

**PROGETTO «INTERALPES»**

## Più intermodalità. Aspettando la Tav

*Nel 2011 transitati verso la Francia oltre 42 milioni di tonnellate di merci ma soltanto l'11 per cento con il treno  
Poco competitivo anche il traffico stradale per colpa dei forti pedaggi dei tunnel del Frejus e del Monte Bianco*

**MARCO TRAVERSO**

L'Italia è il secondo paese cliente e fornitore della Francia, il primo se si considera la Regione Rhône-Alpes. Nel 2011 oltre 42 milioni di tonnellate di merci sono transitati attraverso le Alpi italo-francesi (passando per il Piemonte), ma solo l'11 per cento ha viaggiato su ferrovia: ben poco se lo si paragona al 31 per cento del traffico tra Italia e Austria e al 64 per cento tra Italia e Svizzera. Le differenze dipendono da problemi strutturali legati alla conformazione della linea ferroviaria storica, fortemente inadeguata (l'elevata pendenza per accedere al tunnel del Moncenisio, a oltre 1300 metri di altezza, si traduce nella necessità di 3 locomotive per trainare e spingere i treni e in un aumento dei costi nell'ordine del 60%). Ma anche il traffico stradale è scarsamente competitivo: basti pensare che i pedaggi dei tunnel di Fréjus e Monte Bianco sono i più elevati dell'arco alpino. Le conseguenze per gli scambi economici tra Italia e Francia sono pesanti: con un potenziale di 65 milioni di tonnellate e un traffico di 42, oltre 20 milioni di tonnellate sono perdute perché prendono altre strade e altre ferrovie. Proprio per individuare nuove forme di trasporto delle persone e delle merci, in grado di ridurre le emissioni di gas nocivi nell'atmosfera e di aumentare la sicurezza del viaggio, proponendo soluzioni operative volte a favorire lo sviluppo dell'intermodalità tra Francia e Italia, è nato nel novembre 2011 il progetto di cooperazione transfrontaliera Alcotra InterAlpes, i cui risultati finali sono stati presentati a Palazzo Cisterna, sede della Provincia di Torino. Capofila di InterAlpes è l'associazione della Conferenza delle Alpi Franco-Italiane «Cafi» presieduta dalla Provincia di Torino, che si è avvalsa del partenariato di Comité pour la Transalpine, Confindustria Piemonte, Comitato Transpadana e Ipra. Grazie alla raccolta e alla sistematizzazione di una gran mole di dati sull'origine e la destinazione dei traffici attuali, è nato Transit, un vero e proprio Osservatorio che monitora i flussi di merci e passeggeri e diffonde informazioni sulle politiche e sui progetti di cooperazione transfrontaliera. Dopo una serie di indagini sul territorio, InterAlpes propone 4 nuovi servizi intermodali: un servizio ferroviario tra Lione e



**TRASPORTO MERCI** L'intermodalità rappresenta una soluzione importante per ridurre l'impatto ambientale

Brescia per il trasporto di ferraglia verso l'Italia e di prodotti metallurgici lavorati verso la Francia; un collegamento di trasporto combinato tra i bacini di Piacenza/Novara e Lione, con un risparmio di oltre 1 milione e mezzo di euro all'anno; servizi di Autostrada Ferroviaria a lungo raggio con origine Nord e Sud della Francia e destinazione Nord dell'Italia, con un risparmio di circa 21 milioni di euro l'anno e la razionalizzazione del trasporto di automobili tra Francia e Italia, che consentirebbe alle Case produttrici di minimizzare i viaggi a vuoto con un risparmio di oltre 2 milioni di euro all'anno. «Nei collegamenti commerciali tra Italia e Francia - ha detto l'assessore alla Viabilità della Provincia di Torino Alberto Avetta - il trasporto su gomma è preponderante. Nell'arco di tempo che ci separa dall'apertura del tunnel di base della nuova linea Torino - Lione, l'intermodalità è certamente il sistema di trasporto delle merci più rispettoso per l'ambiente».