d'euro. È realizzabile in 4 o 5 anni.

La linea esistente della Valle della Durance beneficia della progressività della pendenza nelle Alpi del Sud. L'associazione Ferrmed propone una pendenza massima auspicabile dell'1,2% per i treni merci. La pendenza media globale tra Marsiglia e Briançon è dello 0,5 %. La pendenza



media tra le stazioni non supera mai l'1%. Il tracciato attuale presenta tre brevi tratti al 2,5%, potenzialmente riducibili o evitabili.

A titolo comparativo, le pendenze di accesso al tunnel del Moncenisio superano il 3%. Questo tunnel sta subendo opere di modernizzazione per portarlo al tipo B+.

“ Un gasdotto per ritirare migliaia di autocisterne ” dalla circolazione ”

D'altra parte la rete italiana non accetta i treni con lunghezza superiore a 550 metri (650 m in futuro ?). I convogli che sfruttano questo asse avranno dunque una lunghezza normale e saranno relativamente leggeri (passeggeri, container, cisterne). Lo studio DRE PACA – SYSTRA del settembre 2003, sul miglioramento degli spostamenti nelle Alpi del Sud, stima la capacità pratica della linea a binario unico a circa 80 / 90 passaggi in 24 ore. Con 25 - 40 passaggi TER previsti nel 2020, questa capacità permette la circolazione di 40 - 60 treni merci, ovvero tra 4 e 7 milioni di tonnellate nette annue sull'asse.

Vuole anche evocare l'altra rete transeuropea, quella dell'energia ?

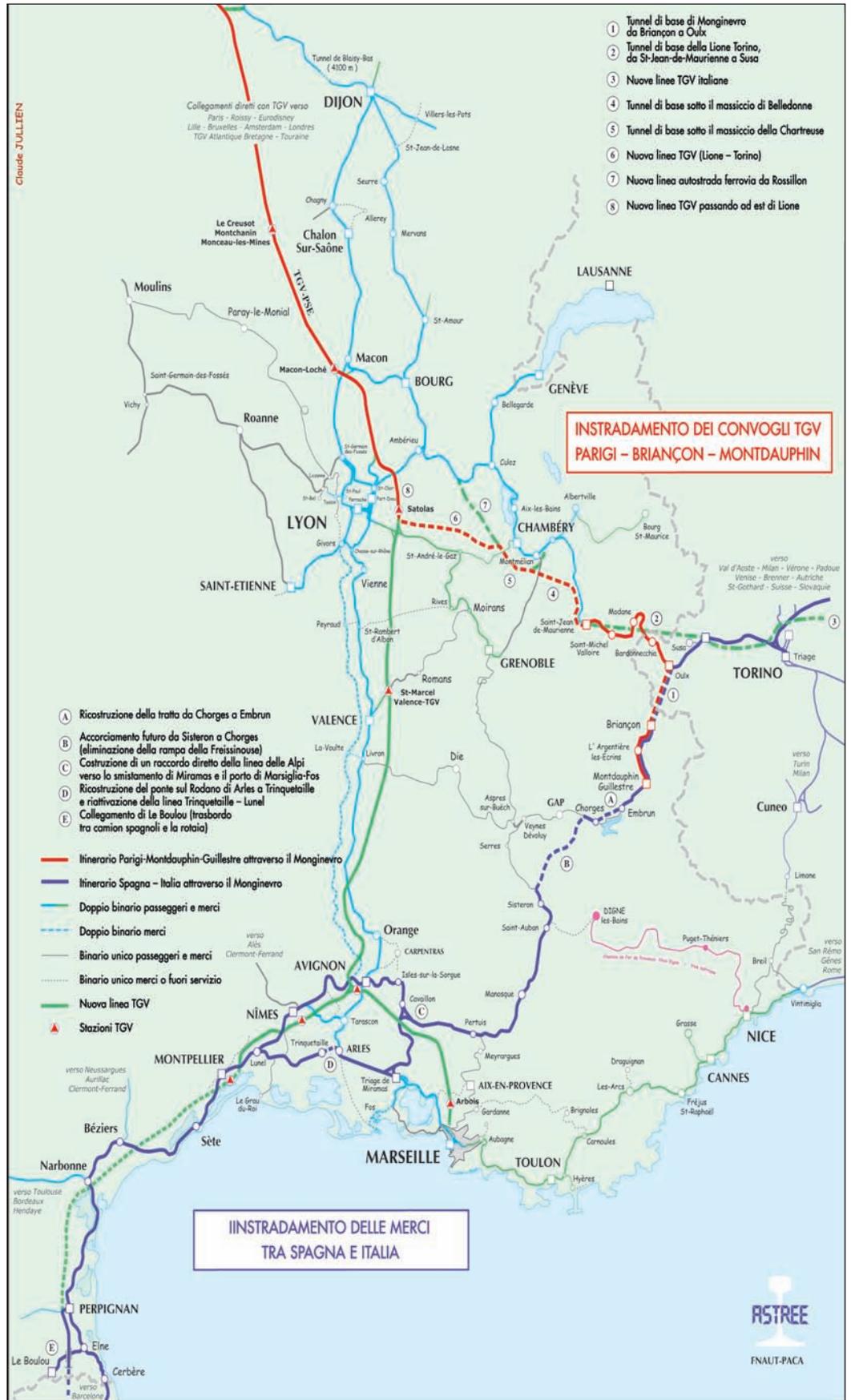
Se la coerenza portata dal tunnel del Monginevro alla RTE -Trasporti sembra

a giusto titolo prioritario, non bisogna dimenticare quella portata alla RTE Energia.

Abbiamo ascoltato con attenzione le richieste delle autorità Piemontesi e Lombarde incaricate dell'approvvigionamento energetico della Pianura Padana. Capiamo la loro preoccupazione riguardo alla sicurezza e alla diversificazione di tale approvvigionamento. Essi conoscono l'importanza dei terminali petroliferi del porto di Fos e osservano con interesse la posizione degli stoccaggi di Manosque a meno di 200 km dalla Pianura Padana.

La loro richiesta di studiare la costruzione di un gasdotto approfittando dei lavori del traforo del tunnel del Monginevro è dunque un progetto strategico franco-italiano particolarmente pertinente. In termini ambientalistici, tale connessione sotterranea ritirerebbe migliaia di autocisterne dalla circolazione nelle valli alpine.

In conclusione, la realizzazione del tunnel ferroviario sotto il Monginevro offre alla RTE-T e alla RTE-E, a breve termine e con un piccolo investimento, un'eccezionale interconnessione diretta tra la regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra e gli assi prioritari europei che sboccano nella Pianura Padana.





Il tunnel del Monginevro deve essere un asse di transito internazionale



Jacques Estour

Presidente dell'Ufficio interconsolare dei Trasporti e delle Comunicazioni del Sud-Est (OITC)

L'OITC ha auspicato diventare membro del Setumont. Quali sono state le vostre motivazioni ?

Da molto tempo evochiamo il traforo del Monginevro. Quando l'OITC è stato sollecitato, abbiamo risposto favorevolmente e immediatamente. La nostra domanda di adesione è stata formalizzata in novembre scorso. Questo tunnel presenta un interesse nell'ambito della problematica generale dell'attraversamento delle Alpi. L'asse Francia-Italia via Ventimiglia vede transitare più camion del Fréjus e il Monte Bianco messi insieme ! Il tunnel del Monginevro ha un interesse perché può essere un asse di transito internazionale.

Attualmente constatiamo due freni. Innanzitutto i numerosi conflitti sociali

che hanno fatto perdere la credibilità del porto di Marsiglia, credibilità che deve assolutamente ritrovare.

Il secondo freno è il dinamismo degli spagnoli che hanno proseguito i loro investimenti sull'asse Perpignan-Nîmes-Montpellier e Valle del Rodano. L'aumento della frequenza a tre treni al giorno sull'asse ferroviario Perpignan-Bettembourg prova la sua efficacia. Il collegamento TGV Perpignan-Figueras è ormai inaugurato, il dibattito pubblico della LGV Montpellier-Perpignan è terminato e la deviazione ferroviaria di Montpellier e Nîmes è stata approvata.

Valle della Durance, Valle del Rodano. Possiamo parlare di sviluppo a due marce ?

Gli sviluppi previsti nella Valle del Rodano non hanno nulla a che vedere con le carenze infrastrutturali nella Valle della Durance. La realizzazione dell'insieme del collegamento ferroviario e stradale attraverso la Valle della Durance è in concorrenza con gli assi Valle del Rodano, Barcellona-Lione e Lione-Torino.

I poteri pubblici non accettano la realizzazione di un'infrastruttura supplementare, anche se in realtà si tratta di una struttura complementare per raggiungere il porto di Marsiglia e la Spagna. Il traforo del Monginevro costerebbe molto meno della linea Lione-Torino dove il tunnel sboccherebbe in Italia, all'uscita del Fréjus.

Questa infrastruttura potrà essere realizzata solo se gli operatori privati sono pronti a partecipare al finanziamento. Ci vorrebbe un intervento forte a livello dei poteri pubblici affinché il

tunnel sia integrato nell'ultimo Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto, il quale, nonostante un'evoluzione positiva, non afferma ancora l'ultimazione dell'autostrada tra Grenoble e Gap.

Le infrastrutture stradali della Valle del Rodano sono sature. L'autostrada A7, la più frequentata, vede 45 giorni di blocco all'anno, e lo Stato non desidera più investire nelle nuove infrastrutture stradali !

Il tracciato della deviazione ferroviaria a nord di Lione è stato definito, e quello a sud-est è in corso d'adozione. L'ambizione è di raccordare i traffici del nord, del Reno-Rodano, ad est di Lione. Dal sud di Lione, la linea raggiungerà la riva destra del Rodano che sarà dedicata al trasporto merci. Essa continuerà poi verso Nîmes, Montpellier e Barcellona. L'asse Reno-Catalogna, in corso di realizzazione, sarà un asse pesante.

Parallelamente, la Lione-Torino sarà anche un'infrastruttura ferroviaria pesante dedicata alle merci e ai passeggeri.

Si nota che i progetti da portare a termine o da modernizzare sono molteplici allo SNIT.

Monginevro non può essere escluso da questo programma. Si tratta di un elemento strutturante del nostro territorio Sud-Est e dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo che raggruppa le regioni Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Liguria e Piemonte.

“ Monginevro non può essere escluso dallo SNIT ”

Il secondo Consiglio di Sviluppo per il collegamento ferroviario sotto il Monginevro si è tenuto presso la sede della Regione il 17 gennaio 2011.

In quest'occasione sono stati presentati i risultati dei primi studi svolti nell'ambito del Contratto di Progetto Stato Regione 2007/2013 :

- le prime osservazioni sul contesto italiano presentate dallo studio Al Engineering, mettono in evidenza l'attendimento degli italiani, considerando che il collegamento ferroviario sotto il Monginevro è percepito come un affluente della linea Lione-Torino, e che la priorità deve essere data a quest'ultima.
- una sintesi degli studi effettuati fino ad oggi, realizzata dallo studio Ingerop, seguita da una sug-

gestione di studi complementari da prevedere : studi del traffico merci e passeggeri, compresa la clientela stagionale, definizione di scenari di collegamento, studi tecnici, analisi socio-economica con esame dei costi e della redditività

La Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra rilancerà questi diversi studi, preliminari al dibattito pubblico che avrà luogo alla fine dell'anno 2013. Entro questa scadenza, saranno riuniti due altri Consigli di Sviluppo. Le autorità italiane saranno associate al proseguimento della riflessione e degli studi.

Il prefetto delle Hautes-Alpes, Francine Prime, ha confermato il forte interesse dello Stato per questo progetto di collegamento sotto il Monginevro, i cui studi sono stati iscritti nel

Contratto di Progetto Stato-Regione (C.P.E.R.) 2007/2013.

225 000 euro sono stanziati dallo Stato per il proseguimento, nel 2011, dei diversi studi preliminari al dibattito pubblico.

Questo progetto dovrebbe essere l'oggetto di una nuova iscrizione, a termine del dibattito pubblico del 2013, nel prossimo C.P.E.R. 2014-2020.





Progetto di massima dello Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto (SNIT)



Marc Reverchon

Presidente del Consiglio di Sviluppo del Grande Porto Marittimo di Marsiglia



ESTRATTI DELL'AVVISO DEL CONSIGLIO DI SVILUPPO DEL GRANDE PORTO MARITTIMO DI MARSIGLIA

Lo "Schema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto" fissa gli orientamenti dello Stato in materia di manutenzione, di modernizzazione e di sviluppo delle reti di sua competenza.

(...) Esso mira a favorire le condizioni di riporto verso modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente » (legge di programmazione relativa alla messa in opera del "Grenelle de l'environnement").

Il progetto di massima dello SNIT, pubblicato il 12 luglio 2010, è dunque un impegno proveniente dalle leggi del "Grenelle de l'environnement".

In questo contesto, il progetto di massima si presenta più come un documento di strategia. Esso fissa degli orientamenti in materia di infrastrutture di trasporto. Questa strategia si declina sotto forma di azioni concrete nei futuri 20 - 30 anni. Enuncia la lista dei progetti per i quali gli studi possono essere continuati, con l'obiettivo della loro realizzazione nei futuri 20 - 30 anni.

Sono interessati solo i grandi progetti di sviluppo, cioè i progetti che creano delle nuove funzionalità di trasporto, in modo da indurre nuovi traffici o nuovi comportamenti. I progetti di modernizzazione, come quelli previsti

nel CPER o nel programma di modernizzazione degli itinerari stradali (PDMI), non sono ripresi dallo SNIT.

In termini di contenuto, questo schema si articola intorno a quattro assi strategici :

- Ottimizzare il sistema di trasporti esistente per limitare la creazione di nuove infrastrutture;
- Migliorare la performance del sistema di trasporti nel servizio ai territori;
- Migliorare le performance energetiche del sistema di trasporti ;
- Ridurre l'impatto ambientale delle infrastrutture di trasporto.

Il Consiglio di Sviluppo del GPMM, riunito in seduta plenaria il 20 gennaio 2011, ha chiesto che lo SNIT finale integri il progetto di collegamento ferroviario sotto il Monginevro. Ecco gli estratti corrispondenti al suo avviso :

« Dopo aver preso conoscenza del progetto di massima dello SNIT, così come è stato pubblicato il 12 luglio 2010, su proposta del Presidente, il Consiglio di Sviluppo del GPMM emette la seguente opinione :

- Consiglio di Sviluppo del GPMM si rallegra che siano iscritte delle operazioni così essenziali per l'avvenire del porto di Marsiglia-Fos, come il raccordo delle installazioni ai corridoi Nord-Sud di autostrade

ferroviarie, o la deviazione dell'agglomerazione di Lione. Il collegamento Fos-Salon e la deviazione di Arles sono anch'essi dei progetti fondamentali per l'avvenire del porto.

- Il Consiglio di Sviluppo del GPMN considera tuttavia che diverse interrogazioni sussistono in altri campi:

(...)

Il progetto di massima passa in sordina le necessità di scambio Est-Ovest, accanto ai flussi Nord-Sud. Il porto di Marsiglia-Fos non può considerare accettabile che i traffici

dell'Arco Latino siano obbligati a risalire fino a Lione per attraversare le Alpi, ciò che la popolazione rivierasca non accetterà.

Il porto di Marsiglia-Fos deve essere un vero e proprio fulcro degli scambi Est-Ovest e non un semplice vicolo cieco. La regione e il suo porto devono essere raccordati al centro dell'Europa per via ferroviaria, tramite la linea della Valle della Durance e il traforo del Monginevro (e per quanto concerne i passeggeri, tramite la LGV PACA prolungata verso l'Italia). Lo Stato e tutti gli operatori pubblici devono a questo titolo intervenire presso l'Europa, nell'ambito della revi-

sione della politica delle RTE-T, per fare in modo che i collegamenti corrispondenti siano chiaramente iscritti nel documento di pianificazione europea ;

(...)

Il Consiglio di Sviluppo del GPMN chiede che lo SNIT finale prenda in conto queste osservazioni. »



les cahiers du SETUMONT



I partner di SETUMONT

- Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Conseil Général des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Marseille-Provence
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Alpes de Haute-Provence
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes
- Grand Port Maritime de Marseille
- Comuni di l'Argentière-La-Bessée, Briançon, Gap, Marseille, Montgenèvre, Névache, Val des Prés

I membri del Comitato di persone qualificate

- Alessandro BARBERIS, Presidente della Camera di Commercio, Industria, , Artigianato e Agricoltura di Torino, Presidente di Eurocamere
- Luc CORSO, Vice-Presidente onorario della Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence,
- Franco CAPRA, Sindaco del Comune di Clavière (Italia).
- Alain SEGUIN, dirigente in pensione della SNCF e consulente
- Jean-Pierre HUCHON, Consulente in intelligence economica e membro dell'associazione NosterPaca

SETUMONT
Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre

www.setumont.eu



CHAMBRE REGIONALE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
PROVENCE ALPES COTE D'AZUR CORSE

