

Il tunnel ferroviario sotto il Monginevro:

anello mancante della rete transeuropea nelle Alpi del Sud

La strategia : cosa resta da fare

L'Europa ha bisogno di una "rete essenziale" articolata su corridoi destinati al trasporto, che siano efficienti e poco inquinanti. La rete essenziale deve garantire collegamenti efficienti e multimodali tra le capitali europee e altre città, porti e aeroporti principali, oltre che con i principali valichi di frontiera e altri grandi centri economici. **La priorità deve essere data al completamento dei collegamenti mancanti - essenzialmente sezioni transfrontaliere, strozzature e tangenziali.**

Estratto dal Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti - Marzo 2011



Maurice BRUN
Presidente del Setumont

**Syndicat Mixte
d'Etudes pour le Tunnel
de Montgenèvre**

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

www.setumont.eu



Evoluzione dei flussi europei transalpini: continuo spostamento dei flussi nord-sud verso est e dei flussi ovest-est verso sud

L'essenziale da sapere : diverse origini/destinazioni dei flussi sud e nord

Le origini/destinazioni dei flussi nelle Alpi del Sud sono molto diverse da quelle delle Alpi del Nord. Mentre i flussi nelle Alpi francesi del nord corrispondono a traffici di scambio e di prossimità con le regioni vicine, i flussi nelle Alpi del sud sono in maggioranza costituiti da transiti internazionali a lunga distanza, per i quali il trasporto ferroviario si dimostra il più idoneo.

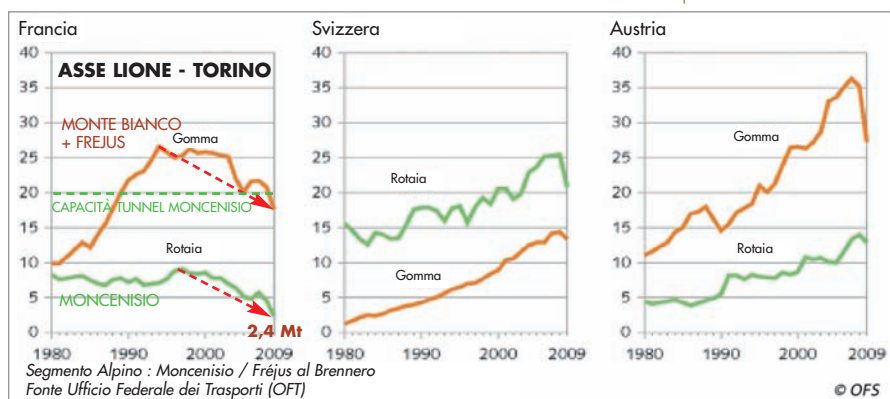
La diminuzione dei traffici nord-alpini francesi e la crescita dei traffici sud-alpini si producono contemporaneamente, senza possibilità economicamente duratura di transfert da un corridoio all'altro. Di conseguenza, l'importante margine di capacità dei passaggi nord-alpini non può essere utilizzato per un riporto dei traffici che saturano i passaggi sud-alpini. Per i passeggeri della Valle della

Durance come per i grandi flussi provenienti o transitanti nelle Alpi del Sud, il tunnel ferroviario sotto il Monginevro si conferma essere il solo accesso diretto alla rete europea della Pianura Padana, centro nevralgico della RTE-T. Tale infrastruttura risponde alle direttive europee a favore del riporto modale e rafforza l'affidabilità dei flussi economici, in particolare nel periodo invernale.

Evoluzione dei flussi nelle Alpi del Nord (tutti i flussi)

(Dati estratti dai rapporti Alpifret e Alpinfo)

Traffico merci attraverso le Alpi in milioni di tonnellate nette



Constatazione :

La riserva di capacità dell'attuale traforo del Moncenisio supera 7 volte il traffico 2009. Tale capacità è confortata dai recenti lavori destinati a portare il volume al livello B+.

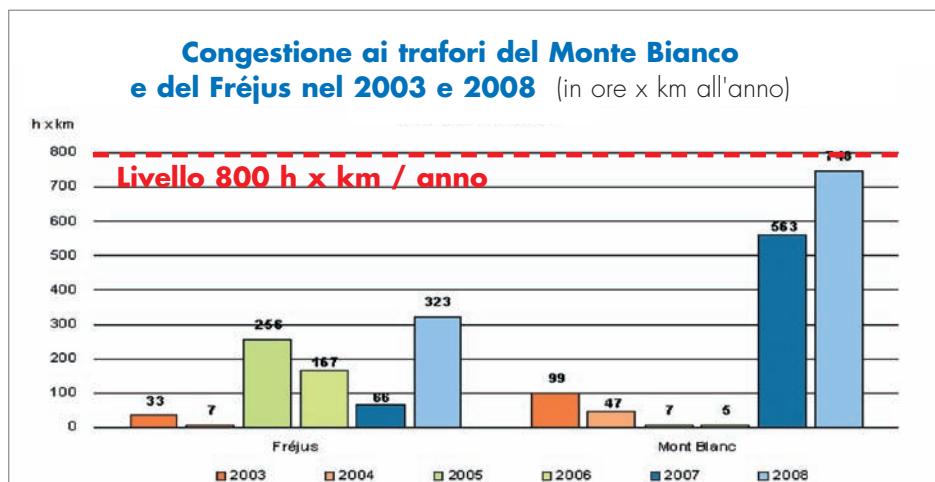
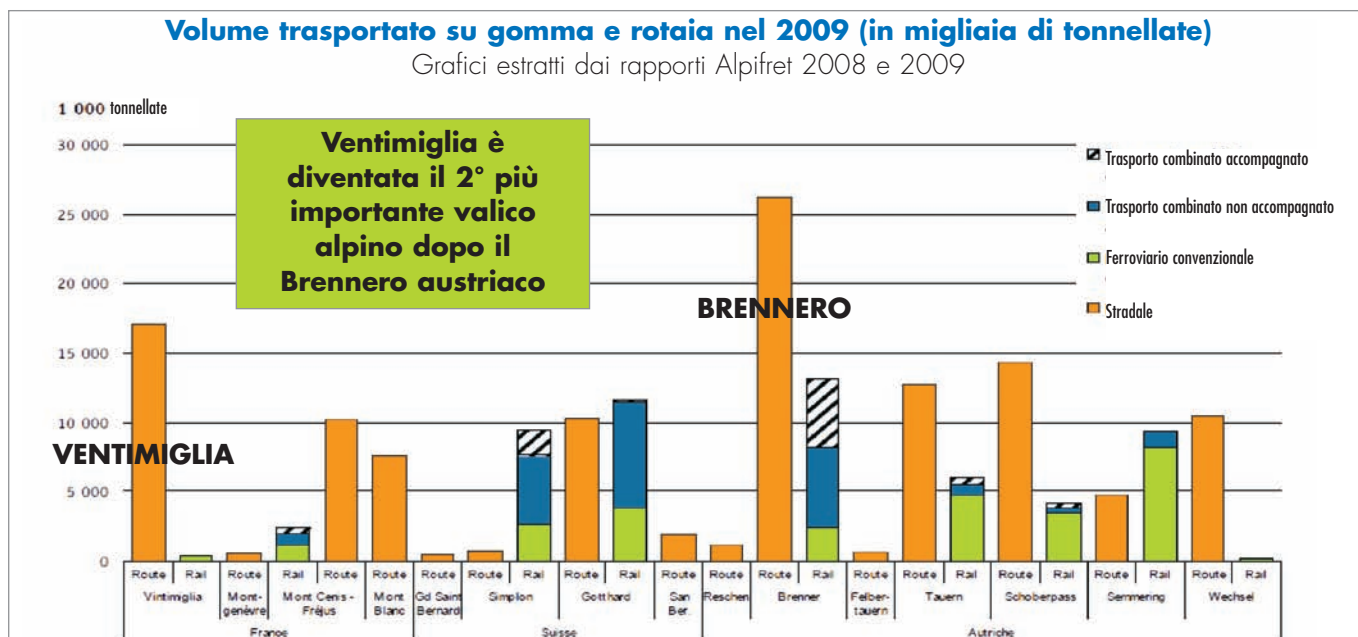
Evoluzione dei flussi di transito europeo (esclusi gli scambi locali)

(fonte : rapporti Alpifret, Alpinfo)

Traffico merci destinato al valico delle Alpi con passaggio in Francia, Svizzera o Austria

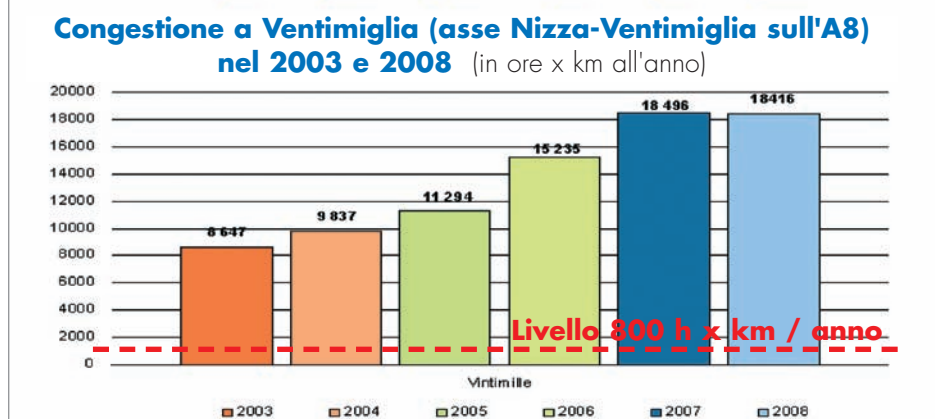
Traffico merci attraverso le Alpi con passaggio in Francia, Svizzera o Austria su gomma e rotaia	2000				2004				2008				2009			
	Gomma		Gomma +Rotaia t(mio)	Rotaia t(mio)	Gomma		Gomma +Rotaia t(mio)	Rotaia t(mio)	Gomma		Gomma +Rotaia t(mio)	Rotaia t(mio)	Gomma		Gomma +Rotaia t(mio)	Rotaia t(mio)
	PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)		
France																
Ventimiglia	545	8.3	8.3	0.0	794	12.0	12.0	0.0	821	12.4	12.4	0.0	752	11.4	11.4	0.0
Montgenèvre	36	0.4	0.4		4	0.0	0.0		7	0.1	0.1		6	0.0	0.0	
Mont-Cenis			2.6	2.6			0.9	0.9			0.1	0.1			0.0	0.0
Fréjus	453	8.2	8.2		227	3.5	3.5		165	2.6	2.6		138	2.2	2.2	
Mont-Blanc			0.0		112	1.7	1.7		187	2.8	2.8		164	2.4	2.4	

Conseguenze delle scelte attuali per i valichi transfrontalieri delle Alpi del Sud: interdizioni a Monginevro, saturazione a Ventimiglia



Commento estratto dal rapporto Alpifret 2008

"In Francia, la congestione rimane molto limitata a livello dei trafori del Monte Bianco e del Fréjus. Globalmente essa si constata nei giorni di partenza in vacanza, non è quindi né subita, né provocata dai camion. Al contrario, sono osservati dei livelli di congestione molto elevati a Ventimiglia sul corridoio Nizza-Ventimiglia dell'A8."



... da qui la necessità di realizzare un asse importante alternativo alla strada nelle Alpi del Sud

Nota
Attenzione alla differenza di scala tra i due grafici. Il livello di saturazione a Ventimiglia impone l'uso di una scala particolare.

Perizie ufficiali : consenso sulla realtà dei flussi transalpini

L'essenziale da sapere : complementarità tra i passaggi transalpini Sud e Nord

Le perizie ufficiali citate qui di seguito confermano e spiegano i dati raccolti da Alpifret/Alpinfo. Tenuto conto delle loro origini/destinazioni distinte, i flussi sud-alpini non possono essere trasferiti verso i passaggi nord-alpini francesi utilizzando le vie rese disponibili dalla severa concorrenza dei passaggi svizzeri del Sempione-Lötschberg e del San Gottardo.

Ma appena aperto, il tunnel del Monginevro porterà un aiuto significativo all'asse Lione-Torino, poiché tale asse ferroviario costituisce l'accesso nord naturale del progetto Monginevro.

Il costo del progetto Monginevro è stimato al 10% del costo del raddoppiamento dell'asse ferroviario Lione-Torino.

Rapporto d'audit dell'Inspection Générale des Finances e del Conseil Général des Ponts et Chaussées del febbraio 2003 sui grandi progetti di infrastrutture di trasporto

Progetti ferroviari – Allegato F1 - Elementi quantitativi di valutazione

Estratti riguardanti la natura distinta dei flussi nelle Alpi del Nord e le Alpi del Sud

"B. I traffici merci (...)

1- I traffici attuali (assi nord-alpini): (...)
La principale difficoltà consiste nel determinare e delimitare la zona per valutare l'evoluzione dei traffici alpini, poiché non tutti hanno origini-destinazioni uguali e non sono quindi in concorrenza diretta. Se la delimitazione della zona interessata a Nord provoca pochi dibattiti, si pone

invece la questione della presa in conto dei traffici transitanti dal litorale mediterraneo a Ventimiglia e (...) al Monginevro. (...) Al termine delle investigazioni, la missione stima tuttavia che questi traffici non sono in concorrenza con quelli dell'insieme Maurienne e Monte Bianco, e non devono essere compresi nel perimetro considerato. Quindi i traffici che passano a sud del Fréjus, a Monginevro e a Ventimiglia, sono di origini e destinazioni diverse."

Il trasporto merci attraverso le Alpi, principali mutazioni nel corso degli ultimi dieci anni

Analisi Ministero dei Trasporti – SESP n°163 – Dicembre 2006

Estratti riguardanti la natura distinta dei flussi nord-alpini/sud-alpini e la conseguenza sul legame di mutua coerenza Monginevro-Ventimiglia

"Attrattività dei tunnel del Monte Bianco e del Fréjus in diminuzione (...) La diminuzione del traffico attraverso i valichi francesi, legata ai cambi di itinerario da 10 anni a questa parte, è dell'ordine di 10 Mt per l'anno 2004, ovvero globalmente 675 000 camion.

Questi dati concernono i soli valichi nord-alpini franco-italiani, poiché Ventimiglia non è un itinerario in concorrenza diretta con i valichi svizzeri e austriaci. (...) I traffici tra Germania e Italia sono quasi scomparsi dai passaggi francesi a partire dal 1999.

Incremento del traffico stradale a Ventimiglia. Il numero di camion che superano la frontiera franco-italiana a Ventimiglia è quasi raddoppiato in dieci anni (...) Il transito vi è diventato maggioritario, sostenuto dal dinamismo economico della Spagna (...)

L'aumento del traffico a Ventimiglia in questi ultimi anni non è legato solamente ad una crescita strutturale. Infatti, a partire dall'11 agosto 2003, la chiusura del Colle del Monginevro ai camion al di sopra di 26 tonnellate ha prodotto un aumento del traffico a Ventimiglia. È il caso dei traffici in provenienza dalle regioni Provence-Alpes-Côte d'Azur e Languedoc-Roussillon, ma anche dalla penisola iberica. (...)"

Come applicare il Grenelle de l'Environnement ai valichi ferroviari transalpini ?

Dibattito TDIE-Transalpine-Infrastructures et Mobilités - 2 dicembre 2009

Estratti dal resoconto pubblicato sul sito www.transalpine.com

Claude GRESSIER, Delegato interministeriale per la Lione-Torino - Essendo il tragitto tra Germania o Benelux e le città di Milano o Torino molto più corto passando dall'Austria o la Svizzera, gran parte del traffico di transito che passava dai tunnel transalpini francesi si è riportata su questi due Paesi. Peraltro il traffico continua ad aumentare su Ventimiglia (...) spinto in particolare dal transito franco-spagnolo(...)

Claude GRESSIER precisa che (...) i finanziatori finali citati - anche se in un contratto di partenariato, il partner privato finanzia e bisognerà rimborsare - sono chiaramente i due Stati e la Commissione Europea. Il pedaggio del tunnel di base non dovrebbe coprire più del 10 % del costo dell'opera.

Il collegamento ferroviario Valle della Durance-Piemonte

Il collegamento ferroviario Valle della Durance – Piemonte attraverso il tunnel del Monginevro risponde a servizi differenziati e complementari : uscita dall'isolamento delle Alpi del Sud per il trasporto passeggeri e merci, trasporto

misto stradale-ferroviario, transito internazionale, ingrandimento dell' hinterland dei porti mediterranei, ecc. La cartina elaborata dalla FNAUT-PACA (Fédération Nationale des Associations

des Usagers de Transports) permette di visualizzare e capire l'importanza di questo progetto, strategicamente urgente per le Alpi del Sud.



Le decisioni : 10 anni di studi e di progressi per le Alpi del Sud

Il 23 marzo 2000, il Conseil Régional PACA adotta il 4° contratto di piano Stato-Regione (CPER) 2000-2006. Lo Stato e la Regione "decidono di avviare in priorità gli studi riguardanti (...) la modernizzazione e l'elettrificazione della linea attuale della Valle della Durance (...), nella prospettiva di un traforo ferroviario sotto il Monginevro".

Il 9 luglio 2001, a Limoges, il Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) convalida gli Schemi di servizi collettivi France 2020 con il tunnel di Monginevro.

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

Il 3 dicembre 2003, la Provincia di Torino e il Conseil Général des Hautes Alpes firmano un accordo politico che definisce i quattro obiettivi prioritari del progetto Monginevro. Tale accordo precisa che "questa soluzione rende possibile, sottoforma di interventi progressivi:

- con la creazione del tunnel, un collegamento TGV più agevole tra Milano, Torino, Parigi, Lione e la zona turistica del Briançonnais e di Clavières-Cesana, e la creazione di un collegamento TER Marsiglia-Torino ;
- con la ristrutturazione e l'elettrificazione della linea ferroviaria tra Briançon e Gap, un collegamento TGV più agevole nell'insieme delle Hautes Alpes ;

- con la creazione di una piattaforma di trasporto misto stradale-ferroviario all'intersezione tra ferrovia e A51 nel settore di La Bâtie Neuve, il transito dei camion per via mista stradale-ferroviaria verso Orbassano e la Pianura Padana ;
- con la ristrutturazione e l'elettrificazione della ferrovia verso il Mediterraneo, il trasporto di convogli merci da Marsiglia e la Spagna verso Torino e i Paesi dell'Est."

Il 25 febbraio 2004, la Commissione della politica regionale, dei trasporti e del turismo al Parlamento Europeo, chiede nel rapporto Bradbourn, di completare il progetto 6 della RTE-T attraverso "l'asse ferroviario Marsiglia-Torino con il tunnel del Monginevro come tratta transfrontaliera (2015)".

Il 16 giugno 2006, lo Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA) sottolinea la necessità di realizzare il tunnel sotto il Monginevro. Il Comité de Massif chiede che il tunnel del Monginevro sia incluso nel corridoio 5 della rete di trasporto europeo.

Il 16 dicembre 2006, lo Schéma Régional d'Aménagement de Développement du Territoire (SRADT) è convalidato dal Conseil régional PACA. "... Il tunnel sotto il Monginevro, insieme alla costruzione di una linea ferroviaria della regione PACA verso la regione di Torino, rappresenta una misura maggiore in termini di infrastrutture. La creazione di tale linea apre l'opportunità di trasferire una parte dei flussi stradali tra le regioni Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Catalogna e il Piemonte in Italia. Il collegamento attraverso il Monginevro può servire per i treni merci convenzionali oltre ad un utilizzo per l'autostrada ferroviaria ..."

Il 20 marzo 2007, il Conseil Régional PACA adotta il contratto di progetto Stato-Regione (CPER) 2007-2013. Lo stato e la Regione iscrivono la realizzazione di "studi di fattibilità economica e tecnica del traforo ferroviario sotto il Monginevro". Inoltre si impegnano per "la modernizzazione della linea ferroviaria dalle Alpi d'Aix a Briançon".

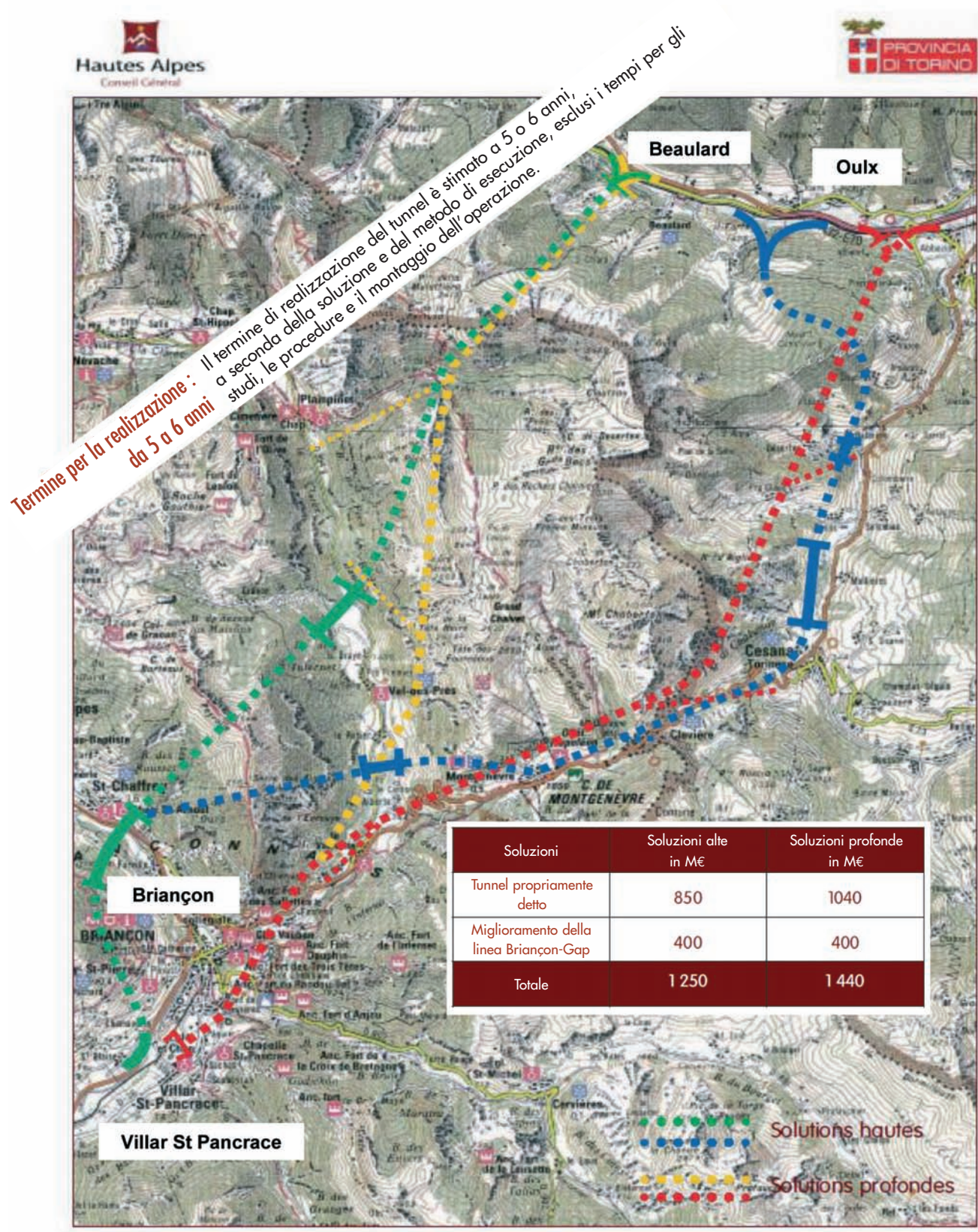
Il 11 maggio 2007, la Gazzetta Ufficiale pubblica il decreto n°2007-779 in approvazione della Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA13) che, nei suoi orientamenti prescrittivi, pone il collegamento Valle della Durance-Italia attraverso il traforo del Monginevro, in priorità 1 dell'obiettivo 1.

Il 17 settembre 2009, il Consiglio di sviluppo del Grand Port Maritime de Marseille-Fos, adotta all'unanimità le due seguenti proposizioni di collegamento ferroviario:

- "Il Consiglio di sviluppo chiede ai responsabili politici, economici, sociali e alle ONG, a livello nazionale come a livello locale, di agire per ottenere l'iscrizione del traforo alpino del Monginevro alla Rete Transeuropea di Trasporto (RTE-T)".
- "Il Consiglio di sviluppo suggerisce che uno studio preliminare sia rapidamente intrapreso dalla regione PACA sulla totalità dell'itinerario tra Marsiglia e Torino attraverso il Monginevro".

Il progetto di traforo sotto il Monginevro

Lo studio SETEC-TPI del novembre 2003, pilotato congiuntamente dal Conseil Général des Hautes Alpes e la Provincia di Torino, presenta diverse soluzioni. La soluzione profonda tra Villar Saint Pancrace e Oulx (tracciato rosso) è la proposta preferenziale.



Progetto di tunnel ferroviario del Monginevro – Rapporto di sintesi – SETEC TPI – Minéa – Novembre 2003 – 20

Integrazione nella Rete Transeuropea di Trasporto (RTE-T)

Il 25 febbraio 2004, la Commissione della politica regionale, dei trasporti e del turismo al Parlamento Europeo, chiede nel rapporto Bradbourn di iscrivere il tunnel ferroviario del Monginevro nella RTE-T per completare il progetto prioritario europeo n°6 (Pianura Padana).

I partner del SETUMONT

- Consiglio Regionale Provenza-Alpi-Costa Azzurra
- Consiglio Generale delle Hautes-Alpes
- Camera di Commercio e Industria Territoriale delle Hautes-Alpes
- Camera di Commercio e Industria della Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
- Camera di Commercio e Industria Territoriale di Marsiglia-Provenza
- Camera di Commercio e Industria Territoriale delle Alpes de Haute-Provence
- Camera di Commercio e dell'Artigianato delle Hautes-Alpes
- Grande Porto Marittimo di Marsiglia
- I 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 d'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, Consulente
- Jean-Pierre HUCHON, Consulente in intelligence economica e membro dell'associazione NosterPaca

PARLAMENTO EUROPEO

25 febbraio 2004

RAPPORTO

Commissione della politica regionale, dei trasporti e del turismo
Relatore: Philip Charles Bradbourn Emendamento 19 (Estratti)

Estensione del progetto n°6 sull'asse ferroviario Lione-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest frontiera ucraina

Asse ferroviario Marsiglia-Torino con il tunnel del Monginevro come tratta transfrontaliera (2015)

Giustificazione

È nell'interesse europeo che si realizzino i raccordi mancanti (...)

Le Alpi rappresentano un ostacolo naturale maggiore allo sviluppo di diverse regioni, tra le quali Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Un collegamento ferroviario Marsiglia - Torino (attraverso la Valle della Durance e il traforo del Monginevro) permetterebbe, con un costo ragionevole, di creare una tratta transfrontaliera capace di completare l'asse Lione-Torino e di assicurare una reale uscita dall'isolamento delle regioni frontaliere e della valle del Rodano.

Infine, la costruzione del tunnel del Monginevro permette di sviluppare una nuova piattaforma intermodale di trasporti a partire da Marsiglia.

