

**Progetto InterAlpes.** Presentato piano di azioni: tra Italia e Francia 10 milioni di tonnellate in più con la Tav

# Otto priorità per le merci via ferro

**Maria Chiara Voci**  
TORINO

Nei 2011 oltre 42 milioni di tonnellate di merci sono transitate attraverso le Alpi italo-francesi, ma di queste appena l'11% ha viaggiato su ferrovia. Troppo poco, soprattutto se lo si paragona al 31% del traffico via treno registrato tra Italia e Austria e al 64% tra Italia e Svizzera. Un gap che si può contrastare solo con un'infrastruttura più moderna, come la futura Torino-Lione, accompagnata da nuove ed efficienti politiche intermodali.

A tirare le somme sono i partner del progetto InterAlpes, sviluppato da Cafi, la Conferenza delle Alpi Franco-Italiane presieduta dalla Provincia di Torino, in partenariato con la Confindustria Piemonte, Transpadana, il Comité pour la Transalpine e Ipra, opérateur du Medef Rhône-Alpes. L'iniziativa, che punta a trovare soluzio-

ni per migliorare l'intermodalità Italia-Francia e le cui conclusioni sono state presentate ieri sotto la Mole, è stata finanziata sul programma di cooperazione transfrontaliera Alcotra 2007-2013 (spesa complessiva oltre 983 mila euro, di cui 582 mila dal Fesr).

I risultati partono dall'osservazione dei dati. «Dal 1984 a oggi - spiegano i ricercatori di Transit, l'Osservatorio dei trasporti franco-italiani attivato nell'ambito del progetto - il rapporto gomma-ferro si è fortemente sviluppato con un vantaggio per la prima modalità. Se 25 anni fa, fra Ventimiglia e il

Tarvisio, a fronte di 36 milioni di tonnellate che viaggiavano su strada, 32 venivano trasportate su ferro, nel 2012 il rapporto è di uno a due, con 99 milioni di tonnellate su gomma e 50 milioni su ferro». Sepoi, si guarda anche alle direttrici, il raffronto è impietoso. «Fra Italia e Francia - proseguono infatti i tecnici, che hanno raccolto i risultati del monitoraggio all'interno di un portale ([www.osservatoriotrasporti.eu](http://www.osservatoriotrasporti.eu)) - appena 4,9 milioni di tonnellate sono spostate su treno, cioè circa l'11% del totale, che ammonta a 42 milioni di tonnellate».

Il lavoro da fare è in salita. «Anche perché - spiega Paolo Foietta, direttore delle aree tecniche della Provincia di Torino - se oggi potessimo contare su un'infrastruttura ferroviaria al passo con i tempi saremmo in grado sia di riequilibrare la quota gomma-ferro sia di attrarre a Nordovest 10 milioni di tonnellate di merci che attualmen-

te scelgono la Svizzera». Per questo, il progetto InterAlpes ha individuato otto azioni urgenti, che dovranno essere effettuate nei prossimi anni e che vanno dalla creazione di servizi puntuali (come la realizzazione di un'autostrada ferroviaria fra Le Boulou-Bettembourg e Torino) a iniziative trasversali e mirate alla promozione di migliori politiche. «Le scelte di un Paese per incentivare o disincentivare una modalità di trasporto - spiega Oliviero Baccelli, docente alla Bocconi e consulente di Confindustria Piemonte, Transpadana e Cafi - hanno un peso non irrilevante. Basti pensare che a Nordovest negli ultimi anni gran parte del traffico su gomma si è spostato verso Ventimiglia, a discapito del Monte Bianco e del Frejus, per via dei costi dei trafori. Segno che, già solo con i pedaggi, è possibile favorire una specifica modalità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 11%

**Il traffico su ferro Italia-Francia**  
La quota è invece del 64% tra il nostro Paese e la Svizzera