

Le relazioni tra il Piemonte e la Francia sono sempre state strettissime. Oggi però si sta aprendo una fase nuova, di vera e propria integrazione del modello di sviluppo.

Questo studio di fattibilità, commissionato dal Comune di Cuneo, nell'ambito del Programma innovativo S.I.S.Te.M.A. Centro Nord, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e in coerenza con il Piano Strategico Cuneo 2020, analizza le opportunità e i rischi collegati alle sfide dell'integrazione.

Il raddoppio del traforo al Col di Tenda, in particolare, risulta essere un fattore decisivo, se accompagnato da misure adeguate, affinché Cuneo e il suo territorio possano orientare il proprio sviluppo in una logica di innovazione e sostenibilità.

Il Ministero delle Infrastrutture, con il coordinamento dell'Arch. Gaetano Fontana, capo dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale e i servizi generali, ha lanciato da anni modalità innovative della gestione delle complessità territoriali.

In particolare S.I.S.Te.M.A. (Sviluppo integrato Sistemi Territoriali Multi Azioni), coordinato dal responsabile unico del procedimento Arch. Francesco Giacobone, sta coinvolgendo una serie di territori-bersaglio nei quali si articola il sistema infrastrutturale e territoriale italiano.

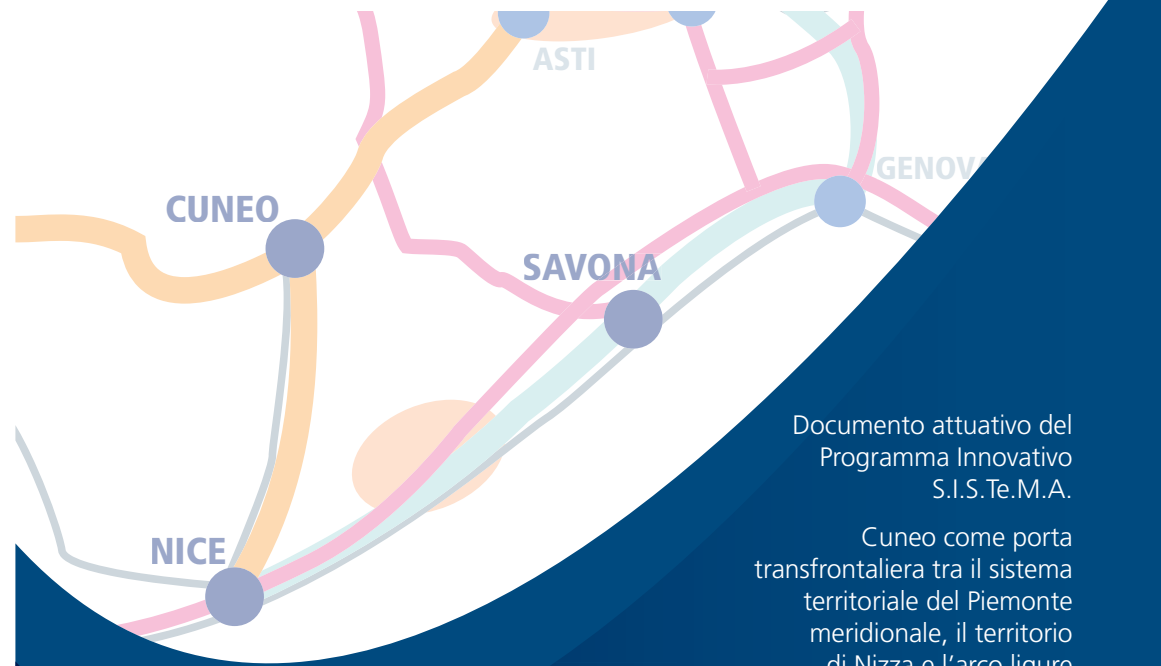
Il Comune di Cuneo, impegnato in una radicale opera di miglioramento territoriale e infrastrutturale, è stato selezionato come piattaforma territoriale transfrontaliera oggetto del finanziamento che ha permesso l'attuazione dell'idea-programma.

PEGroup, esecutore del presente studio di fattibilità, è una società italiana di consulenza strategica specializzata nella gestione integrata dei processi di riposizionamento competitivo di sistemi territoriali ed aziende.



Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

STUDIO DI FATTIBILITÀ



Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

Documento attuativo del Programma Innovativo S.I.S.Te.M.A.

Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte meridionale, il territorio di Nizza e l'arco ligure



Versione italiana - Version Française

Il presente rapporto è stato finanziato dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito del Programma Esecutivo del Progetto Pilota Programma innovativo S.I.S.Te.M.A. Centro - Nord (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali MultiAzione) (con l'assistenza tecnica della società Ecosfera spa) dal titolo "Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte meridionale, il territorio di Nizza e l'arco ligure).

Il committente diretto è il Comune di Cuneo. L'esecutore del lavoro è PEGroup srl, società di consulenza strategica. Il testo è stato redatto da Valentino Piana, sotto il coordinamento interno di Marzia Kichelmacher.

Si ringraziano l'Avv. Mauro Mantelli (Vice-sindaco di Cuneo), l'Ing. Elena Lovera, il Geom. Claudio Luciano e l'Arch. Giovanni Previgliano (Ufficio Pianificazione Territoriale Settore Programmazione del Territorio del Comune di Cuneo) per la supervisione del lavoro.

Un particolare ringraziamento all'Arch. Francesco Giacobone, responsabile unico del procedimento del Programma S.I.S.Te.M.A. (DICOTER - Ministero delle Infrastrutture) per il costante supporto e monitoraggio durante tutte le fasi di elaborazione dello studio di fattibilità.

Le rapport ci-présent a été financé par le ministère italien des Infrastructures dans le cadre du Programme exécutif du Programme pilote S.I.S.Te.M.A Centro – Nord (Développement intégré de systèmes territoriaux multiaction), avec l'assistance technique de l'entreprise Ecosfera spa , "Coni, porte transfrontalière entre le système territorial du Piémont méridional, le territoire de Nice et l'arc de la Ligurie"

Ces travaux ont été commandés par la Commune de Coni, et exécutés par PEGroup srl., cabinet de conseil stratégique. Le texte original a été rédigé par Valentino Piana, sous la coordination interne de Marzia Kichelmacher.

Nos remerciements vont à Mauro Mantelli (Avocat, Maire adjoint de Coni), Elena Lovera (Ingénieur), Claudio Luciano (Géomètre) et Giovanni Previgliano (Architecte) (Mission Programmation Département Aménagement du Territoir de la Commune de Coni) pour la supervision des travaux.

Merci également à l'Architecte Francesco Giacobone, responsable unique du Programme S.I.S.Te.M.A (Département pour la coordination du aménagement du territoire, du personnel et des affaires générales – ministère italien des Infrastructures et des Transports) pour son soutien et son encadrement lors de la conception de cette étude de faisabilité.

SVILUPPO INTEGRATO SISTEMI TERRITORIALI MULTI AZIONE

CUNEO COME PORTA TRANSFRONTALIERA TRA IL SISTEMA
TERRITORIALE DEL PIEMONTE MERIDIONALE, IL TERRITORIO
DI NIZZA
E L'ARCO LIGURE

*Cuneo come porta transfrontaliera
verso la Francia meridionale*

STUDIO DI FATTIBILITÀ

Copyright © 2007 by Comune di Cuneo.

Analisi conclusa al 31 dicembre 2006.

La traduzione dall'italiano al francese è stata realizzata da Anne Marsaleix (anne.marsaleix@gmail.com) et Laurent Laget (laurent.laget@free.fr) nell'ambito dell'Associazione Lingua ESIT (<http://www.esit.univ-paris3.fr/lingua/Index.html>)

La traduction française a été effectuée par Anne Marsaleix et Laurent Laget dans le cadre de l'Association Lingua ESIT.

Indice

PRESENTAZIONE	11
PARTE I - LA MAPPATURA DELLA PERCEZIONE DEL POTENZIALE DELL'OPERA PRESSO GLI <i>STAKEHOLDERS</i> ITALIANI	15
1. Il raddoppio del traforo del Colle di Tenda: l'opera e il suo territorio di riferimento	17
2. L'inquadramento nella pianificazione strategica territoriale	23
3. Il posizionamento dell'opera nella percezione degli <i>stakeholders</i>	33
4. Conclusioni	40
PARTE II - LA MAPPATURA DELLA PERCEZIONE DEL POTENZIALE DELL'OPERA PRESSO GLI <i>STAKEHOLDERS</i> FRANCESI	43
1. Il raddoppio del traforo del Tenda: l'impostazione francese in sintesi	45
2. I modelli di sviluppo prevalenti di lungo periodo nel dipartimento delle Alpi Marittime e i relativi modelli infrastrutturali di trasporto	46
3. Il posizionamento delle relazioni transfrontaliere ed i relativi modelli logistici nella percezione degli <i>stakeholders</i> francesi	50

PARTE III - LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL RADDOPPIO SUL SISTEMA DELLE RELAZIONI TRANSFRONTALIERE	53
1. Gli ambiti attesi di ricaduta dell'opera	55
2. Le ricadute trasportistiche dirette	57
3. Valutazione dell'impatto sulle relazioni transfrontaliere: dalla complementarità alla convergenza dei modelli di sviluppo	65
3.1. <i>Integrazione del modello turistico-residenziale</i>	68
3.2. <i>Integrazione del mercato del lavoro</i>	70
3.3. <i>Integrazione dei servizi alla popolazione</i>	74
4. Gli effetti di lungo periodo sulla gerarchia urbana	78
PARTE IV - L'ELABORAZIONE DELLE STRATEGIE DI ACCOMPAGNAMENTO E OTTIMIZZAZIONE	81
1. Scenario complessivo	83
2. Strategie infrastrutturali stradali	86
3. Strategie infrastrutturali multi-modali	93
4. Strategie economiche a sostegno dei settori, della demografia d'impresa, dell'innovazione e dei servizi alla popolazione	96
5. Strategie relative al mondo del lavoro e allo sviluppo delle competenze	102
6. Conclusioni	105

Sommaire

PRESENTATION	112
PARTIE I – MAPPE DE LA PERCEPTION DU POTENTIEL DE L’OUVRAGE CHEZ LES <i>STAKEHOLDERS</i> ITALIENS	115
1. Doublement du tunnel du Col de Tende : l’Ouvrage et le territoire ciblé	117
2. Encadrement de l’aménagement du territoire	119
3. Positionnement de l’Ouvrage dans la perception des <i>stakeholders</i>	127
4. Conclusion	134
PARTIE II – MAPPE DE LA PERCEPTION DU POTENTIEL DE L’OUVRAGE CHEZ LES <i>STAKEHOLDERS</i> FRANÇAIS	135
1. Doublement du tunnel du Col de Tende : synthèse de l’organisation française	137
2. Principaux modèles de développement sur le long terme pour le département des Alpes-Maritimes et modèles infrastructurels de transport	138
3. Positionnement des relations transfrontalières et leurs modèles logistiques dans la perception des <i>stakeholders</i> français	142

PARTIE III – EVALUATION DES CONSEQUENCES DU DOUBLEMENT SUR LE SYSTEME DES RELATIONS TRANSFRONTALIERES	145
1. Conséquences attendues de l’Ouvrage	147
2. Conséquences directes sur les transports	148
3. Évaluation de l’impact sur les relations transfrontalières : de la complémentarité à la convergence des modèles de développement	154
<i>3.1. Intégration du modèle touristique et résidentiel</i>	157
<i>3.2. Intégration du marché du travail</i>	158
<i>3.3. Intégration des services à la population</i>	163
4. Effets sur le long terme de la hiérarchie urbaine	165
PARTIE IV – ELABORATION DES STRATEGIES D’ACCOMPAGNEMENT ET OPTIMISATION	167
1. Scénario d’ensemble	169
2. Stratégies infrastructurelles routières	171
3. Stratégies infrastructurelles multimodales	177
4. Stratégies économiques pour les secteurs d’activité, la démographie d’entreprise, l’innovation et les services à la population	180
5. Stratégies relatives au monde du travail et au développement des compétences	186
6. Conclusion	189

La Città di Cuneo, assunta nel Secondo Dopoguerra a simbolo di isolamento, è oggi uno dei “territori snodo” intorno ai quali si gioca la partita dell’integrazione tra i grandi flussi europei e gli ambiti locali.

Il “Programma S.I.S.Te.M.A.”, promosso e finanziato dal Dipartimento per la Programmazione e lo Sviluppo del Territorio del Ministero delle Infrastrutture si pone come obiettivo quello di rafforzare questo nuovo ruolo delle Città intermedie in grado di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei ed i territori locali, per loro natura predisposti a svolgere da “ambienti innovatori”.

Con questo volume, in particolare, si sviluppa quella parte di idea programma, posta alla base del Programma innovativo S.I.S.Te.M.A. – Centro Nord, finanziato alla città di Cuneo, concernente “Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia Meridionale”.

Lo studio di fattibilità, analizzando le possibili ricadute territoriali del raddoppio del traforo del Tenda, è costruito sulla convinzione, ormai diffusa, della necessità di pensare alle infrastrutture come armature di nuovi modelli di crescita territoriale, piuttosto che uniche generatrici di sviluppo.

Alla complementarietà dei modelli economici tra Piemonte e Francia del Sud, si sostituisce la convergenza e la configurazione di una nuova macro regione europea in cui si gioca la partita della trasformazione verso la nuova economia. A queste regioni, non coincidenti con i confini nazionali ed amministrativi, guarda l’Europa per attivare la strategia di Lisbona tramite i fondi strutturali 2007/2013.

Il nostro territorio, tramite anche importanti elementi di innovazione introdotti grazie a questo ed altri programmi nella cultura e nella pratica della programmazione territoriale, procede sulla linea del Piano Strategico “Cuneo 2020”.

L’innovazione istituzionale, l’innovazione politica ed amministrativa e l’innovazione economica creano un linguaggio programmatico comune al resto d’Europa ed, in particolare, alla Francia.

I fondi strutturali europei forniranno la linfa finanziaria alle politiche di convergenza di cui il Tenda-bis costituirà una delle nervature infrastrutturali principali.

Colgo l'occasione per ringraziare PEGroup ed, in particolare, il Dottor Valentino Piana che ci ha aiutato a ragionare in modo nuovo su problemi aperti da tempo, il Ministero delle Infrastrutture (DICOTER) e l'Architetto Gaetano Fontana oltre alla Sua assistenza tecnica Ecosfera S.p.a..

Un particolare plauso e ringraziamento desidero inviarlo all'Ufficio Programmazione del Territorio senza il cui impegno tutto quanto oggi sta avvenendo in questo Comune, in termini di innovazione culturale ed amministrativa, in materia di politiche territoriali, non sarebbe stato possibile.

Mauro Mantelli
Vicesindaco di Cuneo

PRESENTAZIONE

Nel quadro complessivo del Programma Esecutivo del Progetto Pilota denominato “S.I.S.Te.M.A. - Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali MultiAzione” dal titolo “Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte Meridionale, il territorio di Nizza e l'arco ligure”, si colloca lo Studio di fattibilità previsto dall’Azione di Sistema AS.1 - “Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale” che ha per oggetto fondamentalmente il raddoppio del Traforo del Colle di Tenda e le sue ricadute territoriali in senso lato.

Gli obiettivi fondamentali dello studio di fattibilità sono i seguenti:

1. contestualizzare l’opera nella pianificazione territoriale di lungo periodo dell’area e nella percezione degli *stakeholders*;
2. identificare il vasto ventaglio di ricadute potenziali dell’opera su una pluralità di piani (trasportistici, economici, sociali, ambientali), anche in relazione agli obiettivi e alle tendenze in sede di pianificazione territoriale;
3. procedere alla valutazione delle più ampie conseguenze in termini di
 - relazioni transfrontaliere;
 - competitività complessiva del sistema territoriale;
 - livelli di coesione transfrontaliera.
4. stimare il potenziale impatto su alcune variabili cruciali di natura trasportistica, quali:
 - l’accorciamento dei tempi di percorrenza;
 - la portata dei flussi in termini di persone e di merci;
 - la mobilità transfrontaliera;
 - il rafforzamento della direttrice e della rete interessata.
5. ipotizzare gli sviluppi più innovativi facilitati dal raddoppio del Traforo in termini territoriali quali:
 - l’incremento del turismo;
 - un possibile mercato del lavoro congiunto italo-francese;
 - nuovi insediamenti turistici, produttivi e commerciali.
6. definire le strategie più opportune per:
 - minimizzare l’impatto ambientale dell’aumento di carico;
 - garantire la sostenibilità ambientale e sociale dell’intervento;

- raccogliere e integrare i punti di vista delle comunità territoriali coinvolte;
- massimizzare gli effetti positivi sui livelli di competitività complessiva;
- favorire le sinergie con interventi in essere, previsti o ipotizzabili.

Il presente documento si compone di quattro parti:

1. la mappatura della percezione del potenziale dell'opera presso gli *stakeholders* italiani;
2. la mappatura della percezione del potenziale dell'opera presso gli *stakeholders* francesi;
3. la valutazione degli effetti del raddoppio sul sistema delle relazioni transfrontaliere;
4. l'elaborazione delle strategie di accompagnamento e ottimizzazione.

Esso integra i report intermedi che sono stati separatamente prodotti, discussi e concordati col Committente.

PARTE I
LA MAPPATURA DELLA PERCEZIONE
DEL POTENZIALE DELL'OPERA
PRESSO GLI STAKEHOLDERS ITALIANI

La parte I risponde all'obiettivo di **contestualizzare** l'opera nella **pianificazione** europea, nazionale, regionale e locale, rendendo inoltre conto della **percezione soggettiva** che una serie di *stakeholders* riporta dell'opera e delle sue ricadute.

Esso è stato redatto alla luce delle evidenze documentarie raccolte e delle interviste effettuate nella primavera-estate del 2006.

1. IL RADDOPPIO DEL TRAFORO DEL COLLE DI TENDA: L'OPERA E IL SUO TERRITORIO DI RIFERIMENTO

L'attuale tunnel al Colle di Tenda (provincia di Cuneo), posto all'altezza di 1320 metri slm, di lunghezza 3184 m, congiunge l'Italia e la Francia fin dal 1882. Nella parte italiana, è stato rimodernato e messo in sicurezza in anni recenti. La parte francese non è invece a norma, per quanto riguarda i livelli di sicurezza che dovrebbero essere garantiti nei tunnel di interesse internazionale¹. La larghezza e la sagoma del tunnel non consente il passaggio contemporaneo di due mezzi pesanti nei due sensi; allo stato, un semaforo alterna il traffico pesante secondo uno schema pre-programmato², mentre il traffico leggero è sempre possibile, sempre che il traforo sia aperto.



Foto 1 - Traforo attuale - lato francese³

¹ Tale parte risulta addirittura non coperta da ri-assicurazione in caso di incidenti.

² I due sensi ottengono il verde ogni 15 minuti in modo alternato.

³ Fonte: PERegions (aprile 2006).

In effetti, l'ultimo anno, il traforo è stato chiuso tutte le notti (dalle 22.00 alle 6.00), nonché a “singhiozzo”, anche con preavvisi ridotti, a causa di problemi di sicurezza del tratto complessivo: il rischio valanghe e frane sulla strada di accesso, da un lato e dall'altro⁴, hanno spinto gli enti preposti⁵ ad impedire il traffico e ad effettuare lavori di manutenzione straordinaria⁶.

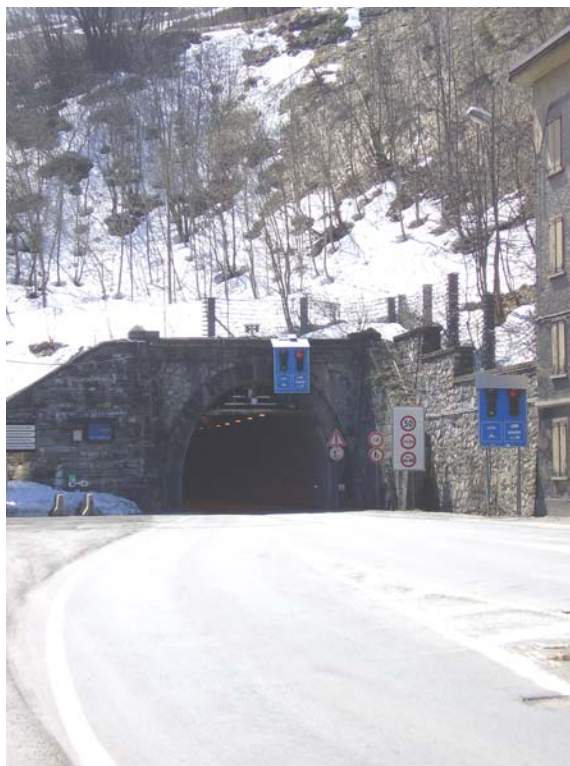


Foto 2 - Traforo attuale - lato italiano⁷

⁴ Anche se soprattutto in territorio francese.

⁵ La Prefettura in Francia, l'ANAS in Italia.

⁶ Le limitazioni hanno anche un aspetto selettivo: i pullman non possono passare.

⁷ Fonte: idem.

La Commissione Intergovernativa Italia-Francia, riunitasi più volte negli anni, nel marzo del 2005 ha scelto, tra le diverse varianti tecniche sottoposte alla sua attenzione dal Gruppo di Lavoro costituito su suo mandato il 19 marzo 2003, quella che prevede una soluzione “alta”, consistente nella **creazione di un nuovo tunnel parallelo all’attuale**, ad ovest dell’esistente.



Foto 3 - Le soluzioni alternative tecniche⁸

In precedenza gli eletti della provincia di Cuneo e del dipartimento delle Alpes Maritimes avevano sottoscritto una dichiarazione in tal senso: “La scelta di questa soluzione, secondo i sottoscritti, è dettata da molteplici considerazioni: la **rapidità di esecuzione** dell’opera, il suo **costo** meno elevato di quello comportato dalla soluzione bassa, l’impatto sull’**ambiente** che sarà minimo con l’utilizzo del tunnel attuale [...] e, infine, l’auspicio degli eletti, tanto francesi quanto italiani, di **non vedere il traffico pesante**, favorito dalla soluzione bassa, **svilupparsi esponenzialmente**”⁹. “Essi

⁸ Fonte: Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale, ANAS - Ministère des Transports, p. 12 (2 dicembre 2004).

⁹ Dichiarazione congiunta del Vertice delle due province sul tunnel di Tenda in data 18 febbraio 2005.

auspicano ugualmente che due dei quattro tornanti sul versante francese [...] siano soppressi»¹⁰.



Foto 3 - Tornanti da eliminare - lato francese¹¹

¹⁰ Dichiarazione congiunta, idem.

¹¹ Fonte: idem.

Sul lato italiano, il traforo si trova nel comune di Limone, località sciistica di media importanza, sulla strada statale n. 20, che proviene da Cuneo, passa per Borgo S. Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante. I comuni attraversati fanno parte della Comunità Montana delle Valli Gesso e Vermenagna¹².



Foto 4 - Discesa dal lato italiano¹³

Sul lato francese, il traforo si trova nel comune di Tende sulla strada che passa per la frazione Vievola e collega Tende, coi comuni di Saorge e Breil nella Val Roya. All'altezza di Breil, la strada si biforca per proseguire verso Nizza, da un lato, e rientrare in Italia su Ventimiglia, dall'altro.

In termini areali, il traforo connette quindi il Piemonte e il dipartimento delle Alpes Maritimes, con un possibile uso anche per il traffico tra Piemonte e provincia di Imperia. In particolare l'utilizzo del traforo sia venendo da Torino che in immissione da Asti viene facilitato dal nuovo tronco autostradale, in via di completamento, tra Cuneo e Carrù - in immissione sull'autostrada Torino - Savona.

¹² In quanto posti nella Val Vermenagna.

¹³ Fonte: idem.

Facendo un'ulteriore "zoomata" in fuori, il traforo del Tenda è uno dei transiti alpini di collegamento tra Francia e Italia, insieme al vicino Colle della Maddalena ed i passi della Lombarda e dell'Agnello, il Monginevro, il Moncenisio, il Fréjus, il traforo del Monte Bianco, il valico del Piccolo San Bernardo¹⁴. In quanto tale, esso rientra nel territorio della Convenzione delle Alpi.

In termini macro-europei, il traforo è posto su una delle traiettorie che uniscono l'Est Europa con la Spagna e il Portogallo.

¹⁴ Ad essi si aggiunge il valico di Ventimiglia (stradale e ferroviario).

2. L'INQUADRAMENTO NELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA TERRITORIALE

L'opera infrastrutturale del raddoppio del traforo è indicata più volte, con diversi gradi di precisione, nella pianificazione strategica dei diversi livelli istituzionali.

A livello europeo, la COMMISSIONE EUROPEA ha recepito l'indicazione italiana di considerare il tratto nello schema delle TEN-T (Trans-European Network - Transport), come si evince dalla cartina seguente.

Figura 1 - Lo schema delle Reti Transeuropee di Trasporto - modalità stradale - parte relativa all'Italia¹⁵



¹⁵ Fonte: http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/schema_fr.htm#road

Tale tratto stradale permette infatti al Piemonte e in generale all'Italia del Nord di puntare su Nizza, 5° città francese in ordine demografico, che è sede aeroportuale di secondo livello (“Punto di connessione internazionale”)¹⁶, come riportato nella seguente cartina:

Figura 2 - Lo schema delle Reti Transeuropee di Trasporto - modalità aerea - parte relativa all'Italia¹⁷



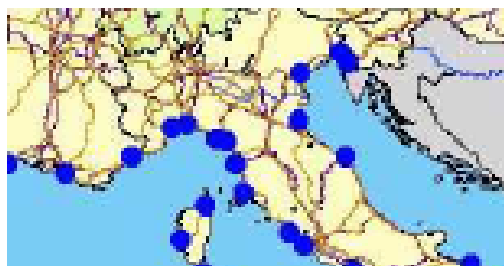
¹⁶ Si tratta infatti del secondo scalo di Francia per n. passeggeri.

¹⁷Fonte:

http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/airports/2004_guidelines_airports_italia_en.pdf.

Posizionato similmente è, d'interesse europeo, un porto di categoria A:

**Figura 3 - Lo schema delle Reti Transeuropee di Trasporto - modalità
marittima¹⁸**



In altri termini, il fondamentale Corridoio 5 da Kiev a Lisbona, il cui asse portante ferroviario internazionale in territorio piemontese è dato dalla Torino-Lione (parzialmente finanziabile con fondi europei proprio in quanto parte delle TEN-T) potrebbe trovare nel Col di Tenda uno dei passaggi di accompagnamento.

L'utilizzabilità del traforo - rafforzata col raddoppio - e delle strade di accesso e in uscita per il traffico pesante pan-europeo è una delle questioni critiche oggetto di riflessione degli *stakeholders*.

A livello nazionale italiano, l'allora **MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE** varò nel 2000 il Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che poneva lo SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) nei suoi aspetti plurimodali come ossatura essenziale della mobilità del Paese. In esso, la tratta "Asti-Colle di Tenda" veniva considerata tra le "tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello SNIT attuale", in quanto ricompreso tra le direttrici di accesso dai valichi alpini¹⁹.

¹⁸Fonte:

http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/seaports/2003_accession_seaports_cat_a_eu_25.pdf

¹⁹ Si veda il cap. 7 del Piano Nazionale dei Trasporti.

La successiva Legge obiettivo, col 1° Programma delle infrastrutture strategiche. (Delibera n. 121/2001), indicava tra le infrastrutture prioritarie dei Corridoi autostradali e stradali in Piemonte il “Collegamento Cuneo - Nizza (Mercantour)”. Non indicava quindi il Tenda, bensì un collegamento nuovo con tunnel nel massiccio del Mercantour.

L'intesa Stato-Regione Piemonte dell'aprile 2003 ribadiva, tra i corridoi autostradali e stradali, il “Collegamento Cuneo-Nizza (Mercantour). Il costo verrà coperto con un contributo in conto capitale a carico dei due Stati e della Comunità Europea, oltre ai proventi della concessione a privati per la quota mancante. L'intervento era già inserito dalla Comunità Europea tra quelli previsti nella rete transeuropea dei trasporti. A livello statale, è stato inserito nel Piano generale dei Trasporti e nel ‘Piano decennale della viabilità di grande comunicazione’ tra le ‘Direttrici viarie’ fuori quota dello stralcio attuativo triennale 1991/93. Sono stati effettuati alcuni studi preliminari di fattibilità, dei sondaggi profondi (1000 m.) a Sant'Anna di Vinadio a cura della Commissione intergovernativa, uno studio della geologia di superficie condotto dal Politecnico di Torino ed una prima verifica ambientale. Esistono fondi per la progettazione dell'opera, previsti a livello europeo, ad oggi non utilizzati per decadenza della prima Commissione intergovernativa. La spesa ipotizzata nel 1993 era di 1.678 milioni di euro. La progettazione è stata affidata alla Regione Piemonte che intende realizzare attraverso l'Ares (Agenzia regionale delle strade), con la quale è stato sottoscritto un protocollo di intesa.

La tratta autostradale di collegamento dal traforo verso la parte italiana e l'autostrada Asti-Cuneo verrà invece progettata e realizzata dall'Anas possibilmente anche con il contributo dei privati (project financing).”²⁰

Similmente, il Piano Decennale della Viabilità 2003–2012 dell'ANAS, i cui contenuti, obiettivi e priorità sono state definiti nella Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° agosto 2003, riportava, come riassunto nel Libro Bianco del 2004, una posta di poco più di 800 mln di Euro per l'intervento nella tratta autostradale in gestione diretta “Mercantour - Autostrada Cuneo - Nizza”²¹, senza riportare riferimenti al raddoppio del traforo di Tenda.

²⁰ Fonte: PiemonteInforma, 16 aprile 2003.

²¹ P. 8 del Libro Bianco (2004).

D'altra parte, il traforo del Mercantour, da allora, sembra aver perso lo slancio, anche per l'opposizione della parte francese, sbucando esso in Parco nazionale ed in una valle particolarmente disagiata per il traffico merci.

In tempi più recenti è quindi emersa una posizione che premia piuttosto il **raddoppio del traforo del Colle di Tenda**. In particolare, nella primavera 2005 esso è stato inserito nel **Contratto di programma ANAS** e nel Piano Decennale 2003-2012. Si trova inoltre nella lista, più ridotta, di interventi che anche il nuovo governo, insediatosi a maggio 2006, ritiene prioritari, come risulta dall'incontro avuto dal Presidente della Provincia Costa col Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, che ha **confermato la cantierabilità dell'opera per il 2008**.

A livello regionale piemontese, il Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni di dicembre 2004 indica tra le opere di "potenziamento della rete viaria" tanto il nuovo intervento del "collegamento Cuneo-Nizza (Mercantour, sperando anche l'ipotesi di collegamento ferroviario) con variante alla SS21"²² che l'intervento di potenziamento-adeguamento-completamento: "potenziamento del tunnel del Tenda con costruzione di n.2 canne monodirezionali".

Il sistema di monitoraggio delle opere strategiche della **REGIONE PIEMONTE** rileva, con scheda aggiornata al 15 dicembre 2006 l'avanzamento del progetto del traforo del Tenda (codice progetto TV02) ed i relativi fabbisogni finanziari (euro 168.280.000)²³.

Nel testo, datato dicembre 2005, dell'Assessorato Politiche Territoriali della Regione Piemonte "Per un nuovo piano territoriale regionale - documento programmatico" si indica che "saranno oggetto di attenzione alcune direttrici transnazionali e transregionali, come per esempio la Torino-Cuneo-Nizza, la Torino-Savona o la direttrice pedemontana piemontese-lombarda ecc. Questi assi di livello intermedio danno luogo a nodi con ruoli secondari, ma anch'essi di rilevanza regionale, come possono esserlo Cuneo, Ivrea, Borgomanero-Arona, ecc."²⁴.

²² P. 21 del Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni (2004).

²³ Fonte: <http://www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/province/cuneo.htm>.

²⁴ Per un nuovo piano territoriale regionale - documento programmatico, p. 68.

Nel Documento Strategico Preliminare Regionale 2007-2013, utile alla formulazione delle Linee guida per l'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale per la politica di coesione 2007 – 2013, datato ottobre 2005, non vi sono riferimenti alla centralità infrastrutturale in genere e quindi neanche al traforo in oggetto.

A livello provinciale cuneese, nel Piano Territoriale Provinciale della **PROVINCIA DI CUNEO**, il documento relativo al Sistema della mobilità fa chiaro riferimento alla “realizzazione del traforo del Colle di Tenda (Tenda Bis) che appare improcrastinabile stante la vetustà del collegamento attuale”²⁵, all'interno del cosiddetto Scenario 2, che individua “i progetti di infrastrutturazione che, dal di vista tecnico e finanziario, possono essere giudicati più maturi e quindi, ipoteticamente, aperti al traffico in un breve lasso di tempo (indicativamente prima di sette - dieci anni)”²⁶.

Inoltre nell'Analisi di compatibilità ambientale ad integrazione della Relazione Illustrativa del PTP, datata giugno 2004, in vista dell'obiettivo “A. Rafforzamento della competitività del sistema cuneese in ambito regionale, padano ed internazionale” al punto 1.10 (Con riferimento al sistema del corridoio intermodale Nizza - Cuneo - Alba - Asti) si individua l'azione **A.10.3. Politiche per il miglioramento delle connessioni stradali di valico Cuneo Tenda-Nizza**, connesse all'interno dello stesso punto con le seguenti:

- A.10.1. Politiche per l'allestimento di una direttrice autostradale Traforo Stura-Tineè-Cuneo-Alba-Asti e delle sue connessioni ai sistemi urbani
- A.10.2. Politiche per la riqualificazione ed il potenziamento della linea ferroviaria Nizza-Cuneo-Fossano-Torino
- A.10.4. Politiche per l'organizzazione degli scambi intermodali
- A.10.5. Politiche di valorizzazione dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi

Nelle relative Norme di attuazione del settembre 2005, si accenna al Col di Tenda in quanto Area di individuazione dei biotopi, cioè delle “porzioni del territorio che costituiscono un'entità ecologica di rilevante interesse per la conservazione della natura”²⁷.

²⁵ Idem, p. 97.

²⁶ Idem, p. 96.

²⁷ “22.C Col di Tenda (Ha1415) - Comuni interessati: Entracque, Limone Piemonte”, idem, p. 40.

Durante il processo degli Stati Generali della Provincia, lanciato nel 2005 e in pieno corso di svolgimento, uno dei quattro Tavoli Tematici è stato dedicato alle Grandi Infrastrutture²⁸, tra cui appunto il raddoppio del traforo di Tenda (insieme all'autostrada AT-CN, ai Collegamenti stradali con la Liguria e la Francia, Aeroporto, Piattaforma logistica).

Questo Tavolo risulta così composto:

- Rappresentante CCIAA
- Segreterie Provinciali CGIL, CISL, UIL
- Rappresentante "Patto per lo sviluppo"
- Prefetto
- Assessore Regionale Viabilità e Trasporti
- Assessore Regionale Turismo
- Rappresentanti dei Comuni (ACNI, ANPCI, UNCEM)
- Rappresentante ANAS
- Rappresentante ARES
- Rappresentante Soc. concessionarie A6 ed A33
- Rappresentante GEAC

In termini di **progettazione strategica di area vasta**, il **COMUNE DI CUNEO** fin dal 2003 si è fatto promotore di **Cuneo 2020 - il Piano Strategico della città e del suo territorio**, percorso concertativo territoriale integrato coinvolgente, direttamente o per tramite delle Comunità montane, 54 comuni, compresi quelli della Val Vermentagna e Gesso.

In sede di analisi, tra le "parole chiave del Piano" vi sono le Infrastrutture, schedate separatamente nel gennaio 2005, tra cui appunto il Collegamento stradale sud – Raddoppio del traforo del Colle di Tenda, di cui vengono evidenziati i soggetti coinvolti (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Provincia di Imperia e di Cuneo, Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur – Dipartimento delle Alpi Marittime). Si sottolineava che "qualsiasi decisione venga presa, il traforo non avrà comunque natura

²⁸ Si veda la Delibera di Febbraio 2006 avente per oggetto: "Stati Generali: costituzione delle commissioni di lavoro. Definizioni ed approvazione regolamento interno per il loro funzionamento".

commerciale”. Per l’attuazione si ipotizzava allora l’inizio dei lavori nel 2006²⁹.

Il percorso di approfondimento e concertazione ha visto al lavoro il Tavolo di lavoro “Ambiente e infrastrutture” nel quale si è discusso dell’insieme delle infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitane che potrebbero significativamente incidere sul territorio.

A conclusione formalizzata di questo percorso il 10 giugno 2006 è stato presentato il Documento di Piano, che delinea una strategia di ampia portata, fondata su quattro assi:

1. Asse 1 - Città della conoscenza e dei saperi;
2. Asse 2 - Qualità della vita urbana e sul territorio;
3. Asse 3 - Ambiente e Infrastrutture;
4. Asse 4 - Economia e innovazione.

Nell’Asse 1 viene indicata la prospettiva di “una città compiutamente universitaria, contraddistinta da un’università [...] attraente e accogliente non soltanto per i giovani cuneesi”.

L’Asse 2 vede la montagna come una “risorsa territoriale e cerniera transfrontaliera”, ponendo in esse l’azione 2.A.1 “Rivitalizzare i territori montani” e l’azione 2.A.2 “Sviluppare reti di cooperazione alpina”. In quest’ultima si prevede la “creazione, sviluppo e sostegno di reti di cooperazione tra i territori montani sia ‘interne’ che con le regioni d’Oltralpe, trasformando il (vecchio) ‘confine’ in cerniera di progettualità e iniziative comuni fino a sviluppare nuove forme di governance trans-territoriale atte a facilitare la salvaguardia dell’ambiente, la cooperazione economica e l’interscambio culturale in un’ottica di spazio alpino unitario ed europeo”.

Nell’Asse 3 si prevede che “nel 2020 Cuneo e il suo territorio avranno superato definitivamente l’isolamento che a lungo li ha caratterizzati in modo sostenibile, rispettando e valorizzando le risorse naturali e paesaggistiche che le contraddistinguono. Ciò sarà stato possibile anzitutto attraverso la conservazione e il miglioramento della rete infrastrutturale esistente, dopo anni in cui poco o nulla era stato fatto per preservarla e

²⁹ “Le parole chiave del Piano - scheda Infrastrutture”, gennaio 2005.

aggiornarla”. Tra le azioni, si prevede di “favorire il passaggio dalla mobilità privata a quella collettiva e la “creazione della ‘Regione Logistica Nord-Ovest”.

L’asse 4 parte da “contesto economico che si presume altamente dinamico e internazionalizzato” per prevedere, tra l’altro, “interventi strutturali indirizzati al trasferimento tecnologico e a favorire la crescita dimensionale e l’internazionalizzazione del tessuto produttivo”.

Il traforo del Tenda è direttamente indagato nell’azione 3.F.1.2. dell’Asse 3 che ha per oggetto il presente studio di fattibilità nel suo complesso, teso ad evidenziare l’impatto del progetto sotto una pluralità di punti di vista e a delineare le strategie più opportune per minimizzarne l’impatto ambientale e massimizzarne gli effetti positivi in termini di incremento dei livelli di competitività complessiva e dei livelli di coesione transfrontaliera tra i sistemi interessati.

A livello sovracomunale, la **COMUNITÀ MONTANA DELLA VAL VERMENAGNA E GESSO** ha indicato nel proprio Piano Pluriennale di Sviluppo Socio-Economico 2005-2009 che “il sistema viario è notevolmente sviluppato e, pur presentando alcune situazioni critiche, è in grado di fornire un supporto relativamente adeguato ai flussi che caratterizzano la zona. La più grave carenza si riscontra in valle Vermenagna, a causa dello stato precario del traforo del Tenda, ormai più che centenario, che ostacola lo sviluppo delle relazioni con il Nizzardo e la Riviera Ligure di Ponente. Anche la tratta ferroviaria Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza, pur ripristinata dopo le distruzioni belliche, non svolge ancora appieno il ruolo che le potrebbe competere se fosse dotata di elettrificazione e potenziata per il trasporto merci.”³⁰

Lo stesso documento ricorda che “la costruzione di un nuovo traforo di valico supera, evidentemente, le competenze locali e si colloca in un più ampio disegno della funzionalità dei collegamenti interregionali ed internazionali. La Comunità Montana, a fronte della chiara obsolescenza dell’attuale traforo, esprime il proprio appoggio ed un evidente interesse riguardo al recente intensificarsi delle relazioni tra autorità italiane e francesi, piemontesi e liguri volte ad individuare la soluzione ottimale del problema sotto il profilo tecnico ed economico.

³⁰ “Piano Pluriennale di Sviluppo Socio-Economico 2005-2009, p. 9.

La funzionalità del collegamento interregionale / internazionale della S.S. 20 deve però essere contenuta nei limiti di un prevalente traffico leggero, poiché un'intensificazione del traffico pesante non sarebbe accettabile nel contesto della valle Vermenagna".³¹

Nella Relazione illustrativa del Programma Integrato di Sviluppo Locale presentato alla Regione – e da essa valutato molto positivamente – la Comunità Montana rileva, tra i punti di debolezza “l'inadeguatezza del traforo stradale del Colle di Tenda, che collega la valle Vermenagna con la valle Roja. Dopo una complessa valutazione del problema da parte delle competenti autorità italiane e francesi, protrattasi per anni, si è recentemente delineata la soluzione idonea per la realizzazione di un nuovo traforo”³².

In sintesi, la pianificazione territoriale si è sistematicamente occupata del raddoppio del traforo, soprattutto negli ultimi anni, dedicando all'opera una parte, spesso limitata ma rilevante, della propria visione strategica. Gli accenni al traforo sono per lo più brevi e uniti ad una serie di altre opere, ma sono presenti a tutti i livelli – dal più ampio al più ridotto.

³¹ Idem, p. 37.

³² Relazione illustrativa allegata alla richiesta di finanziamento del Programma Integrato di Sviluppo Locale (maggio 2005), p. 8.

3. IL POSIZIONAMENTO DELL'OPERA NELLA PERCEZIONE DEGLI STAKEHOLDERS

Nei mesi tra aprile e giugno 2006 sono stati sollecitati ed ascoltati numerosi testimoni privilegiati della realtà cuneese, appartenenti e rappresentanti di enti e associazioni portatrici di interessi collettivi. Il percorso di ascolto ha poi abbracciato l'intero anno. Emergono alcune indicazioni di fondo molto chiare.

Esiste **un consenso generalizzato** sull'idea che **si faccia il raddoppio** del Traforo. Quest'opera, al di là di preferenze per varianti di micro-localizzazione ad oggi scartate dalla Conferenza Intergovernativa, trova **ampio e convinto** consenso. Si tratta innanzitutto di un consenso "*push*" che parte dalla **insostenibilità** della situazione attuale, in termini di:

- * sicurezza,
- * certezza nell'apertura 24 h su 24, 365 giorni all'anno,
- * fluidità del traffico.

Ma è ben presente anche la componente "*pull*" trainata da una idea di futuro e dalla percezione che **il rapporto con la Francia si vada infittendo e diventerà centrale per lo sviluppo dell'area**, con un crescente ruolo di Cuneo nell'integrare due zone strettamente limitrofe ad alto potenziale sinergico.

La delimitazione, o la preferenza, per il **traffico leggero** non industriale, emersa in sede di Conferenza Intergovernativa, trova sostanziale accordo, tanto tra chi l'ha voluta fortemente (es. la Comunità Montana) che chi la ritiene un compromesso accettabile per una realizzazione in tempi brevi, poiché il tracciato complessivo, specie in territorio francese, non è facilmente transitabile coi TIR.

Che si sviluppi il **turismo** appare a tutti un fattore positivo, promettente e realistico; in questa prospettiva il raddoppio è percepito come elemento di stabilizzazione e rafforzamento di una mappa mentale che vede la Val Vermenagna e più in generale la provincia di Cuneo come punto di partenza e di arrivo di una sempre maggiore viabilità turistica multidirezionale. La potenzialità di una macro-regione turistica Alpi-mare è fortemente sottolineate.

L'utilizzo per il trasporto di **merci** su camioncini e mezzi di medio-piccole dimensioni appare fisiologico e compatibile con il tessuto territoriale.

L'opera non è percepita come un "Big bang" che apre una nuova era né come il grande catalizzatore di uno sviluppo tutto puntato in un'unica direzione. Essa viene sempre collocata insieme con la rete trasportistica complessiva, di cui oggi costituisce una strozzatura e un punto di fragilità.

Per la **COMUNITÀ MONTANA DELLE VALLI GESSO E VERMENAGNA** il raddoppio del traforo è considerato **un'opera molto attesa**, che faciliterà e fluidificherà un incremento del traffico leggero. La Valle ha subito un processo di delocalizzazione dei grandi impianti produttivi verso il basso, con un contemporaneo sviluppo, in parte spontaneo in parte consapevolmente incentivato, delle attività turistiche, che oggi sono il principale settore economico e il perno del sistema di sviluppo (es. la stessa edilizia è ampiamente legata al settore).

Si sottolinea che la posizione di relativa forza della Val Vermenagna nei confronti dello spopolamento e invecchiamento della popolazione tipico di molte altre vallate piemontesi ed alpine è largamente dovuta al fatto di non essere "cieca" ma di aprirsi e rivolgersi alla Francia.

Si insiste su una logica di reti infrastrutturali a prestazioni congiunte, sottolineando che, ad esempio, il semaforo di Vernante, e più in generale il passaggio in paese, rappresenta un punto di attesa per molti versi persino maggiore, in certi momenti, che quello prodotto presso il Traforo del Colle. Se la circonvallazione di Vernante sembra un progetto di troppo lungo periodo, si pensa invece ad una rotonda - o altra soluzione infrastrutturale - a questo punto critico.

La chiusura a singhiozzo del Traforo attuale ha avuto prolungate ricadute economiche sulla zona, tanto per quanto riguarda gli hotel che i ristoranti (particolarmente danneggiati dalla chiusura notturna dalle 22.00).

Si esprime preoccupazione per una possibile chiusura prolungata durante i lavori pluriennali di scavo del secondo tunnel, poiché potrebbe portare alla cancellazione dell'itinerario dalla mappa mentale dei percorsi possibili, con

conseguente “isteresi” (prolungamento dell’effetto anche oltre la durata della causa).

Occorrerebbe fin da subito porsi il problema di fare dei “treni turistici” e far transitare i camion sulla ferrovia (modello “autostrade viaggianti”), costruendo soluzioni economicamente e tecnicamente valide in modo da dare una risposta in positivo alla sfida della chiusura pluriennale prospettata e stabilizzare le soluzioni poi alla riapertura.

Si crede infatti in un rapporto molto stretto e velocemente crescente di scambi turistici, commerciali e culturali con la Francia. Il Parco Nazionale (francese) del Mercantour viene additato come modello di organizzazione (es.: *syndicats d’initiative*) e costruzione di attrazioni (es.: Museo delle meraviglie). Il centro termale in via di potenziamento in una valle limitrofa potrebbe certamente attrarre dalla Francia, così come altre iniziative lungo la filiera salute-salubrità.

La stessa raccolta dei rifiuti potrebbe trovare un bacino di conferimento ottimale comprendendo al di qua ed al di là del traforo. Sono numerosi gli altri esempi di possibili collaborazioni.

Che tutto questo possa fare “massa critica” e trasformare significativamente, in senso positivo, il territorio è l’obiettivo della nuova iniziativa del **Distretto Europeo** coi comuni francesi della Val Roya, Nizza e il suo entroterra, a cui il 31 marzo 2005 ha aderito la Comunità montana. Infatti nel 2005 il “*Syndicat Mixte pour l’elaboration et la gestion du Schema de Coherence Territoriale de la Riviera Francaise et de la Roya*” ha proceduto alla presentazione di un nuovo statuto nel quale è prevista l’estensione dei suoi obiettivi alla realizzazione di progetti e di cooperazioni transfrontaliere.

Il **COMUNE DI CUNEO** è fortemente impegnato in un progetto ambizioso di trasformazione del territorio che parta dal basso e faccia leva sugli asset competitivi di cui la provincia dispone (il già citato Piano Strategico).

La **relazione con la Francia** è una delle quattro direzioni dello sviluppo geo-economico che connotano Cuneo, oltre alle relazioni con:

- * **Torino** (da cui ha “ereditato” numerose localizzazioni industriali anche non piccole, soprattutto nella zona di Alba, secondo un processo di “*filtering down*” di funzioni e produzioni),
- * con **Asti** (che ha giustificato la nuova infrastruttura autostradale Cuneo-Asti e con cui gioca la vocazione turismo/agroalimentare di qualità di entrambi),
- * con **Savona** (con l’ipotesi di una rafforzata linea logistica a partire dai porti di Savona e Vado con “retroporto” presso la Piattaforma logistica ipotizzata nel cuneese).

Il Comune intende operare su tutte queste direttrici ma riconosce che la direttrice verso la Francia è quella a maggiore complessità valoriale e di implicazioni oggi ancora inesplorate.

Il Comune è dunque **favorevole all’opera**, in una prospettiva di innovazione territoriale consapevole e di ampio respiro.

La **PROVINCIA DI CUNEO** è fortemente positiva rispetto all’opera, di cui ha sistematicamente ribadito l’importanza, lavorando sia all’interno della Commissione Intergovernativa, sia mantenendo le relazioni con l’ANAS e gli altri soggetti interessati alla realizzazione.

La **CAMERA DI COMMERCIO DI CUNEO** inquadra la questione infrastrutturale all’interno di un ragionamento sull’economia provinciale. Innanzitutto Cuneo ha un settore agro-alimentare di qualità che è fortemente competitivo nelle esportazioni, con livelli assoluti e tassi di crescita di primissimo piano nazionale. Più in generale l’orientamento alle esportazioni è un tratto caratteristico di molte produzioni industriali.

Da questo punto di vista sia la soluzione stradale che la soluzione ferroviaria, nei diversi valichi alpini, sono da tenere in considerazione, fermo restando le caratteristiche prestazionali di tempi, costi, affidabilità, puntualità. Ad oggi le ferrovie sono largamente insoddisfacenti; si pensi ad esempio alla eccessiva lunghezza del preavviso che è necessario fornire loro prima che mettano a disposizione i carri ferroviari. Nel caso del Tenda, i vincoli al ferroviario sono soprattutto due: la sagoma, che costringe a

sgonfiare le gomme dei camion se vogliono passare col sistema detto delle “autostrade viaggianti” e la mancata elettrificazione della linea.

Ben venga quindi il raddoppio del Traforo stradale del Colle di Tenda, pur sapendo che non è da lì che passerà il grosso delle merci. L’ipotesi del Mercantour era interessante ma forse è più facile raddoppiare l’esistente che puntare su qualcosa di completamente nuovo.

La valenza turistica è certamente prevalente, in un sistema economico che vede il turismo integrato a monte e a valle nella catena del valore territoriale, ad esempio col settore delle produzioni agro-alimentari tradizionali. “Nizza è il ‘nostro’ mare coi: siamo il loro naturale retroterra.” E i prodotti come vino o formaggi, assai apprezzati dai francesi, sono particolarmente competitivi.

Più in generale, il rapporto con la Francia è centrale e la Camera ha una miriade di iniziative congiunte con partner francesi, tramite INTERREG o con collaborazioni bilaterali. La Camera di Commercio di Nizza e la Camera di Commercio Italiana a Nizza sono partner importanti.

Più in generale, tra il Piemonte ed il territorio di Nizza esiste una relazione paritaria che il Nizzardo con Parigi non può permettersi.

L’**UNIONE INDUSTRIALI**, che vede l’opera come **una indubbia priorità**, fa i conti col fatto che il raddoppio non risolverà tutti i problemi: il grosso delle merci verso la Francia passa per la Valle Stura e di lì sul Colle della Maddalena, che ha forti limitazioni in inverno. Fondamentale è inoltre l’Armo-Cantarana che viene ritenuta piuttosto la strada più diretta per la Riviera.

Le stesse stradi statali sono la collasso, soprattutto in zona Fossano e Alba. Veramente importante sarebbe la progettata Piattaforma logistica.

Per quanto riguarda la Valle Vermentagna, non sembra che essa ospiterà nuove rilevanti aree industriali, tanto per saturazione di spazi che in ragione della congiuntura, che non sembra al momento favorire nuovi investimenti.

Allargando il discorso al rapporto coi Francesi, si sottolinea che l’integrazione economica è innanzitutto un interesse italiano, poiché loro

potrebbero avere delle alternative (ad esempio raggiungere la Germania senza passare dalle Alpi) mentre noi no.

L'Italia ha tutto da guadagnare in un nuovo rapporto con la Francia, essendo le merci italiane - e le competenze imprenditoriali - molto competitive (si pensi anche solo alle imprese edili che operano da una parte all'altra del confine).

La **CONFCOMMERCIO** ritiene l'opera **imprescindibile**, tanto più in un contesto che mostra degli arretramenti possibili, col rischio di un blocco in autunno scaglionato (3 gg. alla settimana). Si paventa inoltre il rischio che, a causa di qualche imprudenza, possa avvenire un incidente stradale nel traforo attuale, che rischierebbe la chiusura, anche dato la mancata riassicurazione del tratto francese. C'è già da segnalare un calo dei flussi di francesi interessati al mercato del martedì di Cuneo, appuntamento con i prezzi e la scelta che stava diventando una tradizione, a causa delle chiusure a singhiozzo e del "bando" sui pullman.

Occorre invece, col raddoppio, dare una chiara stabilizzazione di una situazione che maturando può diventare molto dinamica, fatta di turismo, commercio, rivalutazione dei centri storici e di vivibilità dei comuni, anche sull'onda lunga delle Olimpiadi Invernali che hanno effettivamente dato una nuova crescita anche nel cuneese.

Il mondo ambientalista, rappresentato da **PRONATURA**, ha un punto di vista diverso sulle questioni di ordine generale, ma accetta come **opera possibile** il raddoppio del traforo. Esso infatti è una alternativa al ben più impegnativo traforo del Mercantour. Nella stessa logica, si vorrebbe una utilizzazione per le merci molto più ampia della ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza, tanto sul lato della sua elettrificazione che dei servizi ferroviari offerti³³.

In una prospettiva temporale più allargata si potrebbe prendere in considerazione la possibilità che la ferrovia diventi addirittura ad Alta capacità non solo per Nizza ma anche oltre (Marsiglia e poi in Spagna).

³³ I costi dell'elettrificazione potrebbero essere recuperati con *pay-back period* di circa due anni, poiché vi sono diversi impianti industriali, ad esempio nel settore della cellulosa, dello zucchero o del legname che si trovano il servizio ferroviario oggi saturo.

Si riconosce la grande distanza tra ambizioni infrastrutturali e realtà realizzative, per cui lavori anche minimi come il raddoppio del binario tra Fossano e Cuneo risultano estremamente costosi e a tempi dilatati.

Il raddoppio del Tenda va bene, la galleria è indispensabile, con l'ovvio presupposto che vengano utilizzati metodi moderni e rispetto delle norme, con un occhio di riguardo per l'impatto anche visivo (es. evitando sopraelevate) e con gli standard previsti per le strade statali a transito normale (non quindi in una prospettiva autostradale).

Piuttosto andrebbe rimodernato il passaggio per il Colle della Maddalena, già oggi centrale per il trasporto merci, ad esempio con paravalanghe ed una serie di piccole gallerie che lo rendano transitabile in sicurezza tutto l'anno.

Tante piccole opere di sistemazione, miglioramento di punti particolarmente pericolosi, accessi adeguati: l'esempio dell'Austria tra viabilità, mobilità e sviluppo dei piccoli comuni andrebbe tenuto presente.

La stessa Francia ha una politica interessante, con la quale confrontarsi. L'integrazione sarebbe estremamente positiva, con una regione macro-turistica tra mari e monti³⁴ che offra servizi integrati anche ad una clientela extra-europea. Grandi eventi con un bacino d'attrazione transfrontaliero potrebbero far decollare questo tipo di prospettiva, da radicare con azioni sistematiche territoriali.

Il turismo sostenibile è una delle chiavi per valorizzare l'ambiente e le produzioni artigiane in modo congiunto, ad esempio con linee guida qualitative su come realizzare nuove costruzioni e impianti produttivi.

In altri termini, occorre, a loro modo di vedere, una prospettiva integrata tra mobilità (e le sue infrastrutture) ed insediamenti (residenziali, turistici, commerciali, produttivi).

³⁴ Che potrebbe essere connotata con l'aggettivo "maralpino", neologismo degli studiosi dell'Università di Nizza.

4. CONCLUSIONI

Nella lista delle infrastrutture di congiunzione internazionale dell'Italia, il raddoppio del traforo di Tenda occupa un posto rilevante e peculiare. Si tratta di un'opera che gode di **ampio consenso** sul territorio, percepita come **evolutiva** e non rivoluzionaria, costituente elemento indispensabile di un **nuovo protagonismo** del Piemonte e di Cuneo.

Viene avvalorata un'opera concepita come accompagnamento di flussi di traffico leggero che - in modo frequente e tutto l'anno - possano "ricucire" un territorio in cui la transfrontalità è realtà quotidiana. La prospettiva di una integrazione crescente e innovativa con le regioni francesi limitrofe viene vista con grande favore e sono in campo iniziative che potrebbero farla maturare in tempi relativamente brevi.

PARTE II
LA MAPPATURA DELLA PERCEZIONE
DEL POTENZIALE DELL'OPERA
PRESSO GLI STAKEHOLDERS FRANCESI

La parte II mira a ricostruire il punto di vista francese sul raddoppio e sulle sue potenzialità, nella consapevolezza che soltanto una reciproca comprensione delle percezioni e delle aspettative degli *stakeholders* può permettere non solo una sollecita realizzazione dell'opera ma anche una sua adeguata ricaduta ottimale sullo sviluppo delle relazioni transfrontaliera.

Il metodo seguito ha comportato una serie di interviste in profondità ad alcuni soggetti chiave del *decision-making* francese, svolte a Nizza, capoluogo del Dipartimento delle Alpi Marittime.

In particolare sono stati intervistati:

- * José BALLARELLO, vice-presidente del Consiglio Generale del Dipartimento delle Alpi Marittime e membro del Senato di Francia;
- * Bernard LEVERE, capo del dipartimento di gestione del territorio della Camera di Commercio e Industria di Nizza - Costa Azzurra, nonché delegato della Camera nell'Osservatorio Immobiliare della Costa Azzurra;
- * Odile SOLIVÉRÈS, capo del dipartimento studi economici SIRIUS della Camera di Commercio e Industria di Nizza - Costa Azzurra;
- * Anne GIOFFREDO, responsabile di missione "Infrastrutture di comunicazione", nell'ambito della Direzione dello Sviluppo Locale della Camera di Commercio e Industria di Nizza - Costa Azzurra;
- * Pascal BOUTEFOY, capo dell'ufficio degli studi sui grandi progetti stradali, della direzione dipartimentale delle infrastrutture del Consiglio Generale del Dipartimento delle Alpi Marittime;
- * Andrea SANTONI, responsabile della comunicazione della Camera di Commercio Italia di Nizza, Sophia Antipolis, Costa Azzurra.

1. IL RADDOPPIO DEL TRAFORO DEL TENDA: L'IMPOSTAZIONE FRANCESE IN SINTESI

L'opera infrastrutturale del nuovo tunnel al Col di Tenda non rappresenta una priorità statale nazionale francese per quanto riguarda il traffico merci. Esso è invece considerato un atto necessario ai sensi del rispetto della Direttiva Europea sulla sicurezza dei valichi internazionali e della legislatura francese in proposito³⁵.

La variante scelta, su proposta francese, di un secondo tunnel alla stessa altezza di quello esistente è in linea con questa impostazione, che punta a realizzare in tempi brevi e certi un adeguamento ad uno standard di servizio e sicurezza elevato.

L'eventualità di un uso autostradale, che richiederebbe modificazioni profonde anche della Strada Nazionale 304, è rigettata dai poteri locali territoriali e non rientra nelle prospettive né regionali né nazionali. Da parte francese si ritiene che siano stati persi anni preziosi in negoziati che presentavano ambiguità in tal senso e ci si felicita che non siano successi incidenti nel frattempo che avrebbero compromesso pesantemente e per lungo tempo questa direttrice di traffico.

Sul piano delle competenze, lo Stato francese ha trasferito alcuni anni fa la gestione della SN304 al Dipartimento delle Alpi Marittime, con l'unica eccezione del tratto immediatamente transfrontaliero e finanzierà l'opera, secondo la ripartizione quanto concordato con l'Italia. A conclusione dei lavori, trasferirà la gestione anche di tale parte al Dipartimento, secondo una logica di regionalizzazione della questione.

Il raddoppio del Tenda va quindi fondamentalmente contestualizzato nel modello di sviluppo regionale, che a sua volta implica un determinato modello logistico, formalizzato secondo modalità di pianificazione infrastrutturale caratteristiche.

³⁵ Direttiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 167 del 30 aprile 2004) relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea. Istruzione tecnica relativa ai dispositivi di sicurezza nei nuovi tunnel stradali, allegata a "Annexe II" della Circolare interministeriale francese n. 2000-63 del 25 agosto 2000.

2. I MODELLI DI SVILUPPO PREVALENTI DI LUNGO PERIODO NEL DIPARTIMENTO DELLE ALPI MARITTIME E I RELATIVI MODELLI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO

Il Dipartimento delle Alpi Marittime, inserito nella più ampia Regione Provenza-Alpi Marittime-Costa azzurra, è una delle regioni più ricche della Francia e vive una lunga fase in crescita e modernizzazione.

Al di là della presenza diffusa di attività economiche consuete, lo sviluppo del dipartimento è legato a due fondamentali meccanismi sovrapposti, corrispondenti a circuiti virtuosi di accumulazione di capitale fisico e umano.

Il primo modello di sviluppo è centrato sulle dinamiche del **mercato immobiliare**, centro propulsore di una serie di mercati collegati. Lo spazio è diventato, su tutto il litorale, un bene raro estremamente prezioso, con l'espulsione di attività a basso valore aggiunto per unità territoriale ed una rivalutazione costante del patrimonio immobiliare, in parte trainante dovuta a due fattori:

1. nuova residenzialità soprattutto di persone agiate nei pressi della terza età, che provengono da tutta la Francia ma anche dall'Italia, dalla Germania ed altri paesi europei, attratte dal clima naturale e sociale e da servizi dedicati di alto profilo;
2. investimenti immobiliari a scopo di capitalizzazione, data la certezza di una rivalutazione nel tempo, legata all'esternalità positive che il territorio garantisce.

Questi due fattori sono parzialmente collegati, visto che è proprio tra le persone nei pressi della terza età che si ha la massima accumulazione di capitale³⁶. La tendenza generale all'invecchiamento della popolazione ("*Ageing society*") vede emergere una competitività estremamente elevata della Costa Azzurra, che punta ad occupare un ruolo europeo di primo piano in una prospettiva che ne valorizzi gli aspetti più positivi e redditizi.

³⁶ Si pensi al modello di reddito permanente di Milton Friedman e del modello economico simile di Modigliani.

Fattore complementare e dinamicizzante è naturalmente il **turismo**, che ha una storia fin dall'Ottocento e i suoi famosi *hivernants*, ma che si è esteso e rinnovato in tutto il Novecento. Si pensi al ruolo di Saint Tropez negli anni Sessanta e più in generale tutta la Costa Azzurra da quegli anni in poi.

Il turismo balneare ha una lunga stagione estiva, anche grazie ad attività di attrattiva molto ampia ed articolata, mentre in primavera ed in autunno è il turismo congressuale a fare fatturati importanti.

Il *know-how* di accoglienza turistico è molto sviluppato su livelli di professionalità alta e continuativa, lontanissima da quanto spesso succede in economie turistiche a brevi picchi intensi di domanda, nelle quali l'occupazione è troppo stagionale, breve ed intermittente per sviluppare competenze di eccellenza.

In questo modello di sviluppo un ruolo importante lo hanno naturalmente i servizi finanziari collegati al mercato immobiliare e più in generale di investimento, vista l'alta concentrazione patrimoniale in essere.

Il modello logistico corrispondente a questa dinamica economica è un traffico automobilistico leggero, con strade panoramiche, velocità basse e traffico fluido. In città e nelle zone abitate del continuum litoraneo sono frequenti "zone trenta" e "zone venti", a seconda del limite di velocità, nonché piste ciclabili e zone di rispetto della mobilità diffusa pedonale.

"Non si viene a trascorrere lunghi mesi di soggiorno in Costa Azzurra per essere aggrediti da camion e automobili".

Nell'intero territorio dipartimentale, non sono previsti grandi lavori infrastrutturali su strada: si punta piuttosto sul TGV e sull'aeroporto, in fortissima crescita di arrivi.

Il modello pianificatorio degli interventi stradali è basato sull'analisi dei "punti neri" (*points noirs*), identificati tramite analisi statistica, noti per la pericolosità e gli incidenti e prevede un ampissimo ventaglio di miglioramenti puntuali negli snodi critici con rimozione degli elementi specifici di pericolosità. Ne sono stati identificati oltre 200, prioritari sono stati considerati oltre 130 e sono stati aperti in rapida successione un gran numero di cantieri, la cui durata è relativamente corta.

Il presidente del Dipartimento delle Alpi Marittime, nonché Ministro della Gestione del Territorio del governo francese e deputato, Christian Estrosi così scrive: “Nelle Alpi Marittime, la complessità dei rilievi, gli spostamenti quotidiani ed i flussi turistici generano una circolazione stradale sempre più densa. Le difficoltà che essa genera, soprattutto sulla fascia litorale, nuoce alla qualità della vita dei nostri concittadini e all’attrattività del territorio. Già responsabile di 2385 km di strade dipartimentali, il Consiglio Generale vede allargarsi la sua competenza ai 300 km di vie nazionali trasferite con l’Atto Secondo del decentramento. Di fronte a queste sfide, il tempo non è più quello dei grandi progetti e delle discussioni interminabili che finiscono per affondarli, ma è ora del pragmatismo e dell’azione. Al momento della mia elezione alla presidenza del Consiglio Generale, avevo indicato la necessità di un intervento urgente al fine di rendere più fluida e agevole la circolazione. Fondati su criteri di sicurezza e saturazione dei principali assi stradali dipartimentali, uno studio ha recensito 139 punti neri che vanno eliminati sulla rete dipartimentale e su quella di cui il Consiglio sta per assumere la responsabilità, quella delle Strade Nazionali. In questa prospettiva, l’Assemblea del dipartimento ha adottato il 25 novembre 2004 un piano dotato di 1 miliardo e 20 milioni di euro. In un orizzonte di sei anni, esso tende a correggere gli assi dove la saturazione si coniuga col pericolo, a definire un grande schema di investimento stradale e a garantire una migliore sicurezza”³⁷.

Il secondo modello di sviluppo che anima il territorio del Dipartimento è quello legato ad una industria manifatturiera totalmente *high-tech*. L’intuizione di Pierre Laffitte ha generato un caso di scuola internazionale di concentrazione di imprese ad alta tecnologia, in un contesto urbanistico avveniristico: **Sophia-Antipolis**, che oggi associa regolarmente alle grandi imprese (Alcatel, France Telecom, IBM, Lucent Technologies,...) una pletera di piccole e medie imprese ad alta performance, con incubatori che riescono davvero, non solo sulla carta, a favorire la nascita di un gran numero di nuove imprese.

Il successo di Sophia-Antipolis ha attratto un gran numero di giovani qualificati ed ambiziosi, tra cui sempre di più anche italiani. Si pensi ad esempio al Centro Design Toyota che attira molti laureati dei corsi di Ingegneria del Politecnico di Torino.

³⁷ “Plan Routes 2004-2010”, Conseil General, nostra traduzione dal francese.

Si discute molto nella regione se sia possibile replicare questo modello ed in effetti il governo francese ha lanciato a livello nazionale l'identificazione ed il supporto finanziario ed organizzativo ad una serie di Poli di Competitività, classificati a seconda della loro situazione attuale in "nazionali" e "mondiali".

Nel Dipartimento delle Alpi marittime ne sono stati individuati sette, di cui uno mondiale a Grasse nel settore della profumeria, storicamente eccellente in Provenza.

La direzione è chiara: niente produzione manifatturiera a basso valore aggiunto, ampia occupazione di suolo e scarichi industriali a rischio ambientale (coi relativi costi di smaltimento). I criteri selettivi sono massimi nei diversi Poli di Competitività ma di fatto sono molto elevati in tutto il territorio.

Questa tipologia produttiva e logistica è peraltro in espansione territoriale, andandosi a ricollegare alla regione eccellente di Rhône Alpes, a Grenoble e l'ambiziosa Lione, modello di pianificazione di lungo periodo.

Il modello logistico corrispondente non prevede flussi materiali di grandi dimensioni, ma piuttosto di alto valore, che tendono ad utilizzare l'aereo piuttosto che la gomma, anche in relazione al mercato globale a cui sono orientati. La movimentazione dell'aeroporto di Nizza, il secondo di Francia, è anche legato a questo tipo di sviluppo.

In altri termini, questa regione è all'avanguardia in fatto di produzione ed utilizzo della tecnologia; telecomunicazioni, informatica e telematica sono utilizzati correntemente e in modo diffuso, al punto che il commercio elettronico, da nicchia più o meno sviluppata, si sta trasformando in modalità *standard* di fornitura B2B o B2C. La logistica adeguata al commercio elettronico è peraltro fatta di consegne frequenti su piccoli lotti, dovendo competere con la tradizionale distribuzione "a scaffale" (di libreria, supermercato, etc.). Da questo punto di vista, il futuro, e per molti versi già il presente, è legato ai cosiddetti Intelligent Transport System, a forte contenuto tecnologico.

3. IL POSIZIONAMENTO DELLE RELAZIONI TRASFRONTALIERE ED I RELATIVI MODELLI LOGISTICI NELLA PERCEZIONE DEGLI *STAKEHOLDERS* FRANCESI

I decisori francesi attribuiscono grandissima importanza all'Italia ma sottolineano che molte opportunità sono ancora da cogliere davanti a noi e che il vero salto di qualità che vi è stato nelle relazioni dell'Euroregione tra Alsazia e parti della Svizzera e della Germania non è ancora stato compiuto.

L'ipotesi di qualche decennio fa di **complementarità** tra le produzioni francesi e italiane, che relegava all'Italia il ruolo di fornitore agricolo e manifatturiero dotato di sola competitività di prezzo, **lascia invece il posto** ad una idea di **convergenza di modelli di sviluppo**, i cui tratti distintivi sono identificati con l'alto pregio territoriale, lo sviluppo sostenibile, la pianificazione territoriale di lungo periodo.

Si guarda in particolare a Torino ed al suo Piano Strategico, basato, in estrema sintesi, su internazionalizzazione, alta tecnologia e turismo come ad un territorio che ha scelto un terreno potenzialmente comune.

In effetti, con tutto il Piemonte le relazioni sono buone anche se non si nascondono le difficoltà, anche legate ad una immagine sostanzialmente invecchiata. Si pensi ad esempio al giudizio sul vino, fermo allo scandalo del metanolo, ed invece la grandissima evoluzione della qualità verso l'alto che ha caratterizzato le produzioni italiane.

Similmente, le relazioni con la Liguria sono improntate da un confronto serrato che vede, agli occhi francesi, una loro netta superiorità in fatto di difesa dell'ambiente marino e collinare, competenze turistiche, capacità di costruire valore aggiunto.

In altre parole, l'Italia deve puntare sulle sue produzioni di eccellenza, se vuole essere all'altezza di una relazione impegnativa, esigente ma potenzialmente molto remunerativa

In altri termini, **i traffici transfrontalieri** leggeri sono visti come **molto sottodimensionati rispetto al potenziale di interazione**. C'è grande disponibilità a impegnarsi in un percorso di co-evoluzione territoriale, facilitata dall'adozione in Italia di una pianificazione territoriale di lungo

periodo che i Francesi possono vantare da tempo. Si inizia a parlare la stessa lingua, ad usare gli stessi orizzonti temporali, gli stessi approcci integrati.

Anche la scala dimensionale della pianificazione è congruente, come mostra la Comunità di Agglomerazione della Riviera Francese, ente sovracomunale del territorio direttamente interessato al raddoppio, che ha approvato un piano di sviluppo di lungo periodo che ribadisce i fondamentali di uno sviluppo sostenibile.

In questa prospettiva, **gli investimenti trasportistici** rappresentano la dimostrazione di una volontà credibile di integrazione e devono essere considerati in una logica fin da subito multi-modale che enfatizza la complementarietà e selettività modale. Il trasporto aereo, quello stradale, quello ferroviario e quello marittimo sono tutti visti in modo integrato, teso a garantire alti livelli di competitività ai flussi di merci e di persone.

L'aeroporto di Cuneo - Levandigi, con il suo difficile posizionamento competitivo, viene visto come ottimo *stroke* dell'*hub* di Nizza, secondo aeroporto di Francia, con voli verso tutto il mondo, con punte di specializzazione, ad esempio, verso le terre da cui provengono gli immigrati, ma anche verso tutti i principali mercati di sbocco delle produzioni agro-alimentari di qualità di cui la provincia di Cuneo è fortemente dotata.

La ferrovia Cuneo - Ventimiglia - Nizza viene vista come di grandissimo interesse per merci e flussi turistici caratteristici del modello maralpino (terza età, agio, possesso di case), soprattutto se elettrificata e migliorata col progetto di "spina ferroviaria" nella stazione di Ventimiglia, che consentirebbe un tragitto unitario.

Il trasporto marittimo viene visto, anche nella versione delle Autostrade del mare, come una alternativa da pienamente esplorare per il traffico merci, anche al fine di contenere il congestionamento della autostrada A8 tra Ventimiglia e Nizza, sulla quale transitano sempre di più merci rivolte ai nuovi stati membri dell'Unione Europea.

Al traforo del Tenda viene attribuita una importanza chiave per lo sviluppo di un traffico trans-regionale di persone che giornalmente, settimanalmente

o comunque frequentemente utilizzano al meglio le risorse e le attrattive territoriali disposte in tutto l'arco maralpino.

PARTE III
LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI
DEL RADDOPPIO SUL SISTEMA
DELLE RELAZIONI TRANSFRONTALIERE

La parte III **valuta la portata dell'opera** in termini trasportistici e relazionali.

Esso costituisce uno studio autonomo e indipendente, che si relaziona criticamente alle evidenze documentarie raccolte.

1. GLI AMBITI ATTESI DI RICADUTA DELL'OPERA

Il raddoppio del traforo del Col di Tenda, così come è impostato oggi, presenta ricadute principalmente sulla popolazione dei territori piemontesi, liguri e provenzali, migliorando le comunicazioni per un bacino ulteriore che va dalla Lombardia alla Linguadoca.

Esso consente di rendere certo un passaggio che è continuamente posto in pericolo da aspetti critici di sicurezza, ormai non più a norma, e di transitabilità, limitata giornalmente. Esso scongiura la possibilità, non del tutto impossibile, di una chiusura estesa nel tempo della direttrice a causa di eventi estremi, come un incidente, il che porterebbe alla cancellazione di tale percorso dalla “mappa mentale” di molti dei suoi attuali utilizzatori.

Anche il traffico merci verrà facilitato dalla nuova infrastruttura, sia pure con un transito di veicoli pesanti neppure lontanamente paragonabile a quello di una autostrada.

Di conseguenza, l'impatto ambientale dell'opera, molto ridotto nel punto esatto del traforo, dovrà essere gestito in modo attento nei tratti a monte e a valle.

Il presente rapporto di valutazione parte da una analisi strettamente trasportistica, di tipo piuttosto micro-territoriale, per poi inquadrare i flussi all'interno di una rete di relazioni misurate e previste nell'ambito degli studi preparatori dell'opera.

Per comprendere le dinamiche economiche e sociali su cui impatta e con cui interagisce l'infrastruttura è stato necessario ricostruire, nella parte di consultazione degli *stakeholders*, una serie di fattori che, messi a sistema, delineano una macro-tendenza a cui il raddoppio contribuirà: la convergenza tra i modelli di sviluppo transalpini rispetto ad alcune loro variabili chiave, al di là dell'ovvia differenziazione che connota qualsiasi comparazione territoriale.

In particolare, lo studio alterna momenti in cui si sottolineano gli elementi di razionalità individuale dei decisori / utenti ad analisi deliberatamente di scenario meso-territoriale. Si connettono regolarmente aspetti economici ed aspetti sociologici, nella convinzione che il territorio sia comprensibile solo

con una effettiva integrazione tra aspetti che le discipline scientifiche tendono a tenere separate.

2. LE RICADUTE TRASPORTISTICHE DIRETTE

La costruzione del secondo tunnel parallelo a quello esistente prevede una lunghezza di 3198 m che potrà essere percorsa ad una velocità legale massima di 70 km/h, ed una velocità progettuale di 80 km/h. Rispetto al percorso attuale di 3184 m non vi sono accorciamenti fisici di tracciato.

La velocità di percorrenza effettiva sarà però presumibilmente superiore a quella attuale, data la maggiore sicurezza complessiva. Si può quindi stimare l'accorciamento diretto immediato dell'opera in 3 minuti.

Si noti che la sezione trasversale della nuova galleria, fissata dalla Conferenza Intergovernativa con l'approvazione del progetto preliminare, consente la circolazione a velocità normale di un veicolo leggero e/o di un veicolo pesante nonostante la presenza di un veicolo pesante fermo, nell'utilizzo della carreggiata a senso unico, tipico della fase a regime del tunnel.

In effetti dopo la costruzione della nuova galleria, che richiederà - a seconda delle stime - 4 o 5 anni, è previsto l'allargamento della galleria esistente, il che richiede a sua volta alcuni anni di lavoro durante i quali evidentemente rimarrà chiusa³⁸. Durante tale periodo la nuova galleria sostituirà in toto quella presente, con un doppio senso di marcia. È solo dopo la conclusione dei lavori in quella esistente che si potrà effettivamente utilizzare ogni galleria in un solo senso (quella nuova verso la Francia e quella rinnovata verso l'Italia) e quindi ciascuna a doppia corsia.

Nel proseguo, salvo precisazione, la valutazione si intende relativa alla conclusione di tutti i lavori.

La portata oraria massima nel punto del Col di Tenda verrà allora fortemente ampliata, nel senso che:

1. i veicoli leggeri potranno contare su due corsie anziché una per ogni senso di marcia;

³⁸ Il Progetto definitivo di Maggio 2006 indica che "la totalità delle opere può quindi essere ultimata entro un periodo complessivo di 87 mesi, vale a dire poco più di 7 anni".

2. i veicoli pesanti potranno passare uno per ogni senso di marcia anziché essere alternati rigidamente ogni 15 minuti come necessario finché entrambe le gallerie non sono a regime.

Il risparmio di tempo per i mezzi pesanti è quindi stimabile in circa 18 minuti massimi, tenendo conto della formazione della coda in occasione del semaforo rosso e della più alta velocità di percorrenza.



Foto 5 - Inserimento dell'imbocco

Fonte: Relazione tecnico-illustrativa del Progetto Definitivo del nuovo tunnel del colle di Tenda (Maggio 2006), ANAS - DDE 06 - CETU - CETE MEDITERRANEE, pag. 46.

In una giornata tipo rilevata nel 2002, il traffico risultava di 3230 mezzi leggeri e 50 mezzi pesanti³⁹, il che corrisponde ad un risparmio totale stimato di 10140 minuti al giorno a parità di traffico⁴⁰.

³⁹ Fonte: Progetto definitivo (Maggio 2006), versante francese, p. 8.

⁴⁰ Considerando 3 minuti per ogni veicolo leggero e 9 minuti per ogni veicolo pesante, sottoposto a stop in un momento stocastico rispetto al sul giungere all'imbocco.

La Relazione tecnica-illustrativa del Progetto definitivo di Maggio 2006 riporta la seguente estrapolazione del traffico veicolare:

Anno	Traffico medio giornaliero (media annuale)	Traffico medio giornaliero (solo estate)	Traffico medio giornaliero (extraestivo)
2001	3425	5700	2970
2005	3660	6160	3160
2010	3970	6730	3420
2015	4330	7300	3740
2020		7457	3821

Essa è basata su rilevazioni 2001 e l'applicazione di una crescita media costante percentuale dei flussi di veicoli leggeri e di veicoli pesanti, dove i primi sono ipotizzati crescere al 2% annuo ed i secondi al 3%.

Le rilevazioni 2001 si riferiscono a rilevazioni effettuate sul versante francese (un giorno in agosto e un giorno in settembre) e sul versante italiano (un giorno al mese da marzo a dicembre per un totale di 9, di cui in 5 il traffico è stato registrato sulle 24 ore e nei rimanenti 4 per l'intervallo diurno 7.00-19.00).

La proiezione percentuale lineare è una procedura consueta nelle opere trasportistiche, anche se le dinamiche registrate negli anni precedenti mostrano fluttuazioni abbastanza ampie. A partire dal valore iniziale di 2470 veicoli giornalieri medi annuali, tra il 1986 e il 1996 la crescita totale era stata del 9%, leggermente inferiore all'1% annuo. Nel solo 1997 la crescita è stata del 23%, con un ulteriore 5% totale in più al 2000. Tra il 2000 e il 2002 si è avuto un calo del 6%. È solo eliminando tutte queste oscillazioni che si ottiene il 2% annuo tra 1986 e 2002 che è servito come base di calcolo per l'extrapolazione al 2015.

Il periodo estivo vede una concentrazione del traffico notevole e in rapida crescita. Nel 1986 il traffico medio giornaliero estivo era di 4350 veicoli, che diventavano 4980 nel 1996 (+14%) e 5190 nel 1997 (+4,3%) e 5840 nel 2000⁴¹.

⁴¹ I dati estivi del 2002 "non sono ancora noti" nel Maggio 2006. Idem, p. 9.

Questo *pattern* annuale suggerisce che le fluttuazioni d'uso dell'infrastruttura sono fortemente legate al turismo e meno a flussi produttivi, che tenderebbero invece a far massicciamente i dati di agosto.

È peraltro evidente che la congestione di un nodo di una rete trasportistica dipende dall'esatto ammontare di veicoli che tentano di passare nella stessa fascia oraria. A parità di flussi giornalieri medi, la concentrazione in poche ore fondamentali, legate ad esempio ai ritmi di ingresso e uscita dal lavoro, crea "code" e disagi che non ci sarebbero in caso di maggiore equidistribuzione diurna. *A fortiori*, una media settimanale non distingue tra traffico legato al *week-end* (ad esempio per motivi di turismo) da quello legato ai giorni feriali.

Tenendo conto che la portata massima in condizioni di viabilità normale del tunnel attuale si situa intorno ai 600 veicoli orari, i valori 2005 stimati sembrano indicare un traffico piuttosto scorrevole fuori dalla stagione turistica, corrispondente a un utilizzo del 22%. Viceversa i flussi estivi vedono un utilizzo del 42%, assai probabilmente a sua volta con picchi concentrati secondo *pattern* rigidi di week-end e ferie (agostane e non) nei quali si cumulano effettivamente code e disagi.

Il raddoppio consentirà, secondo il progetto, di giungere ad una portata massima di circa 1000 veicoli all'ora, dando una risposta significativa a tale congestione.

Pur avendo margini di aleatorietà maggiori di quanto non mostri l'extrapolazione percentuale lineare, **la tendenza crescente inerziale del traffico è assai plausibile** e la concentrazione in estate dei flussi renderebbe il tunnel di Tenda sempre più **congestionato**.

Naturalmente la tendenza spontanea del traffico deve essere corretta con la presa in considerazione dell'effettuazione stessa dell'opera di raddoppio del traforo, che modificherà i costi percepiti del percorso, con l'**induzione di traffico** dovuta:

- all'aumento della frequenza degli spostamenti desiderati a causa della nuova offerta;
- all'attrazione di traffico che altrimenti sarebbe passato per un altro itinerario.

Tale analisi è stata compiuta e aggiornata nel marzo 2006 da Cete Mediterranée. Essa ricorda che rispetto all'analisi svolta nel 1996 sulla realizzazione del nuovo tunnel di Tenda "il traffico previsto sulla rete considerata appare oggi sopravvalutato. Il progetto iniziale prevedeva in effetti una fase in cui la relazione Ventimiglia - Cuneo sarebbe diventata a due carreggiate, nella prospettiva di attribuirle delle caratteristiche autostradali nella sua fase definitiva. L'obiettivo di questo studio è di aggiornare le previsioni del traffico tenendo conto dei dati più recenti, in termini di caratteristiche stradali, e delle nuove ipotesi di crescita del traffico e sulla base degli ultimi conti conosciuti. La valutazione economica del progetto è stata effettuata col software applicativo ARIANE 06⁴².

Il documento utilizza un modello a grafo che tiene conto delle principali vie di comunicazione della regione direttamente interessata:

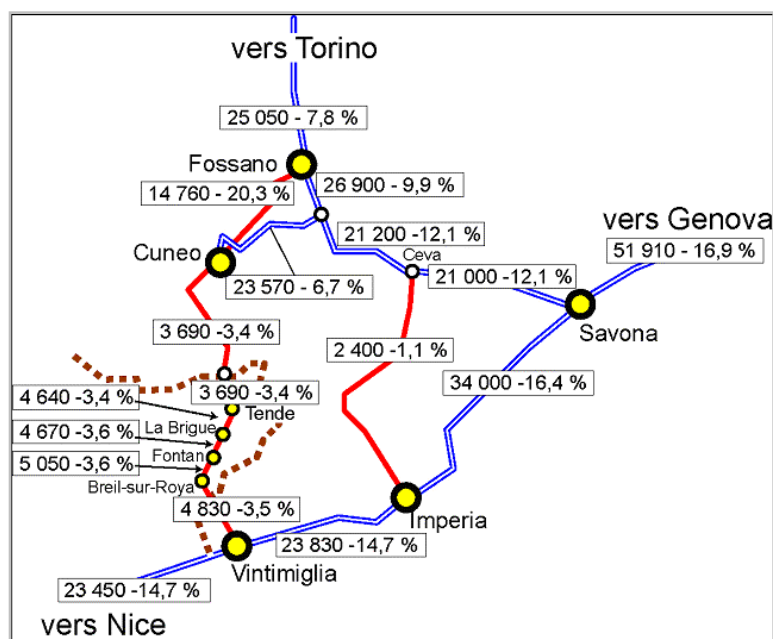


Figura 4 - Situazione al 2005 con l'attuale rete stradale⁴³

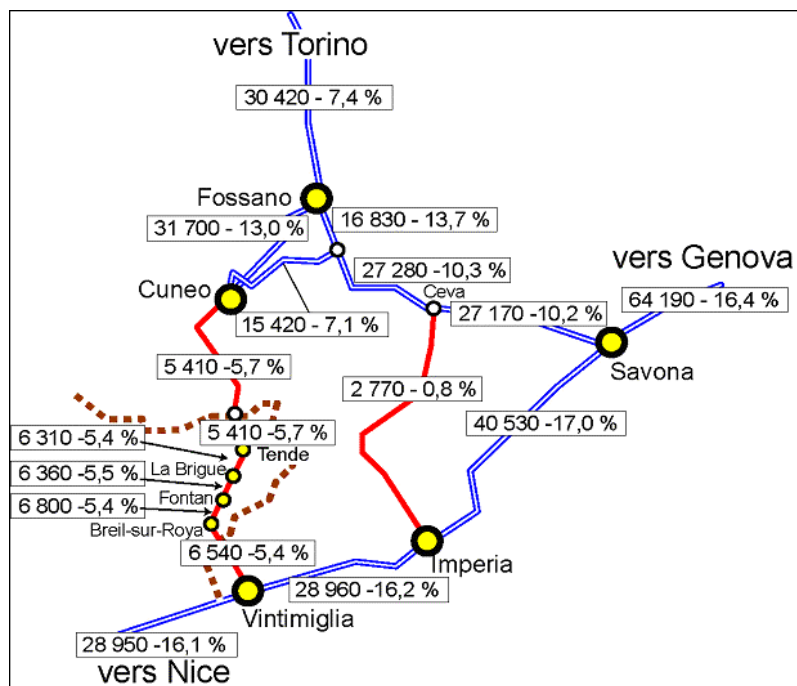
⁴² Actualisation de l'étude de trafic-économie, marzo 2006, p. 2, nostra traduzione dal francese.

⁴³ Idem, p. 12.

Il traffico a Tenda è circa 6 volte inferiore a quello della A8 Imperia-Ventimiglia-Nizza e contiene una parte di traffico pesante circa pari a un quarto (in percentuale). La connotazione prevalente si conferma quindi molto lontana da quella di una autostrada.

La realizzazione del raddoppio del tunnel comporta la seguente variazione al 2015:

Figura 5 – Traffico al 2015 con il raddoppio del Tenda



Il traffico stimato giunge ad essere di 5410 veicoli medi giornalieri annui, di cui circa 308 veicoli pesanti. Questa previsione tiene conto, oltre che della realizzazione in sé dell'opera, della crescita complessiva dei flussi tra Italia e Francia, nonché dell'autostrada Asti - Cuneo con l'attribuzione di carattere autostradale al tratto tra Fossano e Cuneo. Tale attribuzione però non è oggi più giustificata, visto il tracciato definitivo che conferma piuttosto la "Z" territoriale. Peraltro, ai fini del Tenda questa differenza non è cruciale, nel senso che il modello utilizzato in questo studio mostra che "il

traffico nel tunnel di Tenda non è che poco interessato da questa modifica”⁴⁴ che implica un incremento di soli 100 veicoli e la costanza della quota di traffico pesante.

A prescindere da tale questione, i valori numerici relativi alla mappa precedente sono i seguenti:

	Réseau référence 2015				Réseau avec projet 2015				Evolution		
	TMJA	%PL	VL	PL	TMJA	%PL	VL	PL	TMJA	VL	PL
Tunnel de Tende N204	4 310	3,8	4146	164	5 410	5,7	5 102	308	1 100	956	144

Il miglioramento della connessione indurrebbe un incremento del traffico del 25% totale e di 87% del traffico pesante. Rispetto alla situazione misurata nel 2002, l'incremento del traffico giornaliero medio annuale è del 167% e 616% del traffico pesante (308 rispetta a 50).

Questo incremento non comporta una riduzione assoluta del traffico in altre direttrici alternative, quali l'A8, che anzi vede crescere notevolmente il suo carico.

Questo tipo di dinamica mantiene il carattere fondamentale della strada ma certamente impatta sui paesi sui due versanti italiano e francese che sono direttamente attraversati (soprattutto in Francia) senza godere di circonvallazioni.

In termini comparativi il traffico pesante previsto da questo studio diventa paragonabile, pur se leggermente inferiore, a quello che nel 2002 passava per il Monginevro (360) o il Monte Bianco (350)⁴⁵.

Rispetto poi al traffico di veicoli leggeri, lo studio non distingue tra flussi estivi e flussi extra-estivi, portando piuttosto la media annuale futura ai valori che oggi contraddistinguono i flussi estivi. Dato il *pattern* che vede il traffico leggero fortemente concentrato in estate, è plausibile considerare che, in tale scenario previsivo, in estate la strada Cuneo-Nizza risulterebbe molto significativamente più trafficata di oggi.

⁴⁴ Idem, p. 13-14.

⁴⁵ Observatoire des trafics à travers les Alpes du Sud, Cete Méditerranée, ottobre 2004, p. 62.

Mantenendo la costante di stagionalità misurata nel 2001, che vede l'estate essere del 66% più alta della media annuale, il traffico d'estate arriverebbe a 9000 vetture al giorno, con una saturazione dello snodo di Tenda pari al 37%, tenuto conto di una portata stimata massima di 1000 veicoli all'ora.

L'insieme di queste previsioni fornisce motivo di riflessione. Esse mostrano cosa potrebbe succedere in connessione al raddoppio del Tenda in assenza di politiche di accompagnamento specifico e di un salto di qualità nell'integrazione transfrontaliera.

3. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLE RELAZIONI TRANSFRONTALIERE: DALLA COMPLEMENTARITÀ ALLA CONVERGENZA DEI MODELLI DI SVILUPPO

Il raddoppio del traforo del Tenda costituisce un punto di svolta reale nel modo con cui cittadini ed imprese percepiscono lo spazio di riferimento delle loro attività. Italia e Francia vengono collegate non più da un passaggio "fragile" ma attraverso una cerniera che costituisce un incardinamento definitivo di una relazione che guarda al futuro.

La lunga gestazione del progetto e l'avvio effettivo dei lavori permettono di avere un'ampia risonanza dell'iniziativa che, soprattutto se considerata all'interno del tipo di sviluppo che i due territori stanno coltivando, può realisticamente modificare le "mappe mentali" dei decisori, tanto individuali che collettivi. Per "mappa mentale" intendiamo la strutturazione percepita dello spazio antropico, fatta di ambiti "immediati" o "vicini", distinti da "lontani" e "improponibili", secondo "gradienti di impedenza spaziale" che costruiscono una metrica di distanza percepita.

La "razionalità limitata" dei decisori tende a far cercare e a selezionare soluzioni all'interno di un ambito territoriale considerato accessibile, non tanto rispetto a valori quantitativi deterministici e precisi di tempi e costi di percorrenza, quanto a macro-categorie mentali, che tengono conto anche di rischio e incertezza (es. variabilità dovuta a traffico, code, incidenti, chiusure notturne, ecc.).

Grazie al raddoppio, viene ad espandersi significativamente l'ambito territoriale che i soggetti considerano accessibile senza "sorprese". La stabilizzazione della direttiva Cuneo-Nizza è quindi un fattore che modifica che cosa è "normale" fare di qua e di là dal confine, anzi tende a ridurre la percezione stessa del confine come barriera discriminante.

Naturalmente ciò non sarebbe possibile se fosse un'opera nel "deserto" con attori che si "voltano le spalle". Ma tutti gli *stakeholders* intervistati, che a loro volta hanno ben motivato questo fatto, hanno invece sottolineato la vera comunanza che sta crescendo tra queste due parti di Francia e di Italia.

In sintesi, ciò che emerge è un passaggio di grande scala da una relazione basata sulla complementarità ad una basata sulla convergenza di modello di sviluppo. Le diversità strutturali tra le regioni interessate si stanno nettamente riducendo e i settori economici trainanti, pur con tutte le loro micro-variazioni, tendono più a sovrapporsi che a contrastarsi.

Se un tempo l'Italia poteva passare come paese agricolo, dualistico, con un triangolo industriale Milano-Torino-Genova imperniato sull'industria pesante di grande scala oggi tutti questi territori si sono riappropriati di altre vocazioni e di altre economie e modelli di sviluppo. Questa parte d'Italia si connota piuttosto per l'industria leggera, i distretti industriali, le produzioni *high-tech*, le sinergie intersettoriali turismo - artigianato - agro-alimentare di qualità, i meccanismi virtuosi del *Made in Italy*.

Se un tempo l'Italia poteva essere all'origine di flussi di manodopera a bassa qualificazione, rivolta al settore edile e al manifatturiero pesante, oggi anche i disoccupati cercano lavori complessivamente terziari e con maggiore contenuto intellettuale e creativo.

Una Francia orgogliosa dei suoi luoghi e delle sue tradizioni guardava all'Italia come *competitor* a basso costo, dedito al *dumping* sociale ed ambientale; oggi la centralità delle politiche per la qualità connota la Liguria, il Piemonte, la Lombardia, l'Emilia-Romagna in un modo tale da poter modificare profondamente questa immagine.

Di converso, il nuovo modello di competitività complessivo italiano, che vuole fare della qualità il suo *asset* strategico principale, verrebbe rafforzato da una relazione commerciale (e non solo) con la Francia, visto che i consumatori francesi la apprezzano e sono pronti a pagare un adeguato *premium price*.

La transizione dalla complementarità alla convergenza ha importanti implicazioni nel tipo di commercio internazionale che viene generato e sul ruolo delle infrastrutture di collegamento.

Il commercio internazionale che si instaura tra due territori complementari tende a rafforzare in ciascuno la propria specializzazione macro-settoriale (*inter-industry trade*) mentre un modello di convergenza tende a supportare la micro-specializzazione con offerta da parte di entrambi di prodotti differenziati appartenenti al medesimo settore (*intra-industry trade*).

Si pensi ad un modello di due settori (turismo e industria pesante) e due regioni, che “all’inizio” presentano entrambi. Quando esse vengono connesse l’una all’altra, ciascuna finisce per specializzarsi in un solo settore: la regione che ha un vantaggio competitivo nel turismo tende “assorbire” anche la domanda turistica che proveniva dall’altra, eliminando tale settore nell’altra regione, in cui la produzione manifatturiera diventa esclusiva. Invece, in una convergenza di modello entrambe le regioni offrono più turismo con maggior livello di micro-servizio differenziato, incrementando l’arrivo nella macro-regione di più turisti e, similmente, più industria, con un’evoluzione interna al settore manifatturiero verso produzioni che consentono la differenziazione di prodotto.

In termini di **coesione sociale** transfrontaliera, l’apertura di un’infrastruttura che connette due regioni, quando esse:

- si trovano a livelli di sviluppo molto diversi (una è “avanzata” e l’altra è “arretrata”);
- sono rimaste a lungo fortemente separate;
- vengono radicalmente “avvicinate”.

può avere un esito piuttosto drammatico: la regione forte espande le sue vendite nella regione debole, che non ha di che fornire a quella forte. La regione debole entra in crisi e si “desertifica”. La crisi economica abbassa l’occupazione e i salari, rendendo attraente per l’investitore della regione forte l’apertura di investimenti diretti. Questo fa ripartire la regione debole in una relazione subalterna a quella forte, fino a che il miglioramento economico, che comunque questo tipo di sviluppo comporta, non permetta una nuova fase di imprenditorialità endogena.

Non è questo il tipo di andamento che è ragionevole prevedere per il raddoppio del Tenda:

- le regioni connesse non si situano in posizioni troppo distanti per quanto riguarda il livello di sviluppo;
- esse sono già discretamente connesse, con fenomeni di mutuo adattamento di medio-lungo periodo in atto;
- il nuovo tunnel non altera in modo così violento tempi e costi di spostamento.

Esso piuttosto andrà a velocizzare tendenze in atto, in cui gli aspetti di convergenza prevalgono nettamente su quelli di divergenza, così come descriviamo più nel dettaglio rispetto a tre macro-aree:

- la connessione turismo-residenzialità,
- il mercato del lavoro,
- i servizi alla popolazione.

3.1. Integrazione del modello turistico-residenziale

Il benessere diffuso che oggi connota tanto l'Italia del Nord che le regioni francesi ha un suo portato specifico in una proprietà immobiliare di case (prime e seconde) molto ampia. Il *trend* crescente dei valori al metroquadro è uno dei grandi effetti dell'unificazione monetaria europea, coi suoi bassi tassi d'interesse e con la sua stabilità di lungo periodo garantita da una banca centrale indipendente.

Le alterne vicende borsistiche e le dinamiche reddituali inter-generazionali hanno spinto molti investimenti in immobili nuovi e ristrutturati, spesso con caratteristiche buone o ottime di qualità intrinseca.

Il modello descritto per la Francia meridionale nel *report* sugli *stakeholders* d'oltralpe risulta quindi amalgamarsi in modo abbastanza solido con quanto avviene in Italia.

Da oltre vent'anni, gli italiani hanno fortemente investito in immobili in Costa Azzurra, attratti da un insieme di fattori climatici, economici e fiscali. La Camera di Commercio Italo-Francese ha calcolato che un terzo del mercato immobiliare francese nelle regioni interessate è costituito da acquisti di italiani.

La casa si rivela come bene di investimento godibile dal valore crescente ma sempre più spesso si trasforma, con gli anni, da "seconda casa" a "casa principale", come conseguenza della soluzione del problema noto sul mercato immobiliare come "nido vuoto", cioè di case grandi perché ospitavano una famiglia ampia che diventano eccedenti quando i figli formano la propria famiglia e vengono vendute, coi genitori che trovano razionale spostarsi nella seconda casa, più confortevole, una volta terminati i legami lavorativi che trattenevano nella città di origine.

Già oggi sono più di 23.000 gli italiani ufficialmente residenti sulla riviera francese.

A sua volta, il turismo invernale di Limone in provincia di Cuneo, posto sulla strada che porta al Col di Tenda, è fondamentalmente un turismo di seconde case a valenza più immobiliare che di ospitalità alberghiera.

La residenzialità di lungo periodo di persone di redditi elevati genera un effetto “Florida” in cui la stagione turistica smette di essere esclusivamente concentrata nel momento delle ferie dal lavoro e invece può allungarsi per tutto l’anno. Gli eventi turistici diventano economicamente sostenibili in ogni momento e anche località minori diventano meta di viaggi brevi: è l’opposto esatto del pattern dei turisti giapponesi che, venendo da molto lontano e avendo pochissimi giorni, vedono rigorosamente dell’Italia solo il “turisdotto” Venezia-Firenze-Roma. Chi risiede in una macro-regione ricca di luoghi di un’attrazione non eccezionale li frequenta poco per volta tutti, con una maggiore diffusione territoriale e temporale.

Questo corrisponde molto bene ad un territorio come quello piemontese e ligure, che vede certo delle eccellenze mondiali per alcune “perle” alpine e litoranee ma che è fondamentalmente “bello di frequente” con luoghi ameni, escursioni interessanti, musei e centri culturali diffusi.

L’incremento del turismo si può quindi definire come uno degli sviluppi di maggiore impatto dell’opera.

Sul piano dell’uso delle infrastrutture un turismo di questo tipo assicura un transito più regolare, con un uso non solo estivo, ma sostanzialmente in tutti i *week-end*, con interessanti possibilità di motivazioni alla mobilità anche infrasettimanale: per chi è in pensione tutti i giorni sono domeniche.

Questo tipo di dinamica, che agisce congiuntamente su domanda e offerta, apre potenziali di mercato sicuri per l’apertura di nuovi insediamenti turistici che, culturalmente orientati alla logica della sostenibilità, paradigma della redditività di lungo periodo, andranno a inserirsi nel più generale processo di riqualificazione e sviluppo territoriale.

3.2. Integrazione del mercato del lavoro

Il mercato del lavoro occupa un ruolo centrale nella costruzione di redditi, competenze e stili di vita. Esso è il luogo dove avviene un'accumulazione di competenze tecnico-professionali e attitudinali grazie a meccanismi di *learning*, sia espliciti che impliciti.

L'Italia ha una delle più alte disoccupazioni giovanili d'Europa per due motivi fondamentali:

- una dinamica solo di recente orientata alla crescita del numero totale degli occupati, per cui gli *outsider* (giovani e donne) hanno difficoltà ad inserirsi in un mercato occupato dagli *insider* (attuali occupati);
- uno scollamento particolarmente elevato tra educazione (secondaria, universitaria e professionale) e requisiti competenziali del mercato del lavoro.

In assenza di un forte valore professionalizzante del titolo di studio, riconosciuto dal mercato, l'assunzione è legata al requisito dell'esperienza pregressa, che però non può essere acquisita se non venendo assunti. Si crea quindi un circolo vizioso che, unito ad età piuttosto elevate nel conseguimento del titolo di studio più elevato, sposta i tempi di vita e le sequenzialità del ciclo di formazione delle famiglie.

Questo quadro sta iniziando a mutare grazie, da un lato, alla riforma universitaria e, dall'altro, alla flessibilizzazione del mercato del lavoro, con formule di stage o assimilabili sempre più frequenti. Entrambi i meccanismi, però, se da un lato permettono effettivamente un primo passo dentro al mercato del lavoro a chi ne sarebbe stato escluso, non necessariamente garantiscono che nello svolgere le mansioni assegnate si sviluppino competenze di eccellenza. In altre parole, una laurea breve tende a dare nozioni meno approfondite e i lavoro precari tendono a riguardare funzioni non-*core* dell'azienda. L'evoluzione verso posizioni *core* meglio retribuite dipende dalla conquista di competenze che non sempre riescono ad essere conseguite⁴⁶.

⁴⁶ Oltre che naturalmente da un allargamento del numero degli addetti del "*core*", il che tendenzialmente significherebbe, nelle piccole imprese, una crescita dimensionale dell'azienda nel suo complesso, cosa che in Italia tende a non avvenire. Il fenomeno delle medie imprese,

Una delle chiavi di svolta che l'individuo ha a sua disposizione è quella di by-passare le difficoltà strutturali del sistema-Paese nel quale si trova, con tutte le caratteristiche regionali e locali che di volta in volta lo qualificano, per trovare invece impiego all'estero. Nel nuovo quadro di riferimento, emergono agli occhi del datore di lavoro competenze che non sarebbero state riconosciute, fornite da meccanismi sociali tutti italiani ed una scuola italiana che nel confronto internazionale finisce per fornire contributi importanti, e si riducono al minimo le interferenze che, ad un'analisi passionata di competenze personali, esercitano i fattori relazionali pregressi (raccomandazioni e *referral hiring*).

In altre parole, trovare all'estero un lavoro qualificato è più facile che in Italia, soprattutto per persone che effettivamente hanno un buon curriculum scolastico.

Tutto questo ha generato negli ultimi anni una certa "diaspora" giovanile che ha premiato soprattutto paesi come l'Inghilterra e l'Irlanda che, da un lato, vivono un lungo periodo di mercato del lavoro in espansione e, dall'altro, utilizzano l'unica lingua straniera che abbia un significativo insegnamento in Italia: l'inglese⁴⁷. Questo tipo di emigrazione ha tutte le caratteristiche per essere temporanea, in quanto il rientro in Italia, che restituisce una serie di valori relazionali e sociali, può corrispondere ad un lavoro che valorizza l'esperienza acquisita.

L'Europa della libera circolazione del lavoro, così come voluta col Mercato Unico del 1992, sta lentamente portando i suoi frutti.

In questa dinamica, la relazione tra le zone della Francia e dell'Italia congiunte dal Tunnel di Tenda presenta delle potenzialità molto ampie che potrebbero seriamente essere messe in moto dalla nuova "mappa mentale" tanto dei giovani che delle imprese.

con la relativa managerializzazione e articolazione di ruoli, è ancora una volta centrale per dare uno sbocco a questo tipo di dinamica. Per una discussione approfondita e territorializzata di questi temi si veda Sistema/Italia 2003 - Rapporto sulle economie e le società italiane (Unioncamere, in collaborazione con Progetto Europa Group, Franco Angeli Editore) e il Rapporto Unioncamere sulle Medie Imprese (in collaborazione con Mediobanca, 2005, Franco Angeli Editore).

⁴⁷ Si veda ad esempio il rapporto "La comunità italiana in Gran Bretagna", Itenets, 2005.

La possibilità di lavorare all'estero, rientrando a casa alla sera in Italia, rappresenta una modalità particolarmente fortunata per poter innescare, da un lato, dinamiche virtuose sul lato lavorativo e competenziale e, dall'altro, di mantenere intatti quegli elementi della vita extra-lavorativa che si spezzerebbero in caso di emigrazione per zone dell'Unione assai più remote.

In Francia, lo SMIC, cioè il salario minimo di chi lavora a tempo pieno, è di oltre 1200 euro al mese, configurando un "pavimento" più che dignitoso per lavori anche semplici, oltre il quale lo stipendio rimane sempre sistematicamente superiore a quanto si guadagnerebbe in Italia, anche nel caso di parità di lavoro.

La liberalizzazione del mercato del lavoro, che in parte è avvenuta anche in Francia, non ha scalzato il rapporto a tempo indeterminato come modalità normale di accesso anche al primo impiego, in fasce giovanili sufficientemente formate.

Unito ad un prezzo delle case che, seppure in crescita, rimane mediamente più basso che in Italia, si ottengono condizioni fortemente acceleranti dei percorsi di vita, in modo speculare a quanto avviene in Italia. Non è un caso che in Francia vi sia una natalità molto superiore ed in crescita, collegata peraltro a congedi parentali (per entrambi) molto favorevoli e a un sistema di aiuto alla famiglia e di asili di gran lunga migliori.

I meccanismi economici che consentono una simile situazione del mercato del lavoro i seguenti:

- dimensioni di imprese normalmente più elevate di quelle italiane,
- con il correlato di elevati rapporti capitale investito per addetto,
- il che riporta ad un'elevata produttività individuale,

a sua volta alimentata da una formazione scolastica non solo di livello elevata (con elementi meritocratici e selettivi) ma anche piuttosto coerente con i piani aziendali, che a loro volta prevedono significativi elementi di training formalizzato e meccanismi di riconoscimento delle competenze acquisite.

La Francia investe molto più massicciamente e efficacemente in educazione dell'Italia, con una quota di spesa privata che non ha equivalenti.

L'alto livello di tassazione è a sua volta un fattore che costringe, per così dire, il sistema ad elevati livelli di valore aggiunto, senza i quali le produzioni vengono rapidamente espulse dal tessuto produttivo.

Il gettito ottenuto viene tipicamente diretto su priorità nazionali, tra le quali la ricerca scientifica occupa un ruolo di rilievo. La storia di Sophia-Antipolis trae alimento da tutto un clima e un insieme di strumenti che sono fortemente legati a questo quadro di riferimento.

E Sophia-Antipolis non è soltanto la sede di grandissime imprese francesi e internazionali, è anche il luogo di nascita di decine di nuove imprese all'anno, piccole e dinamiche, basate sulle competenze imprenditoriali e tecnologiche sviluppate in un sito tanto caratterizzato dal nuovo paradigma dei *milieux innovateurs* e delle reti d'impresa⁴⁸.

Non è quindi un caso che oggi vi sia una rilevante presenza di italiani tra gli occupati a Sophia-Antipolis, tipicamente laureati e comunque altamente qualificati e ad alto potenziale di crescita, ai quali l'Italia non offre alternative appetibili.

Viceversa, come ci si poteva aspettare dalla maggiore rigidità del mercato del lavoro a tali condizioni si accompagnano tassi di disoccupazione ormai sistematicamente superiori a quelli delle province italiane limitrofe, col risultato che i giovani disoccupati francesi, tipicamente concentrati su fasce non compiutamente scolarizzate, potrebbero trovare nel più movimentato mercato italiano forme a loro volta interessanti di recupero di opportunità.

Se a questo quadro si aggiunge il tipo di integrazione del mercato immobiliare a cui si accennava in precedenza, è chiaro che la possibilità di lavorare in casa di proprietà all'estero diventa molto realistica.

Il mercato immobiliare è fondamentale per comprendere il mercato del lavoro: il contributo pionieristico di Andrew Oswald dell'Università di Warwick ha convincentemente mostrato una correlazione costante positiva tra proprietà della casa e disoccupazione: le regioni che hanno una quota di

⁴⁸ Per un approfondimento si vedano i lavori del GREMI (Group de Recherche sur le Milieux Innovateurs), in parte disponibili presso <http://www.unine.ch/irer/Gremi/accueil.htm>.

proprietà delle case sul totale (a discapito del contratto di affitto) hanno tassi di disoccupazione più elevati⁴⁹.

Contrariamente a quanto avverrebbe se determinante fosse un processo che dall'occupazione deriva reddito, risparmio e acquisto, l'evidenza empirica rivela piuttosto la connessione che va dalla proprietà della casa (tipicamente dei genitori) alla scarsa mobilità territoriale (dei figli) che in un mercato ad alta eterogeneità tanto di richieste competenziali che di formazione delle stesse produce una elevata disoccupazione di *mismatch* (ingrediente importante della disoccupazione strutturale, non riducibile né con la mera crescita economica né con riduzioni del salario reale).

In questa prospettiva, l'allargamento dell'area accessibile alla mobilità lavorativa migliora la disoccupazione e dall'altro è possibile che la maggiore complessiva mobilità transfrontaliera possa spingere, specie se in una cornice legislativa più favorevole, un allargamento del mercato degli affitti, il che a sua volta punterebbe nella stessa direzione.

In modo speculare a tali dinamiche del mondo del lavoro, è chiaro che l'apertura del traforo è un notevole incentivo per nuovi insediamenti produttivi, che fanno perno sulle nuove competenze degli imprenditori e lavoratori. Ma vi è anche la ragionevole aspettativa che il tipo di sviluppo qualitativo più che quantitativo che viene qui previsto porti almeno alcune delle piccole imprese oggi esistenti a crescere di dimensione e managerializzarsi, anche in relazione ai percorsi di trasmissione delle imprese alle nuove generazioni.

In sintesi, più mobilità, più lavoro, più competenze, più impresa: è questo il circuito virtuoso che può unire le regioni interessate dal raddoppio del traforo.

3.3. Integrazione dei servizi alla popolazione

Il radicamento di una popolazione al suo territorio dipende, da un lato, da dinamiche inerziali e identitarie che lo rendono sede naturale di quella popolazione e dall'altro da motivazioni di convenienza localizzativa, sulla

⁴⁹ Si veda The Housing Market and Europe's Unemployment: A Non-Technical Paper, 1999, <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/economics/staff/faculty/oswald/homesnt.pdf>.

quale influisce significativamente la presenza e l'accessibilità di servizi e opportunità in senso lato.

Delle opportunità lavorative si è già detto; in questa parte si affronta il tema degli effetti sulla dotazione di servizi, di natura pubblica (scuole, università, biblioteche, musei, auditorium, etc.) e privata (punti vendita, cinema, banche, etc.). Tali servizi possono essere relativamente banali, tali da essere diffusi anche nei centri più piccoli e più poveri, o via via appartenere a ranghi superiori, con un maggiore valore aggiunto per unità venduta, minore frequenza di acquisto, quindi essere presenti in centri più grandi e più ricchi. I servizi di natura pubblica a loro volta dipendono dalle dimensioni del budget comunale e sovracomunale, col risultato che anche i servizi pubblici possono essere classificati in universali (in quanto legati a ciascun comune in modo egualitario) e di pregio (con una presenza differenziata sul territorio).

Se tipicamente si da per fissa la distribuzione della popolazione per territorio, reddito, patrimonio e preferenze / fabbisogni al fine di identificare quale sia una distribuzione di servizi economicamente sostenibile, occorre però riconoscere che nel lungo periodo esiste anche una relazione inversa, che lega le scelte localizzative della popolazione (nonché il suo reddito, i suoi bisogni, ecc.) alla presenza / assenza / qualità relativa della dotazione di servizi.

1. L'individuo risiede per lunghi periodi nel medesimo luogo ma affronta delle "fasi critiche" nel corso della vita che lo spingono a valutare e riconsiderare, alla luce di un gran numero di criteri e vincoli, la propria localizzazione se non proprio "ottimale" quantomeno "soddisfacente".

Tutto questo assume una valenza particolare nel territorio oggetto di studio. Le valli cuneesi hanno subito, quale più quale meno, un processo di modifica della piramide dell'età della popolazione, con una crescita forte della quota di popolazione anziana. Se da un lato questo è il risultato dell'ottimo processo di allungamento della vita media, dall'altro deriva anche da una emigrazione dei giovani verso altri territori, a maggiori opportunità lavorative ma anche più complessivamente meglio dotate di servizi.

Il rischio è che chiudano una serie di negozi, servizi e presidi, rendendo la vita via via più difficile ai residenti. La stessa politica delle circonvallazioni dei piccoli paesi, attuata anche in Val Vermenagna, se da un lato li ha resi più “tranquilli” con l’eliminazione del transito dal centro, ne ha anche indebolito spesso il tessuto d’offerta commerciale e complessivo.

Si viene dunque a generare un circolo vizioso che vede i giovani “fuggire” dalle valli, ridursi i servizi alla popolazione e quindi fornire ulteriori motivazioni alla “fuga”. L’intenzionalità del territorio, come emersa dagli incontri con gli *stakeholders*, va nel tentativo di moltiplicare gli elementi di vivacità culturale e di valorizzazione degli elementi di attrazione locale.

Ora, la dinamica di integrazione transfrontaliera rende raggiungibili servizi e opportunità di qua e di là dal confine, stabilizzate dal raddoppio del traforo di Tenda, dando un nuovo “areale” di bacino di domanda. I paesi della Val Roya in Francia, a loro volta, condividono sostanzialmente questo bisogno / opportunità. Inoltre, la Comunità di Agglomerazione della Riviera Francese (ente inter-comunale con sede a Mentone) indica nella sua pianificazione strategica di aver “deciso di dirigere il proprio sviluppo economico lungo la filiera ‘Nutrizione, Salute, Benessere (...) con l’attrazione prioritaria di nuove imprese corrispondenti all’attività della filiera e in particolare di funzioni di ricerca e servizi alle imprese nel settore della nutraceutica (...), implicando le Università relative e creando le manifestazioni scientifiche adatte”⁵⁰.

Già oggi gravitano su Cuneo città per una serie di servizi, quali la piscina, il mercato del martedì e altri.

Tenendo conto del piano Cuneo 2020, l’intero territorio si candida a rafforzare non solo l’ossatura fondamentale dei servizi (ad esempio gli insediamenti commerciali) ma anche la dotazione di servizi di rango superiore, come ad esempio l’Università.

⁵⁰ Progetto Territoriale della Comunità di Agglomerazione della Riviera Francese. Nostra traduzione dal francese.

In questa prospettiva, il raddoppio del traforo del Tenda rappresenta una condizione facilitante centrale per rendere sostenibili questi piani ambiziosi e per una diffusione di nuove attività produttive dimensionalmente ottimali.

4. GLI EFFETTI DI LUNGO PERIODO SULLA GERARCHIA URBANA

Le strutture delle relazioni nelle reti di città presenta una fondamentale inerzialità nel tempo. Parigi è la più grande città di Francia da secoli e rimarrà tale presumibilmente per sempre. È però vero che le onde lunghe dei paradigmi tecnologici e sociali che contraddistinguono un'epoca possono modificare le relazioni interne alla gerarchia, che può diventare più "piatta" (con molte città di "valore" simile) o più "stretta" (con la concentrazione di risorse e potere in poche grandi megalopoli).

L'industrializzazione massiccia e il paradigma fordista hanno mosso imponenti flussi migratori, concentrando estese aree manifatturiere dentro e intorno alcune città. La nuova traiettoria post-fordista è andata valorizzando distretti industriali e città di provincia, con la crescente differenziazione orizzontale dei servizi offerti da ciascuna.

Si sostiene viceversa che la globalizzazione vada a generare megalopoli di dimensioni mai raggiunte in passato e certamente l'Asia mostra già oggi un urbanesimo del tutto gigantista, sulla cui qualità della vita molti possono legittimamente discutere.

Esistono peraltro tentativi di coniugare ampie dimensioni di areale urbanizzato con elevati standard ambientali ed abitativi, come nella recente proposta immaginifica di VEMA (Verona-Mantova)⁵¹.

Per quanto riguarda la macro-regione transfrontaliera Piemonte-Valle d'Aosta-Liguria, da un lato, e Provenza-Alpi-Costa Azzurra e Rhône Alpes, dall'altro, occorre tenere conto di alcuni dati attuali e prospettici fondamentali:

1. Torino è la città maggiore in termini di popolazione di tutta la macro-regione;
2. Marsiglia e Genova sono rispettivamente in seconda e terza posizione;
3. Lione, città in quarta posizione molto dinamica, sta guadagnando un rapporto privilegiato infrastrutturale con Torino, che a sua volta viene così connesso a tutto il lato centro-francese, anche in direzione di Parigi;

⁵¹ Presentata alla X Biennale di Architettura di Venezia da Franco Purini.

4. la popolazione delle regioni transalpine è nettamente maggiore (10.300.000 circa abitanti contro circa 5.900.000) ed è prevista nettamente in crescita all'orizzonte 2020, mentre la dinamica attesa dall'Istat è un calo in Italia fino a 5.700.000 abitanti;
5. il Pil procapite è viceversa superiore in Italia, col Piemonte a quota 119, fatta 100 la media UE a 27 paesi, la Valle d'Aosta a 128, la Liguria a 110, mentre nella regione Rhône Alpes si ferma a 113 e in PACA scende fino a 105⁵².

Questa situazione, unita al quadro generale noto, spinge a ritenere che non vi saranno sconvolgimenti demografici rilevanti ma piuttosto un riorientamento e ridistribuzioni di funzioni urbane e territoriali, presumibilmente ispirato ad una logica diadica tra coppie di città:

- Torino e Lione tenderanno a co-evolvere, attraendo funzioni l'una dell'altra, con Torino che potrebbe avere l'ambizione di diventare in un certo senso la "capitale" della macroregione, nella misura in cui, al di là del peso demografico, riuscisse a dare continuità nel tempo alla dinamica veloce degli ultimi anni;
- Genova e Marsiglia, da sempre in concorrenza per l'economia portuale accentueranno i caratteri competitivi;
- Nizza e Cuneo potrebbero trovare un equilibrio dinamico che risulti da una decongestione del litorale e una maggiore capacità del territorio piemontese di attrarre e fornire funzioni pregiate.

La convergenza dei modelli di sviluppo metterà in moto confronti più diretti e puntuali sulla capacità di svolgere determinate funzioni, che tenderanno ad avere bacini di domanda transfrontalieri.

In questo quadro, il raddoppio del tunnel di Tenda conferisce stabilità e dinamismo ad una direzione (non litoranea) tra Italia e Francia, di primario interesse piemontese ma in realtà molto più ampio, poiché potrebbe rappresentare un laboratorio di crescente integrazione "morbida" tra i due paesi.

⁵² Valori in standard di potere di acquisto 2004. Fonte: Eurostat.

PARTE IV
L'ELABORAZIONE DELLE STRATEGIE DI ACCOMPAGNAMENTO E
OTTIMIZZAZIONE

La parte IV prospetta in senso ampio le strategie di accompagnamento dell'opera.

Essa è il frutto di una visione d'insieme e di una serie di technicalità settoriali che interpretano originalmente le opportunità e i rischi dell'opera nel contesto dello sviluppo transfrontaliero.

1. SCENARIO COMPLESSIVO

La realizzazione del secondo traforo al Col di Tenda è una opera chiave per lo sviluppo del territorio e per le relazioni transfrontaliere. Il suo impatto immediato e diretto verrà peraltro assorbito e modificato dall'insieme delle strategie poste in essere di accompagnamento dell'opera e più in generale messe in campo dalle progettualità strategiche dei territori.

In questa parte si prospettano ipotesi di strategie, in parte già delineate dai soggetti territoriali, in parte nuove, che mirano a migliorare drasticamente le tipologie e i livelli di *performance* sui quali può e deve intervenire l'opera, in continuità con l'analisi di valutazione svolta in precedenza, che evidenziava, in estrema sintesi, le seguenti considerazioni:

1. **l'opera è necessaria** per motivi di **sicurezza stradale** e come **conferma definitiva della dimensione transfrontaliera**, cruciale per **entrambi i territori** italiano e francese;
2. l'**utilizzo** prevalente dell'opera e del tracciato stradale in cui s'inserisce è il **traffico di breve-media percorrenza leggero e commerciale**, in contrasto con una prospettiva proto-autostradale che, da un lato, viene pressoché unanimemente esclusa dagli *stakeholders* sia italiani che francesi, e dall'altro, è ostacolata dalle caratteristiche ingegneristiche del traforo ormai scelte (dimensionamento, posizionamento altimetrico, ecc.);
3. vi è una **convergenza di modello di sviluppo** tra i due versanti italiano e francese, con la conseguenza che **i potenziali di integrazione sono elevati** ma a tutt'oggi **non pienamente sfruttati**;
4. lo sviluppo su entrambi i versanti di legami virtuosi tra ospitalità, residenzialità, opportunità di lavoro, servizi alla popolazione può portare ad **un uso temporalmente più equilibrato dell'infrastruttura**, con meno picchi e più elevata media d'utilizzo.

In termini di aree di intervento, distinguiamo i seguenti ambiti:

1. **Strategie infrastrutturali stradali;**
2. **Strategie infrastrutturali multi-modali;**
3. **Strategie economiche a sostegno dei settori, della demografia d'impresa, dell'innovazione e dei servizi alla popolazione;**
4. **Strategie relative al mondo del lavoro e allo sviluppo delle competenze.**

Sovraordinato logicamente a tali ambiti è l'**orizzonte di progressiva integrazione delle pianificazioni strategiche transfrontaliere.**

Ciascuno di questi ambiti strategici ha propri obiettivi specifici ma l'**obiettivo complessivo generale** è quello di **far evolvere nel modo più favorevole possibile i territori interessati, minimizzando gli aspetti negativi e massimizzando gli aspetti positivi.**

La **tempistica** tipica degli interventi infrastrutturali e quanto previsto e prevedibile rispetto al traforo invitano a considerare tre macro-periodi:

1. il tempo che **precede l'inizio effettivo** dei lavori (“breve periodo”);
2. **la durata dei lavori**, nelle loro diverse fasi (“medio periodo”);
3. il periodo seguente alla conclusione dei lavori, che mostra **la situazione a regime** (“lungo periodo”).

In vari casi, occorre declinare le strategie a seconda delle tre macro - fasi, a causa della diversa operatività della strada.

Si tenga inoltre conto che le strategie possono avere bisogno di tempo per dispiegare i propri effetti, secondo le classiche curve dinamiche della diffusione dell'innovazione.

Box Progettuale n. 1.

Titolo: Piano strategico transfrontaliero

Concept: Un piano strategico transfrontaliero, scelto e negoziato congiuntamente tra francesi e italiani, con l'individuazione degli elementi comuni e complementari delle pianificazioni territoriali esistenti, nonché fattori ulteriori potenzialmente rilevanti per intese e linee di azioni transfrontaliere, compreso il modello logistico multi-modale di movimentazione di merci e persone che, forte dei progetti infrastrutturali previsti, possa supportare le direzioni di sviluppo.

2. STRATEGIE INFRASTRUTTURALI STRADALI

Gli obiettivi principali delle strategie infrastrutturali stradali dovrebbero ricomprendere i seguenti:

1. **fluidificazione** del traffico lungo tutto l'asse stradale interessato, con riduzione dei tempi di percorrenza indesiderati;
2. miglioramento dei **livelli di servizio** complessivamente offerti dall'itinerario stradale;
3. adeguamento dell'itinerario agli scopi di **valorizzazione turistica** preminenti nell'area;
4. **riduzione dell'impatto ambientale** del traffico generato.

Occorre infatti passare da un approccio che vede in una strada una mera *commodity* indistinta le cui caratteristiche rimangono inalterate indipendentemente dalle intenzionalità d'uso e dal contesto territoriale in cui si situa ad un approccio sistemico nel quale tutte le leve a disposizione convergono per una sinergia tra uso dell'infrastruttura e percorso di sviluppo dell'area.

Un ruolo importante dovrebbe essere svolto dalla tecnologia, nella prospettiva generale degli *Intelligent Transport Systems*⁵³, che coniugano tecnologie mature - anche se troppo spesso utilizzate poco o male - e infrastrutture stradali. L'**infomobilità** e la **rispondenza in real time della segnaletica** permettono di venire incontro e gestire le problematiche della dinamica dell'utilizzo, anche in considerazione delle variazioni atmosferiche e di traffico.

Nello specifico, durante la fase in cui i lavori non sono ancora iniziati e per tutta la loro durata è necessario:

1. garantire nel modo più assoluto che **non vi siano incidenti**, rafforzando ulteriormente gli elementi tecnologici ed umani che presiedono alla sicurezza, ad esempio con telecamere che multino chiunque tenti di effettuare sorpassi in galleria e con l'integrazione dei sistemi di comunicazione tra i pompieri dei due stati, che a tutt'oggi usano sistemi

⁵³ Si vedano ad esempio i numerosi studi e azioni del Ministero delle Infrastrutture, anche nell'ambito del PON Trasporti 2000-006.

- incompatibili e non fanno esercitazioni comuni di simulazione di situazioni di emergenza;
2. sostituire l'attuale metodo rigido di turnazione ogni 15 minuti dell'ingresso in galleria dei veicoli pesanti con **un sistema flessibile basato su sensori** che individuino in tempo reale la lunghezza della coda nelle due direzioni e determinino la priorità su tale base; date le asimmetrie d'uso nei diversi orari è infatti oggi frequente che si aspettino 15 min. senza che vi sia un flusso nella direzione opposta e, viceversa, che 15 min. non siano sufficienti a smaltire la coda accumulata;
 3. posizionare **segnaletica a messaggio variabile** ("*Variable Messaging System*") relativa all'apertura o chiusura del traforo molti chilometri a valle, fin da Cuneo città, per aiutare l'automobilista a scegliere il percorso ottimale senza sorprese.

Prima che l'opera venga completata è opportuno agire sul resto della magistrale stradale interessata. In particolare sarebbero estremamente utili:

1. la **rimozione del semaforo di Vernante**, da sostituire con rotonda o altro sistema, che oggi fa accumulare una coda spesso assai più lunga di quella che avviene all'altezza del traforo, e che costituisce in pratica l'unico punto di ostruzione formale al traffico; se proprio non fosse possibile rimuoverlo, anche qui sarebbe utile rendere dipendente i tempi alternati di passaggio dalla presenza effettiva di code, dato l'altissima asimmetria di traffico delle strade incrociantesi;
2. il posizionamento cadenzato lungo il percorso in salita di **aree di breve sosta obbligatoria** per i camper, che accostino e lascino passare la coda che sistematicamente fanno accumulare dietro di loro; essendo l'itinerario decisamente turistico, vi è infatti un gran numero di camper che procedono a passo ridotto; l'impossibilità attuale di superarli, dato il tracciato, li rende uno dei principali fattori di rallentamento della velocità media di percorrenza e sospinge gli automobilisti a manovre pericolose di sorpasso anche in presenza di curve; naturalmente tali aree devono essere anticipate con cartellonistica adeguata, che ne spieghi la funzione e aiuti gli automobilisti a farne l'uso opportuno; una campagna di comunicazione mirata e un breve periodo di vigilanza ne permetterebbe la comprensione alla popolazione residente e in transito frequente;

3. il posizionamento di **cartelli** termo-reattivi alle condizioni climatiche, quali ad esempio il gelo, segnalando il pericolo solo quando davvero presente;
4. la **messa in sicurezza** definitiva del percorso che passa a fianco di un torrente che è a suo tempo straripato in occasione di un alluvione.

La **valorizzazione turistica** dell'itinerario dovrebbe consentire una fruizione piacevole e incentivante al turista tramite ad esempio:

1. l'inserimento di **aree di sosta nei punti panoramici** con "cannocchiali" di vedute particolarmente suggestive, in alcuni casi prevedendo anche la possibilità di un minimo di infrastruttura commerciale;
2. la valorizzazione dell'attraversamento dei paesi (es.: Vernante e Limonte sul versante italiano ma anche dei vari paesi sul versante francese) con una **gestione attiva dello skyline presentato, dell'offerta commerciale, della cartellonistica con le proposte turistiche**;
3. una regolamentazione della **cartellonistica pubblicitaria** lungo tutto l'itinerario che favorisca, in termini di costi e disponibilità, il riferimento ai prodotti tipici locali, alle attrazioni turistiche, alle opportunità presenti o vicine; si noti infatti che la Val Gesso, vicinissima, è particolarmente vocata al turismo e rischia di essere marginalizzata dal traffico prevalente in Val Vermenagna; anche gli eventi temporanei dovrebbero trovare spazio, ad esempio con sistemi di cartellonistica a tempo;
4. identificare un **"marcatore" del territorio** che contribuisca all'immagine unitaria (*brand*) delle vallate cuneesi; si pensi ad esempio alla scelta del legno per i *guardrail* o altra soluzione visuale;
5. riconoscere e regolamentare l'utilizzo della strada da parte di **moto** da corsa e altri veicoli veloci; il percorso è infatti ricco di curve e vedute panoramiche, con la prospettiva di un rapido raggiungimento del mare, ed è già oggi meta prediletta dai motociclisti, il cui comportamento e coesistenza con altri tipi di veicoli (es. camper) è fonte continua di pericolo; bisognerebbe verificare la possibilità di individuare orari particolari in cui "invitare" i motociclisti o addirittura esplorare la possibilità di una regolamentazione oraria che selezioni gli utenti.

Una volta che l'opera sarà stata realizzata, è opportuno:

1. **pubblicizzarne in un intorno vasto** la disponibilità e convenienza con una vera e propria campagna di comunicazione mirata;
2. adeguatamente **segnalare con cartellonistica stradale e pubblicità esterna nell'area interessata** le opportunità che si aprono (ad esempio con la distanza temporale da attrazioni turistiche, poli lavorativi, ecc.);
3. fare una campagna di **comunicazione capillare e interattiva sul territorio ristretto** per far conoscere i percorsi più proficui d'utilizzo;
4. **favorire un uso dell'infrastruttura "fuori orario"**, vista la nuova disponibilità notturna, con ricadute importanti per il turismo gastronomico *out-door*, concerti, etc. A questo proposito sarebbe importante una **illuminazione stradale su tutto il percorso e per tutta la notte**, che diventa economicamente ed energeticamente sostenibile se intermittente e **basata sui sistemi di rilevamento a sensori della presenza effettiva di utenza**.

L'obiettivo fondamentale della **minimizzazione dell'impatto ambientale** dell'opera va articolato su quattro dimensioni territoriali:

1. nel luogo della realizzazione dell'opera si devono seguire metodi e distinte tecniche che minimizzino **l'impatto idrogeologico**, garantiscano **il rispetto della flora e della fauna locale**, individuino una pregevole forma estetico-paesaggistica degli elementi esterni;
2. nel tracciato stradale direttamente interessato, **occorre agire attivamente per contrastare "una crescita esponenziale del traffico pesante"**⁵⁴;
3. nell'area adiacente al tracciato occorre garantire **un attraversamento / percorso di circonvallazione dei paesi sicuro e a ridotto impatto sonoro** e di inquinamento nonché la stabilità degli immobili limitrofi⁵⁵;
4. nell'area provinciale e dipartimentale interessata dall'aumento dei flussi leggeri e pesanti, occorre favorire **un accesso sostenibile** al territorio.

⁵⁴ Dichiarazione congiunta del Vertice delle due province sul tunnel di Tenda in data 18 febbraio 2005.

⁵⁵ Oggi ad esempio minacciati nella vicina Demonte in Valle Stura.

Rispetto al punto 1, **il progetto previsto è sostanzialmente corretto** ed evidenzia che non vi sono criticità non gestibili in corso d'opera. Rimane da inserire nel capitolato d'oneri per l'appalto che assegnerà l'opera piena esplicitazione dei dettagli tecnici relativi.

Rispetto al punto 2, **la previsione** di circa 300 veicoli pesanti al giorno, effettuata nella Parte III (Valutazione), **andrebbe sostanzialmente contrastata**, con ulteriori elementi di tracciato stradale che impediscano del tutto il transito di TIR di lunghezza particolarmente elevata, che già oggi non possono circolare sul lato francese, confermando attivamente i *constraint* che caratterizzano il raddoppio del traforo e facendone un punto di forza. **Va invece favorito il passaggio di veicoli commerciali di trasporto merci di dimensioni ridotte**, molto più consone ad un traffico di breve-media percorrenza a cadenzamento frequente ma in orari a bassa congestione. La tendenza recente ma già forte al *just-in-time* nelle produzioni industriali e la tendenza debole ma in rapida ascesa, specie sul versante francese, della logistica rivolta all'*e-commerce* vanno esattamente in questa direzione. Occorre quindi attivare gli operatori ed integratori logistici per una sorta di "patto d'uso" relativo all'ottimizzazione logistica e la sua compatibilità ambientale.

Rispetto al punto 3, occorre verificare le alternative localmente più idonee tra:

- la circonvallazione, che ha però un impatto negativo sui servizi commerciali e non commerciali dei vari paesi;
- la possibilità di un tracciato a velocità 30 o 20, più stretto, per un attraversamento pedonale, su strisce frequenti, veloce e facilmente compatibile con l'andatura delle macchine (evitando la vera e propria fermata dell'auto, che crea immediatamente la coda);
- allargamenti e spostamenti dei marciapiedi e delle aree pedonali;
- cavalcavia, anche nella forma di "piazze inclinate", a piacevole utilizzo pedonale;
- lavori di rafforzamento delle fondamenta e delle strutture degli edifici immediatamente esposti alla strada;
- abbattimento di strutture pericolanti;
- barriere acustiche artificiali o naturali.

Rispetto al punto 4, occorre posizionare parcheggi e punti di scambio intermodale e coi mezzi pubblici, in modo che l'uscita dalla strada principale per

raggiungere i punti di destinazione sia fondamentale decongestionante la rete, senza creare ulteriori “punti neri” nell’accezione francese del termine.

Box Progettuale n. 2.

Titolo: Intelligent Transport Systems per la fluidificazione del traffico stradale al Col di Tenda e lungo la sua direttrice stradale

Concept: Utilizzo dei sistemi di verifica real-time di traffico e lunghezza code per l’ottimizzazione della fruizione dell’infrastruttura prima, durante e dopo il raddoppio del traforo del Col di Tenda

Box Progettuale n. 3.

Titolo: Valorizzazione turistica dell'itinerario stradale

Concept: Inserimento di aree di sosta nei punti panoramici, valorizzazione dell'attraversamento dei paesi con una gestione attiva dello skyline presentato. Identificazione di un "marcatore" fisico posto lungo la strada che contribuisca all'immagine unitaria (brand) delle vallate cuneesi. Regolamentazione della cartellonistica pubblicitaria lungo tutto l'itinerario che favorisca, in termini di costi e disponibilità, il riferimento ai prodotti tipici locali, alle attrazioni turistiche.

Box Progettuale n. 4.

Titolo: Accorgimenti ed adeguamenti dell'infrastruttura ai suoi utenti speciali: camper e motociclisti

Concept: Dato che le velocità medie tipiche degli utenti speciali tendono a creare code e situazioni di pericolo, si prevede il posizionamento cadenzato lungo il percorso in salita di aree di breve sosta obbligatoria per i camper, altri adeguamenti infrastrutturali pertinenti e una regolamentazione temporale dell'uso privilegiato della strada.

Box Progettuale n. 5.

Titolo: L'attraversamento sostenibile dei piccoli centri

Concept: Realizzazione degli adeguamenti localmente più adatti per garantire sicurezza, fluidificazione del traffico, stabilità degli edifici prospicienti il tracciato stradale.

3. STRATEGIE INFRASTRUTTURALI MULTI-MODALI

La prospettiva fondamentale di un maggiore traffico complessivo di persone e di merci tra Piemonte e Francia meridionale, e più in generale tra Italia e Francia, è sempre stata oggetto di ampia discussione. I valichi alpini, tanto quelli stradali che quelli ferroviari o di ferrovia ad alta velocità, sono punti delicati in un tessuto sicuramente sensibile.

L'attraversamento del Col di Tenda, sia pure raddoppiato, non fornisce una soluzione ai traffici merci, per i quali grandi attese sono invece rivolte al potenziale di altri trafori e soprattutto alla ferrovia ed alle "autostrade del mare". **La soluzione sulla carta più razionale è infatti il decollo del trasporto multi-modale** che, utilizzando ogni modalità trasportistica sui percorsi di lunghezza e tipologia ad essa ottimali, fornisce una soluzione economicamente ed ambientalmente sostenibile.

Le strategie solo-gomma sono infatti economicamente molto onerose per il commercio internazionale: si pensi all'esempio noto che il costo di trasporto (navale) tra la Cina e Rotterdam è pari al costo (su gomma) tra Rotterdam e Monaco. Le distanze, misurate in valore economico, stanno drammaticamente riducendosi tra i continenti e gonfiandosi all'interno degli stati.

D'altra parte, la prospettiva multimodale rimane sostanzialmente una teoria: **in pratica il tessuto produttivo**, fatto per lo più di piccole e medie imprese con produzione frammentata a consegna in tempi molto ridotti e poco prevedibili si **rivolge soprattutto alla modalità stradale**, in larga parte fatto dai famosi "padroncini" che accettano di trasportare il carico da punto a punto e di tornare assai spesso vuoti.

L'integrazione logistica è ancora molto arretrata e le ferrovie italiane, pur sforzandosi e pur potendo vantare qualche successo in termini comparativi europei, sono lungi dall'offrire un servizio adeguato e flessibile.

Tutto ciò si riscontra con chiarezza anche nel micro-cosmo rappresentato dalla **linea ferroviaria Cuneo-Nizza, che non è elettrificata per un lungo tratto**, e per la quale le FS non offrono agli operatori logistici i necessari carri "oggi per domani".

Lo stesso dimensionamento delle gallerie è infelice, con un “*gabari*” che costringe i camion posizionati sul treno merci ad avere le gomme sgonfiate per poter passare, allungando i tempi di interscambio.

In sostanza, l’elemento di collegamento internazionale ha sostanzialmente giocato un ruolo negativo, poiché la tratta rischia di trovarsi ai margini dell’interesse tanto delle ferrovie francesi che di quelle italiane.

Una delineaione di strategie rivolte a dare soluzione complessiva a tale situazione trascende l’ambito del presente studio. Vale però la pena di indicare alcuni punti che possano servire alla discussione:

1. occorrerebbe verificare le condizioni economiche per l’elettrificazione della ferrovia;
2. occorrerebbe valutare la possibilità che modifiche organizzative e aziendali nelle ferrovie possano consentire una offerta sufficientemente flessibile ed adeguata alle richieste del tessuto produttivo;
3. bisognerebbe intessere un dialogo transnazionale tra gli *stakeholders* territoriali rispetto alle strategie trasportistiche integrate della regione maralpina.

Nel corso delle interviste, sono emersi **alcuni pareri particolarmente favorevoli** ad un approccio multi-modale. Le Camere di Commercio di Cuneo e di Nizza si sono dichiarate fortemente interessate a tutte e quattro le modalità (stradale, ferroviaria, marittima ed aeroportuale). Le sollecitazioni delle autorità francesi vanno inoltre nettamente in questa direzione. Infine, secondo alcuni intervistati italiani, l’elettrificazione della linea ferroviaria potrebbe avere un *pay-back* (rientro) interno di 2-3 anni.

Box Progettuale n. 6.

Titolo: Rilancio organizzativo e infrastrutturale della ferrovia

Concept: Tavolo territoriale di confronto per modificazione dell’offerta attuale di servizi logistici merci e passeggeri, attivando inoltre la concertazione transfrontaliera per giungere a strategie trasportistiche integrate della regione maralpina. Verifica sostenibilità economica elettrificazione ferrovia e sua eventuale realizzazione.

Box Progettuale n. 7.

Titolo: Competitività aeroportuale di Levaldigi tra passeggeri e merci

Concept: Valutazione del posizionamento competitivo dell'aeroporto e delle sue prospettive strategiche.

4. STRATEGIE ECONOMICHE A SOSTEGNO DEI SETTORI, DELLA DEMOGRAFIA D'IMPRESA, DELL'INNOVAZIONE E DEI SERVIZI ALLA POPOLAZIONE

La pianificazione territoriale di medio e lungo periodo dei soggetti italiani e francesi del territorio interessato è ricca di indicazioni strategiche di sviluppo dell'economia.

I settori più volte richiamati sono tipicamente:

- il turismo;
- l'edilizia ed il recupero architettonico;
- l'agro-alimentare e la relativa logistica;
- la filiera ambientale;
- la filiera benessere (es. settore termale);
- i servizi alle imprese.

In alcuni documenti, come Cuneo 2020 o il Piano di Sviluppo della Comunità Montana Val Vermentagna Gesso, vi è un esplicito riferimento alla rivitalizzazione dei territori montani, alla creazione di una rete di servizi per l'imprenditorialità montana e l'insediamento di nuove attività economiche legate al territorio.

La pianificazione della *Communauté d'agglomération de la Riviera Française*, che ricomprende Mentone e i comuni limitrofi, prevede dei "poli di attività" relativi, in particolare, alla filiera "nutrizione, salute, benessere", con una significativa attività di marketing territoriale ed attrazione di nuove imprese e laboratori specializzati.

Il parco di attività di "La Grave de Peille" vede inoltre un recupero a zona industriale leggera di una zona nei pressi della stazione ferroviaria, tesa a garantire nuova occupazione e un maggiore utilizzo della linea Nice-Sospel-Cuneo.

Più a larga scala, la visione al 2020 della Comunità di Agglomerazione di Nizza prospetta di "riuscire a fondere della sua immagine 'Florida' con la sua immagine 'California'. Nizza e la Costa Azzurra saranno riusciti a

posizionarsi al centro di una regione transnazionale”⁵⁶, delineando poi tutta una serie di strategie settoriali per il raggiungimento di questo obiettivo, tra cui quelle relative al turismo, alla salute, alle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, al commercio, all’industria, all’edilizia.

Come si vede, **le principali priorità settoriali del territorio sono piuttosto chiare e largamente convergenti** in tutta la macro-area transnazionale. Ciò che ora andrebbe fatto è **declinare operativamente queste strategie**, da un lato, e di **raggiungere un maggiore coordinamento**, dall’altro.

Le fasi temporali del raddoppio del traforo di Tenda rendono molto attraente una prospettiva di rilancio sistematico delle economie dei comuni attraversati dal percorso stradale, soprattutto per quanto riguarda il turismo e la filiera benessere / salute / terza età. In effetti il modello ‘Florida’ con una residenzialità di alta qualità e alta spesa potrebbe essere ben estendersi in tutta la regione maralpina, con una gestione ottimale dell’*Ageing society*.

Un ruolo importante per la rivitalizzazione dei territori montani potrebbe inoltre essere svolto da **due strategie economiche originali**:

1. la formazione progressiva di **centri poli-funzionali** commerciali e non-commerciali che offrissero servizi di alto rango, uno per comune, senza duplicazioni nell’intero percorso stradale interessato;
2. l’innesto di forme compatibili al contesto per l’utilizzo delle **nuove tecnologie telematiche**, a superamento del *digital divide* territoriale e generazionale.

La prima strategia si basa sulle considerazioni svolte nella Parte III (Valutazione), che mostravano una dinamica attuale caratterizzata da un circolo vizioso: riduzione e invecchiamento della popolazione, riduzione dei servizi quantitativa e qualitativa, ulteriore stimolo all’abbandono dei piccoli comuni montani, sempre più fatti di seconde case, vuote per la maggior parte dell’anno. Con la crisi demografica, più o meno accentuata a seconda della valle, spesso si crea una crisi fiscale, con le entrate del comune insufficienti da sole a fare investimenti sul territorio.

⁵⁶ Progetto di Agglomerazione approvato il 13 dicembre 2004, pag. 35. Nostra traduzione dal francese.

L'aumento del traffico legato al raddoppio del traforo del Tenda può accompagnare invece un percorso volontaristico di inversione di questa tendenza. In tale percorso, i preesistenti servizi commerciali e non-commerciali vengono allargati a nuove merceologie e nuovi servizi, per incrementare il fatturato a parità (o quasi) di costi fissi aziendali o comunali. Questo fa aumentare il margine di profitto, come risulta da una semplice analisi di *break-even*, innescando un circuito virtuoso con nuovi investimenti.

Ciascun comune dovrebbe scegliere un servizio di alto rango da offrire al bacino complessivo transfrontaliero, con la regola che gli altri comuni non lo replicheranno, bensì ne sceglieranno altri; si crea in tal modo un bacino d'utenza sufficientemente ampio da garantire la redditività dell'investimento.

Si pensi ad esempio ad un cinema, posizionato poniamo in una sala comunale, a cui si unisse un bar a gestione privata. Esso risulterebbe economicamente sostenibile per tre motivi:

1. coprirebbe un bacino ampio di utenza, sia in termini territoriali che d'età, esteso transfrontalieramente;
2. abituerrebbe i cittadini ad una frequenza maggiore di fruizione, grazie ai tipici processi di *learning*;
3. i costi fissi di struttura e del personale verrebbero suddivisi su più attività economiche, con maggiore stabilità nel tempo dei ricavi.

Un percorso stradale che allinei comuni che fanno tutte scelte di qualità ed offrono servizi di alto rango contribuirebbe a giustificare una residenzialità anche alla popolazione in età lavorativa e giovanile, favorendo un continuo reinvestimento economico nell'area.

Questa strategia può già avviarsi nel breve e medio periodo, oltre che trovare un apporto decisivo quando i lavori del traforo saranno terminati e il traffico leggero sarà significativamente maggiore, soprattutto nella componente di breve e brevissimo raggio.

La seconda strategia di rivitalizzazione dei comuni montani, sia italiani che francesi, è legata ad un paradosso: le aree geograficamente lontane dai grandi centri urbani sono quelle che hanno più da guadagnare dall'*e-commerce* e dalla disponibilità di servizi a distanza via Internet (es.

telemedicina) ma di fatto sono i meno veloci ad approfittare di tali potenzialità, per un insieme di motivi economici, demografici e sociali. Bassi redditi dei residenti permanenti, età avanzata, bassi livelli di istruzione, bassa partecipazione ad eventi ed attività culturali rischiano di intrappolare le aree montane. Gli *early adopters* delle innovazioni tecnologiche sono invece concentrati tradizionalmente nelle aree urbane.

La riduzione del *digital divide* è quindi una priorità importante. Non a caso, tra le azioni di Cuneo 2020 c'è un progetto di "Web Over 60", dedicato alla diffusione degli strumenti telematici verso fasce di popolazione anziana che oggi è fortemente legata al mezzo televisivo, di cui è uno dei più massicci fruitori, ma che potrebbe avere nella ricchezza e facilità d'accesso dei siti Internet un analogo delle "Università della Terza Età". In senso territoriale, una delle azioni di Cuneo 2020 è l'estensione della banda larga alle comunità montane tramite tecnologie *wireless*.

Affinché tale orientamento generale possa radicarsi nelle aree montane è probabilmente necessario un passaggio successivo: che in ogni comune delle valli italiane e francesi vi sia una persona fisica, o più d'una, che si incarica di interfacciare gli abitanti con la rete, soprattutto per quanto riguarda gli acquisti *online*. La cosa più ovvia è che un commerciante del posto stampi un catalogo di una serie di siti, come se completassero la sua stessa offerta commerciale, e provveda ai pagamenti *online*, ricevendo normalmente il contante dai suoi clienti.

In tal modo, Internet acquista "un volto umano", producendo immediatamente effetti positivi, tanto sulla dotazione delle famiglie che sui redditi dei commercianti, che anziché subire la concorrenza dell'*e-commerce* ne traggono una quota di commissione e di profitto.

In una prospettiva più ampia, le strategie economiche dell'intera macro-regione maralpina dovrebbero comprendere **una gestione attiva della demografia d'impresa**, lungo tutto il ciclo di vita:

- la nascita di nuove imprese;
- il superamento delle fasi critiche (tipiche del 3o-4o anno);
- il salto dimensionale da micro a piccola e da piccola a media impresa;
- le alleanze strategiche e la formazione di reti d'impresa;

- il passaggio generazionale, con le due principali alternative della transizione aziendale ai figli od ai manager.

L'accompagnamento pubblico di tali processi con incubatori d'impresa e servizi dedicati - offerti anche dalle Camere di Commercio e dalle associazioni di categoria - è estremamente importante per uno sviluppo sostenibile del territorio e la relativa logistica.

La conoscenza delle traiettorie di vita aziendale diventa naturalmente cruciale ed è positivo che si siano avviati sistemi di monitoraggio di questo tipo. Il progetto Dautic ha inaugurato ad esempio un importante database *online* di tutte le imprese nel territorio transfrontaliero, favorendo la costruzione di reti di subfornitura e collaborazione tecnologica o commerciale⁵⁷⁵⁸.

Le *best practice* francesi (Sophia Antipolis, incubatori d'impresa, etc.) potrebbero rappresentare un utile punto di riferimento e una strategia congiunta potrebbe orientarsi verso la costruzione di una vera e propria *Learning Region*, secondo quanto spesso proposto dalla letteratura sull'evoluzione prospettica dei poli territoriali d'impresa e di innovazione.

Box Progettuale n. 8.

Titolo: Coordinamento e promozione centri polifunzionali di servizio di alto rango nei comuni montani

Concept: Percorso completo di consenso, identificazione e progressiva formazione di centri poli-funzionali, uno per comune, distintivi, con bacini di domanda transfrontalieri per la sostenibilità economica del territorio e della sua residenzialità.

⁵⁷ Il progetto Dautic - Diffusione e miglioramento dell'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione da parte delle imprese, realizzato con il contributo europeo del Programma Interreg IIIB Medocc, è stato avviato a partire da giugno 2002 dalle Camere di Commercio di Nizza, Marsiglia, Var, Torino, Cuneo, Genova e Savona, dalle Unioncamere di Piemonte, Liguria e Paça e dalla Deputazione provinciale di Malaga. La referente francese del progetto è stata intervistata durante i lavori del presente progetto.

⁵⁸ <http://www.dautic.com/ita/database.aspx>.

Box Progettuale n. 9.

Titolo: Dalla banda larga all'uso socialmente pervasivo delle nuove opportunità telematiche

Concept: Realizzazione del progetto di wi-fi per le aree montane, acculturazione degli Over 60 e una rete di "volti umani" per internet ed e-commerce.

Box Progettuale n. 10.

Titolo: Nuove imprese dalla matrice generativa della pianificazione strategica

Concept: Collegamento degli incubatori d'impresa ai settori prioritari ed alle traiettorie di lungo periodo identificate dalla pianificazione strategica. "Project farm" di business idea, business plan e conti economici di massima.

5. STRATEGIE RELATIVE AL MONDO DEL LAVORO E ALLO SVILUPPO DELLE COMPETENZE

La modificazione delle **mappe mentali** con cui gli individui percepiscono e giudicano i luoghi dove è possibile o meno svolgere determinate attività ha effetti ad ampio raggio. Non si limita ad incidere sui luoghi d'acquisto dei beni di consumo, stabilendo quali siano quelli da cercare nelle immediate vicinanze e quali quelli da procurarsi con spostamenti verso la città o la montagna. Ma impatta su tutto l'arco delle attività sociali ed individuali, tra cui in particolare l'attività lavorativa.

In quale ambito territoriale cercare o accettare un lavoro, che distanza dalla propria residenza richieda una "migrazione", che rilocalizzazione costituisca un movimento locale o invece una frattura delle reti di relazioni (familiari, amicali, professionali) sono tutte questioni riassumibili col tema delle mappe mentali.

Il raddoppio del traforo in oggetto ha innanzitutto un significato simbolico e decisionale nell'ampliare l'orizzonte di scelta degli individui, rendendo possibile ritmi di vita e dislocazioni territoriali nuove.

Nella Parte III (Valutazione) si è già toccato questo tema, mostrando che esistono convenienze importanti per **una unificazione del mercato del lavoro franco-italiano** non solo in termini di opportunità lavorative immediate ma anche per traiettorie di formazione di competenze professionali via via più elevate che possono sfociare sia nella creazione di nuove imprese che in carriere gratificanti. Viceversa, il tessuto produttivo risulterebbe vivificato dall'intersecarsi di una forza lavoro più eterogenea e mobile.

Perché tale prospettiva possa materializzarsi occorrerebbe che:

1. vi fosse una adeguata **informazione** sulle opportunità lavorative tramite un sistema integrato tra vari soggetti di intermediazione italiani e francesi (Centri per l'impiego, agenzie interinali, etc.), come è stato fatto sia pure in forma ridotta in occasione dei Giochi Olimpici di Torino nel campo del turismo;
2. vi fosse ampia **diffusione** delle tecniche giuridiche, fiscali e contributive che rendono normale e fattibile un percorso professionale parzialmente o totalmente all'estero;

3. si moltiplicassero le **occasioni di inserimento professionale** deliberatamente rivolte a giovani dell'altro paese, col coinvolgimento incrociato delle scuole ed altre agenzie formative.

Vi è però una questione fondamentale soggiacente che largamente impedisce, ad oggi, una vera integrazione del mercato del lavoro: **la conoscenza e padronanza professionale della lingua straniera** (il francese per gli italiani e viceversa). La possibilità di superare la barriera linguistica minima e quella tipica dapprima del colloquio di lavoro e poi della normale vita lavorativa è decisiva per poter posizionare con successo la propria offerta di lavoro.

In Francia le imprese sono particolarmente esigenti, arrivando a richiedere la redazione di curriculum e lettere di presentazione in francese a mano, per poter valutare ortografia e caratteristiche grafologiche, poi interpretate in senso psicologico e attitudinale.

Di converso, la preparazione scolastica ed extrascolastica tesa all'apprendimento della lingua francese in Italia tende ad essere unitaria a livello nazionale, mentre il Piemonte avrebbe bisogno di una diffusione competenziale assai più approfondita e vasta.

Per l'epoca della **conclusione dei lavori del raddoppio** del traforo sarebbe opportuno che **una ampia fascia di giovani in entrata o all'interno del mercato del lavoro fosse dotata di effettive competenze linguistiche**, facendo nel frattempo delle azioni mirate su un gruppo più ristretto il cui successo professionale possa servire da stimolo ed esempio.

In parallelo, nel lungo periodo occorre pensare a diffondere competenze linguistiche all'intera popolazione, quantomeno al livello che consenta la fruizione dei servizi a bacino comune.

Box Progettuale n. 11.

Titolo: Comunicazione e informazione per un mercato unico del lavoro italo-francese

Concept: Campagna completa di informazione su opportunità e modalità di inserimento nei due mondi del lavoro; integrazione dell'offerta degli intermediari del mercato del lavoro.

Box Progettuale n. 12.

Titolo: La Learning Region delle due lingue della regione maralpina

Concept: Percorso a più fasi di apprendimento rapido e collegato ai contesti di interazione reale tipici di una regione transfrontaliera in via di integrazione, rivolto ad ampie fasce della popolazione

Box Progettuale n. 13.

Titolo: Il francese per il tuo lavoro

Concept: Percorso crash di accelerazione dei processi individuali di apprendimento della lingua.

6. CONCLUSIONI

Nel presente studio di fattibilità sono state delineate numerose aree di intervento strategico, che derivano dal processo di ascolto degli *stakeholders* italiani e francesi, dalla valutazione dell'impatto dell'opera e dalle prospettive ambiziose di co-evoluzione dei territori tra il Piemonte Meridionale, la regione di Nizza e della Costa Azzurra.

Si tratta di aree che hanno tutta una storia di scambi e di relazioni forti e privilegiate, che erano però rimaste disallineate sul piano economico, culturale, linguistico e logistico. Lo slancio della pianificazione territoriale di lungo periodo in Piemonte e il passaggio ad una fase di attiva concertazione con gli interlocutori francesi stanno riportando al centro una prospettiva di macro-regione integrata.

La realizzazione tempestiva del raddoppio del traforo del Col di Tenda è un fattore imprescindibile di una modificazione profonda delle mappe mentali dei decisori pubblici e privati, collettivi ed individuali. L'accompagnamento dell'opera con una gestione attiva delle sue ricadute su un vasto spettro di questioni è una grande occasione per confermare e rilanciare il progetto transfrontaliero, che può portare nel lunghissimo periodo ad una trasformazione della gerarchia urbana della macro-area ma che fin da subito ha potenziali importanti di miglioramento sensibile per tutti i comuni attraversati e per le aree prospicienti.

Il notevole miglioramento della viabilità, resa sostenibile sul piano ambientale e sociale, è un risultato a portata di mano a cui si rivolgono grandi attese da parte di tutti gli attori del territorio.

DEVELOPPEMENT INTEGRE DE SYSTEMES TERRITORIAUX
MULTIACTION

CONI, PORTE TRANSFRONTALIERE ENTRE LE SYSTEME
TERRITORIAL DU PIEMONTE MERIDIONAL, LE TERRITOIRE DE
NICE ET L'ARC DE LA LIGURIE

*Coni, porte transfrontalière
vers la France méridionale*

ETUDE DE FAISABILITE

La Ville de Coni, symbole d'isolement après la Seconde Guerre mondiale, fait aujourd'hui figure de nœud de raccordement où se joue l'intégration entre grands flux européens et environnement local.

Le Programme « S.I.S.Te.M.A. », soutenu et financé par le Département pour l'aménagement et le développement du territoire du ministère italien des Infrastructures, a pour objectif de renforcer son nouveau rôle des villes moyennes. Elles doivent être capables de servir de lien entre les grands flux européens et les territoires locaux, prédisposés à jouer un rôle de « milieux innovateurs ».

C'est dans cette optique que se situe le Programme pilote S.I.S.Te.M.A. – Centro Nord, financé par la Ville de Coni, dont le titre est « Coni : porte transfrontalière vers la France Méridionale ».

À travers l'analyse des retombées du doublement du tunnel de Tende sur le territoire, l'étude de faisabilité s'appuie sur la conviction qu'il est nécessaire de percevoir les infrastructures comme un cadre aux nouveaux modèles de croissance territoriale plutôt que comme simples générateurs de développement.

À la complémentarité des modèles économiques du Piémont et du sud de la France vient se substituer la convergence et l'émergence d'une nouvelle région européenne cruciale pour l'évolution vers une nouvelle économie.

L'Europe se tourne vers ces régions, qui ne sont pas limitées par les frontières nationales et administratives, afin d'activer la stratégie de Lisbonne à l'aide des fonds structurels 2007/2013.

Notre territoire poursuit donc la ligne établie par le Plan Stratégique *Cuneo 2020*, à travers d'importantes innovations introduites grâce à différents projets tels que celui-ci.

Les innovations institutionnelle, politique, administrative et économique forment un programme d'aménagement du territoire commun au reste de l'Europe, et notamment à la France.

Je profite de l'occasion pour remercier PEGroup, notamment M. Valentino Piana qui nous a aidé à raisonner différemment sur des questions restées en suspens depuis longtemps, le ministère des Infrastructures (DICOTER) et son directeur général, l'Architecte Gaetano Fontana, ainsi que Ecosfera S.p.a. pour son assistance technique.

J'adresse également mes félicitations et un remerciement tout particulier au Bureau Aménagement du Territoire, sans lequel les innovations culturelles et administratives de notre Commune en termes de politiques territoriales n'auraient jamais été possibles.

Mauro Mantelli
Maire-adjoint de Coni

PRÉSENTATION

L'étude de faisabilité prévue par l'« action de système » AS.1 « Coni, porte transfrontalière vers la France » entre dans le cadre du Programme exécutif du projet pilote « S.I.S.Te.M.A. - Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali MultiAzione » intitulé « Coni, porte transfrontalière entre le système territorial du Piémont méridional, le territoire de Nice et l'arc de la Ligurie ». Elle a pour principal objet le doublement du tunnel du Col de Tende et ses conséquences pour le territoire au sens large.

Les principaux objectifs de l'étude de faisabilité sont les suivants :

1. Situer l'Ouvrage dans le contexte de l'aménagement local du territoire planifié à long terme et dans la perception des *stakeholders* ;
2. Déterminer l'éventail des conséquences potentielles de l'Ouvrage à plusieurs niveaux (transports, économie, société, environnement) et en rapport avec les objectifs et les tendances lors de l'aménagement du territoire ;
3. Évaluer des conséquences plus importantes en termes de
 - relations transfrontalières ;
 - compétitivité de l'ensemble du système territorial ;
 - niveaux de cohésion transfrontalière.
4. Estimer l'impact potentiel sur certaines variables essentielles du secteur des transports, dont :
 - la réduction des temps de parcours ;
 - l'importance des flux en termes de personnes et de marchandises ;
 - la mobilité transfrontalière ;
 - le renforcement de la route et du réseau urbain en question.
5. Envisager les développements les plus innovants suite au doublement du tunnel en termes territoriaux, tels que :
 - l'accroissement du tourisme ;
 - un marché unifié du travail franco-italien ;
 - de nouveaux sites touristiques, de production et commerciaux.
6. Définir les meilleures stratégies afin de :
 - minimiser l'impact environnemental de l'augmentation du trafic ;

- garantir la durabilité environnementale et sociale de l'intervention ;
- collecter et intégrer l'avis des communautés territoriales concernées ;
- maximiser les effets positifs sur la compétitivité globale ;
- favoriser les synergies par des interventions humaines, qu'elles soient prévues ou potentielles.

Ce document s'articule en quatre parties :

1. Carte de la perception du potentiel de l'Ouvrage chez les *stakeholders* italiens ;
2. Carte de la perception du potentiel de l'Ouvrage chez les *stakeholders* français ;
3. Évaluation des conséquences du doublement sur le système des relations transfrontalières ;
4. Élaboration des stratégies d'accompagnement et d'optimisation.

Il comprend les rapports intermédiaires rédigés séparément, discutés et approuvés avec le donneur d'ordre.

PARTIE I
MAPPE DE LA PERCEPTION
DU POTENTIEL DE L'OUVRAGE
CHEZ LES STAKEHOLDERS ITALIENS

La première partie cherchera à répondre à l'objectif de **contextualisation** de l'œuvre dans l'**aménagement** du territoire européen, national, régional et local, en mettant en lumière la **perception subjective** des *stakeholders* à l'Ouvrage et ses conséquences.

La rédaction a été rendue possible par la collecte des sources documentaires et la réalisation d'entretiens entre le printemps et l'été 2006.

1. DOUBLEMENT DU TUNNEL DU COL DE TENDE : L'OUVRAGE ET LE TERRITOIRE CIBLE

L'actuel tunnel du Col de Tende (province de Coni), qui se trouve à 1320 mètres d'altitude et fait 3184 mètres de longueur, relie l'Italie et la France depuis 1882. Du côté italien, les dernières années ont vu sa modernisation et l'amélioration de la sécurité. Du côté français, en revanche, les niveaux de sécurité ne répondent pas aux normes en vigueur pour les tunnels internationaux⁵⁹. La largeur et le gabarit du tunnel ne permettent pas le passage de deux poids lourds dans les deux sens en même temps ; actuellement, un feu alterne la circulation des véhicules encombrants en fonction d'un schéma pré-programmé⁶⁰, mais la circulation de véhicules légers n'est pas limitée dès lors que le tunnel est ouvert (voir Photo 1 – Tunnel actuel – côté français, p. 17).

En effet, l'année dernière, le tunnel est resté fermé toutes les nuits (de 22h à 6h), et par « intermittence » quelques jours aussi, (parfois avec de courts préavis) à cause des problèmes de sécurité du tunnel : les risques d'avalanche et d'éboulements sur la route d'accès, d'un côté comme de l'autre⁶¹, ont poussé les autorités compétentes⁶² à interdire la circulation et à faire des travaux de manutention extraordinaires⁶³ (voir Photo 2 – Tunnel actuel – côté italien, p. 18).

Parmi les différentes techniques proposées par le Groupe de travail constitué le 19 mars 2003 sous son mandat, la Commission intergouvernementale Italie-France, qui s'est réunie plusieurs fois ces dernières années, a adopté en mars 2005 celle qui prévoit une solution dite « haute », c'est-à-dire la **création d'un nouveau tunnel parallèle à l'actuel**, situé à l'ouest de celui-ci (voir Photo 3 – Les solutions techniques alternatives, p. 19).

Il y a quelque temps, les élus de la province de Coni et du département des Alpes-Maritimes ont fait la déclaration suivante : « Ce sont de multiples considérations qui ont dicté ce choix : la **rapidité d'exécution** de l'Ouvrage, un **coût** moindre par rapport à celui qu'aurait impliqué la

⁵⁹ Cette partie n'est même pas couverte par la réassurance en cas d'accident.

⁶⁰ Le feu vert intervient pour chaque sens toutes les 15 minutes de manière alternée.

⁶¹ Mais surtout sur le territoire français.

⁶² La Préfecture en France, l'ANAS en Italie.

⁶³ Ces limitations ont également un aspect sélectif : les autobus ne peuvent pas passer.

solution basse, un impact sur l'**environnement** minime car le tunnel actuel continuera à être utilisé [...] et, enfin, la perspective qu'ont les élus, français comme italiens, de **ne pas voir la circulation de véhicules encombrants**, qui aurait été favorisée par la solution basse, **se développer de manière exponentielle** »⁶⁴. « Ils espèrent également que deux des quatre virages du versant français [...] seront supprimés »⁶⁵ (voir Photo 3 – Virages à éliminer – versant français, p. 20).

Du côté italien, le tunnel se trouve dans la commune de Limone, station de sports d'hiver de taille moyenne, sur la RN20. Celle-ci est en provenance de Coni, en passant par Borgo S. Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante. Les communes traversées font partie de la Communauté d'Agglomération des Vallées Gesso et Vermenagna⁶⁶ (voir Photo 4 – Descente sur le versant italien, p. 21). Du côté français, le tunnel se trouve dans la commune de Tende sur la route qui passe par le hameau de Vievola et relie Tende et les communes de Saorge et Breil-sur-Roya. À hauteur de Breil, la route bifurque d'un côté vers Nice, et repart vers Vintimille de l'autre.

En termes géographiques, le tunnel relie donc le Piémont et le département des Alpes-Maritimes, et peut aussi être emprunté entre le Piémont et la province d'Imperia. L'accès au tunnel est facilité par le nouveau tronçon d'autoroute sur le point d'être achevé, en particulier en venant de Turin ou d'Asti, entre Coni et Carrù - l'entrée de l'autoroute Turin - Savone.

Une vue plus aérienne permet de voir que le tunnel de Tende fait partie des routes alpines de liaison entre la France et l'Italie, avec le Col de la Madeleine tout près, et les cols de la Lombarde et de l'Agneau, le Montgenèvre, le Mont-Cenis, le Fréjus, le tunnel du Mont-Blanc, et le col du Petit-Saint-Bernard⁶⁷. De ce fait, l'on considère qu'il entre dans la Convention des Alpes.

En termes macro-européens, le tunnel se trouve à un endroit où convergent les trajectoires qui unissent l'Europe de l'est, l'Espagne et le Portugal.

⁶⁴ Déclaration conjointe du sommet des deux provinces sur le tunnel de Tende en date du 18 février 2005.

⁶⁵ Déclaration conjointe, idem.

⁶⁶ Car elles se trouvent dans la vallée de Vermenagna.

⁶⁷ Auxquels il faut ajouter le passage de Vintimille (routier et ferroviaire).

2. ENCADREMENT DE LA PLANIFICATION TERRITORIALE

Le doublement du tunnel est souvent recommandé, à divers degrés de précision, dans les stratégies de planification à divers niveaux institutionnels.

Au niveau européen, la Commission européenne considère le parcours dans le schéma des TEN-T (Trans European Network-Transport), comme l'illustre la carte Carte des réseaux transeuropéens de transport – aspects routiers - Italie de la page 23.

Ce tronçon permet en effet au Piémont et donc à l'Italie du Nord en général de viser Nice, 5^e ville française en termes démographiques, deuxième aéroport français (« Composante internationale »)⁶⁸, comme on peut le voir sur la carte de la page 24.

Un port de catégorie A a la même importance au niveau européen (voir Figure 3, p. 25).

En d'autres termes, le corridor paneuropéen n° 5 qui va de Kiev à Lisbonne, dont l'axe ferroviaire dans le Piémont est assuré par la ligne Turin – Lyon (qui peut être partiellement financée par les fonds européens en tant qu'élément des RTE-T), pourrait trouver dans le Col de Tende un de ses liens auxiliaires.

La capacité d'utilisation du tunnel, qui sera renforcée par son doublement – et des routes d'accès et de sortie pour le trafic paneuropéen de poids lourds est une des questions clefs de la réflexion des *stakeholders*.


Au niveau national, en l'an 2000 le MINISTERE ITALIEN DES TRANSPORTS ET DE LA NAVIGATION a approuvé le Nouveau Plan général des transports et de la logistique qui faisait du Système national intégré des transports (SNIT), avec ses aspects plurimodaux, la pierre angulaire de la mobilité du pays. À ce titre, la section « Asti – Col de Tende » faisait partie des

⁶⁸ Pour son volume de passagers.

« sections incluses dans le réseau routier de premier plan du SNIT actuel » puisqu'elle était l'une des routes d'accès des cols alpins⁶⁹.

La loi Objectif, votée plus tard, établissant le premier Programme d'infrastructures stratégiques (décision n° 121/2001), indiquait que la « liaison Coni – Nice (Mercantour) » faisait partie des infrastructures prioritaires des couloirs autoroutiers et routiers au Piémont. Elle ne mentionnait donc pas le Tende, mais une nouvelle liaison par tunnel dans le massif du Mercantour.

L'accord entre l'état et la Région Piémont d'avril 2003 mentionnait, parmi les couloirs autoroutiers et routiers, la « liaison Coni – Nice (Mercantour). Le coût sera couvert par une contribution financière des deux États et de la Communauté européenne ainsi que par les gains provenant du privé pour la partie restante. Cette intervention avait déjà été prévue par la Communauté européenne dans le cadre du réseau transeuropéen des transports. Au niveau de l'État, elle a été insérée dans le Plan général des transports italien et dans le « Plan décennal pour la viabilité primaire de communication », parmi les « Axes routiers » hors norme dans le programme triennal 1991/93. De manière préliminaire, ont été effectuées diverses études de faisabilité, de profonds sondages (1000 m) à Sainte-Anne-de-Vinadio sous la direction de la Commission intergouvernementale, une étude géologique de surface réalisée par l'école Polytechnique de Turin et un premier contrôle environnemental. Des fonds alloués au projet existent au niveau européen, mais ils n'ont jamais été utilisés, la première Commission intergouvernementale ayant pris fin. La dépense prévue en 1993 était de 1 678 millions d'euros. Le projet a été confié à la Région Piémont, qui a l'intention de le réaliser avec l'ARES (Agence régionale pour les routes), avec qui elle a souscrit un mémorandum d'accord.

La section autoroutière de liaison entre le tunnel côté italien et l'autoroute Asti – Coni sera, quant à elle, conçue et réalisée par le principal organisme d'état chargé de l'entretien  de la viabilité du réseau routier italien (l'ANAS), si possible avec des contributions privées (*project financing*). »⁷⁰

De même, le Plan décennal pour la viabilité 2003-2012 de l'ANAS, dont le contenu, les objectifs et priorités ont été définis par la directive du ministre

⁶⁹ Voir le Chap. 7 du Plan national des transports italien.

⁷⁰ Source : PiemonteInforma, 16 avril 2003.

des Infrastructures et des Transports du 1er août 2003, mentionnait, de même que le Livre Blanc de 2004, une somme d'un peu plus de 800 millions d'euros alloués à l'intervention sur la section de l'autoroute en gestion directe « Mercantour – Autoroute Coni – Nice »⁷¹, sans pour autant mentionner le doublement du tunnel de Tende.

D'autre part, le tunnel du Mercantour, depuis, semble ne plus être d'actualité, notamment à cause de l'opposition de la partie française, car il aurait débouché dans le Parc national et dans une vallée particulièrement hostile au trafic de marchandises.

C'est donc plutôt l'option du doublement du Col de Tende qui a prévalu par la suite. En effet, ce projet a été inscrit au printemps 2005 **dans le Contrat de programme ANAS** du Plan décennal 2003-2012. Il est également inscrit dans la liste moins longue des interventions que le nouveau gouvernement, au pouvoir depuis 2006, considère comme prioritaires. En témoigne la rencontre entre M. Costa, Président de la Province, et M. Di Pietro, ministre des Infrastructures, qui a vu la **confirmation de la faisabilité du chantier d'ici 2008**.

Au niveau régional du Piémont, le troisième Plan régional des transports et des communications du mois de décembre 2004 mentionne, dans les ouvrages de « développement du réseau routier », aussi bien « l'axe Coni – Nice (Mercantour) mettant en œuvre l'hypothèse d'un axe ferroviaire » en tant qu'alternative à la SS21⁷² que des interventions de développement-adaptation-achèvement : « développement du tunnel de Tende avec la construction de 2 voies unidirectionnelles ».

Le système de supervision des ouvrages stratégiques de la **REGION PIEMONTE** indique, dans sa mise à jour du 15 décembre 2006, comprends l'avancement du projet du tunnel de Tende (code de projet TV02) et ses besoins de financement (euro 168.280.000)⁷³.

⁷¹ P. 8 du Livre Blanc (2004).

⁷² P. 21 du « *Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni* » (troisième Plan régional des transports et des communications) (2004).

⁷³ Source : <http://www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/province/cuneo.htm>

Dans son texte datant du mois de décembre 2005, intitulé « Pour un nouvel aménagement du territoire régional – programme », la délégation aux Politiques territoriales de la Région Piémont indique que « certains axes transnationaux et transrégionaux feront l’objet d’une attention particulière, telle la liaison Turin – Coni – Nice, la liaison Turin – Savone ou l’axe reliant le Piémont et la Lombardie au pied d’une montagne, etc. Ces axes de niveau intermédiaire donnent lieu à des nœuds dont la problématique peut être traitée au niveau régional, tels Coni, Ivree, Borgomanero-Arona, etc.⁷⁴ »

Dans le document de Stratégie préliminaire régionale 2007-2013, qui permet de définir les grandes lignes de l’élaboration du Cadre stratégique national pour la politique de cohésion 2007 – 2013, du mois d’octobre 2005, aucune référence n’est faite au caractère essentiel de l’aspect infrastructurel, à plus forte raison au tunnel en question.

Au niveau de la province de Coni, dans le Plan d’aménagement du territoire de la **PROVINCE DE CONI**, le document traitant du Système de mobilité fait clairement état de la « nécessité urgente de la rénovation du tunnel du Col de Tende (Tende bis) au vu de la vétusté de l’axe actuel »⁷⁵, et ce au sein du Scénario 2. Celui-ci met en valeur « les projets d’infrastructures qui, du point de vue technique et financier, semblent les plus aboutis et qui seront potentiellement ouverts au trafic dans un court laps de temps (à titre indicatif, d’ici sept à dix ans) »⁷⁶.

De plus, l’Analyse de compatibilité environnementale – complément du Rapport illustratif du Plan d’aménagement du territoire de la Province (PTP), du mois de juin 2004, propose, afin de répondre à l’objectif « A. Amélioration de la compétitivité du système de Coni au niveau régional, de la plaine du Pô et à l’international » avec comme référence au point 1.10 le système du couloir Nice – Coni – Alba – Asti, l’action **A.10.3. Politiques d’amélioration des liaisons routières sur l’axe Coni – Tende – Nice**. Ces politiques sont elles-mêmes reliées aux suivantes :

⁷⁴ Voir le Document « *Per un nuovo piano territoriale regionale* » (Pour un nouvel aménagement du territoire régional), p. 68.

⁷⁵ Idem, p. 97.

⁷⁶ Idem, p. 96.



- A.10.1. Politiques de préparation d'un axe autoroutier Stura – Tinée – Coni – Alba – Asti et de ses connexions aux systèmes urbains.
- A.10.2. Politiques de requalification et de développement de la ligne ferroviaire Nice – Coni – Fossano – Turin.
- A.10.4. Politiques d'organisation des échanges intermodaux.
- A.10.5. Politiques de valorisation de l'aéroport de Cuneo – Levaldigi.

Leurs normes d'application de septembre 2005 font référence au Col de Tende en tant que Zone d'identification des biotopes, ou « portions du territoire qui constituent une entité écologique présentant un intérêt particulier pour la préservation de la nature »⁷⁷.

Pour les États généraux de la Province, lancés en 2005 et toujours en cours, l'une des quatre Tables thématiques est consacrée aux Grandes infrastructures,⁷⁸ parmi lesquelles le doublement du tunnel de Tende (ainsi que l'autoroute AT-CN, les liaisons routières entre la Ligurie et la France, l'aéroport, la plateforme logistique).

Cette Table est composée :

- du Représentant de la Chambre de commerce, d'industrie, d'artisanat et d'agriculture (CCIAA),
- des secrétariats provinciaux des syndicats italiens CGIL, CISL, UIL,
- d'un représentant du « Pacte pour le développement »,
- du Préfet,
- du Délégué régional à la circulation et aux transports,
- du Délégué régional au tourisme,
- des Représentants des Communes (ACNI, l'Association nationale des petites communes d'Italie – ANPCI, et l'Union nationale des communes, communautés et entreprises de montagne – UNCEM),
- du Représentant de l'ANAS,
- du Représentant l'Agence régionale des routes (ARES),
- du Représentant des sociétés concessionnaires A6 et A33,

⁷⁷ « 22.C Col di Tenda (Ha1415) - Comuni interessati: Entracque, Limone Piemonte », idem, p. 40.

⁷⁸ Voir la décision de février 2006 avec pour objet : « États généraux : constitution des commissions de travail. Définition et approbation du règlement interne en ce qui concerne leur fonctionnement ».



- du Représentant de la société de gestions de l'aéroport de Cuneo – Levaldigi (GEAC).

En ce qui concerne la **conception stratégique de grande envergure**, la **COMMUNE DE CONI**, est depuis 2003 le promoteur de **Coni 2020 – Plan stratégique de la ville et de son territoire**, un parcours de concertation territoriale intégré qui implique, directement ou au travers des Communautés d'Agglomération, 54 communes, dont celles de la vallée de la Vermenagna et de Gesso.

En termes d'analyse, font partie des « mots-clefs du Plan » les Infrastructures, classées séparément depuis janvier 2005, dont la liaison routière sud – doublement du tunnel du Col de Tende, avec pour parties impliquées le ministère des Infrastructures et des Transports, l'ANAS, les Provinces d'Imperia et Coni, la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur, et le département des Alpes-Maritimes. On y soulignait que « quelle que soit la décision prise, le tunnel n'aura pas de caractère commercial ». La mise en application prévoyait le début des travaux en 2006⁷⁹.

Le parcours de réflexion stratégique et de concertation Coni 2020 a vu la Table « Environnement et infrastructures » travailler sur l'ensemble des infrastructures routières, ferroviaires et métropolitaines qui pourraient avoir une véritable incidence sur le territoire.

La conclusion du chemin parcouru a été marquée par la présentation, le 10 juin 2006, du Document de Plan, qui esquisse une stratégie de grande ampleur basée sur quatre axes :

5. Axe 1 – Ville de la connaissance et des savoirs ;
6. Axe 2 – Qualité de vie urbaine et sur le territoire ;
7. Axe 3 – Environnement et Infrastructures ;
8. Axe 4 – Économie et innovation.

L'Axe 1 comporte la perspective d' « une ville universitaire complète, se distinguant par une université [...] qui attire et accueille étudiants originaires d'autres zones géographiques ».

⁷⁹ « *Le parole chiave del Piano – scheda Infrastrutture* », janvier 2005.

L'Axe 2 voit la montagne comme « une ressource territoriale et un trait d'union transfrontalier », correspondant à l'action 2.A.1 « Revitaliser les territoires de montagne » et l'action 2.A.2 « Développer les réseaux de coopération alpine ». Cette dernière prévoit la « création, le développement et le soutien de réseaux de coopération entre les territoires de montagne « internes » qui, avec les régions transalpines, en faisant de (l'ancienne) frontière une charnière des projets et d'initiatives communes, et en développant de nouvelles formes de gouvernance transterritoriale afin de faciliter la préservation de l'environnement, la coopération économique et l'échange culturel dans une optique d'espace alpin unitaire et européen ».

L'Axe 3 prévoit qu' « en 2020 Coni et son territoire auront définitivement aboli l'isolement qui les caractérise depuis longtemps, en respectant et valorisant les ressources naturelles et paysagères qui les distinguent. Cette évolution ne sera possible qu'à travers la conservation et l'amélioration du réseau infrastructurel existant, après des années de préservation et de mise à niveau quasi inexistantes ». Il est prévu dans les actions de « favoriser le passage de la mobilité privée à la mobilité collective et la création de la *Région logistique Nord-Ouest* ».

L'Axe 4 fait l'hypothèse d'un « contexte économique hautement dynamique et internationalisé » pour prévoir, entre autres, « des interventions structurelles destinées au transfert technologique et à favoriser la croissance dimensionnelle et l'internationalisation du tissu productif ».

Le tunnel de Tende s'inscrit directement dans l'action 3.F.1.2 de l'Axe 3 qui a pour objet l'ensemble de la présente étude de faisabilité. Celle-ci veut définir l'impact du projet sous une pluralité d'angles de vue et identifier les meilleures stratégies afin de minimiser l'impact environnemental et maximiser les effets positifs : amélioration de la compétitivité et des niveaux de cohésion transfrontalière entre les systèmes concernés.

Au niveau supracommunal, la COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES VALLEES VERMENAGNA ET GESSO a indiqué, dans son Plan pluriannuel de développement socio-économique 2005-2009 que « le système routier est particulièrement développé et, bien que présentant certaines failles, est relativement adapté aux flux qui caractérisent la zone. La carence la plus grave se trouve dans la vallée de la Vermenagna, et est liée à la précarité du tunnel de Tende, plus que centenaire. Il fait obstacle au développement des relations entre la région de Nice et la Riviera du Ponant. La liaison

ferroviaire Turin – Coni – Vintimille – Nice, bien que rétablie après les destructions dues à la guerre, n’exploite pas les capacités dont elle serait dotée si elle disposait du système électrique et du développement nécessaires au transport de marchandises. »⁸⁰

Ce document rappelle également que la « construction d’un nouveau tunnel dépasse, bien entendu, les compétences locales et se situe dans un programme plus large de fonctionnalité des liaisons interrégionales et internationales. La Communauté d’Agglomération des Vallées Vermenagna et de Gesso, face à l’obsolescence incontestable du tunnel actuel, se prononce en faveur de l’intensification récente des rapports entre les autorités italiennes et françaises, piémontaises et ligures, afin de répondre au problème d’un point de vue technique et économique.

La fonctionnalité de la liaison interrégionale / internationale de la RN 20 doit cependant être adaptée à un trafic principalement léger, dans la mesure où l’intensification du trafic de poids lourds ne saurait être recevable dans la vallée de la Vermenagna ».⁸¹

Dans le Rapport illustratif du Programme intégré de développement local présenté à la Région – d’ailleurs reçu de manière positive – la Communauté d’Agglomération relève, parmi les faiblesses, « l’inadéquation du tunnel routier avec le Col de Tende, qui relie les vallées de la Vermenagna et de la Roya. Après évaluation complète de la question de la part des autorités italiennes et françaises compétentes, qui a duré des années, la solution idoine de la réalisation d’un nouveau tunnel est récemment apparue »⁸².

Pour conclure cette partie, nous pouvons affirmer que le doublement du tunnel a toujours été à l’ordre du jour de l’aménagement du territoire, en particulier ces dernières années, conférant à l’Ouvrage une partie claire, aussi limitée soit-elle, de sa conception stratégique. Les références au tunnel sont brèves et liées à une série d’autres ouvrages, mais sont visibles à tous les niveaux – du plus élevé jusqu’au premier échelon.

⁸⁰ Plan pluriannuel de développement socio-économique 2005-2009, p. 9.

⁸¹ Idem, p. 37.

⁸² Rapport illustratif joint à la demande de financement du Programme intégré de développement local (mai 2005), p. 8.

3. POSITIONNEMENT DE L'OUVRAGE DANS LA PERCEPTION DES *STAKEHOLDERS*

De nombreux témoins privilégiés de la réalité de Coni, membres d'organismes et d'associations porteurs d'intérêts collectifs, ont été sollicités et entendus, entre avril et juin 2006. La phase d'écoute a aussi continué pendant toute l'année. Certaines remarques de fond sont apparues très claires.

Il existe en effet un **large consensus** sur la **nécessité du doublement** du tunnel. Cet Ouvrage, au-delà des préférences micro-localisées qu'a écartées la Conférence intergouvernementale, trouve un consensus **large et déterminé**. Il s'agit avant tout d'un consensus « *push* » qui part du principe que la situation actuelle est **insoutenable**, en termes de :

- * sécurité,
- * assurance d'ouverture 24h sur 24, 365 jours par an,
- * fluidité du trafic.

Mais la composante « *pull* » est également bien présente, mue par une idée d'avenir et par la conviction que **le rapport avec la France doit s'intensifier car il est essentiel pour le développement de la zone**. Coni endosse notamment un rôle croissant dans l'intégration de deux zones limitrophes disposant d'un potentiel synergique élevé.

La limitation au **trafic léger** non industriel, ou la préférence pour ce mode de transport, qui s'est imposée lors de la Conférence intergouvernementale, rencontre un assentiment considérable, aussi bien chez ceux qui la souhaitent véritablement (par exemple la Communauté d'Agglomération des Vallées Vermenagna et de Gesso) que chez ceux qui considèrent qu'il s'agit d'un compromis acceptable pour une réalisation rapide, l'ensemble du parcours étant difficilement traversable par les poids lourds, en particulier sur le territoire français.

Le développement du **tourisme** apparaît comme un facteur favorable, prometteur et réaliste. De ce point de vue, le doublement est perçu comme l'élément de stabilisation et de renforcement pour une carte heuristique individuelle qui considère la vallée de la Vermenagna et plus généralement la province de Coni comme le point de départ et d'arrivée d'une circulation touristique multidirectionnelle croissante.

La possibilité d'une macro-région touristique Alpes-mer est fortement mise en avant.

L'utilisation pour le transport de **marchandises** sur véhicules de petite ou moyenne dimension apparaît réaliste et compatible avec le tissu territorial.

L'Ouvrage n'est pas perçu comme un « big bang » ouvrant une nouvelle ère ni comme le catalyseur d'un développement monodirectionnel. Il est toujours rapporté à l'ensemble du réseau de transports, dont il constitue aujourd'hui le goulot d'étranglement et le point de fragilité.

La **COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES VALLEES VERMENAGNA ET GESSO** attend le doublement du tunnel **avec impatience** car il facilitera et fluidifiera l'augmentation du trafic léger. La Vallée a été victime d'un processus de délocalisation des grandes structures de production vers le bas, qui s'est accompagné du développement, spontané mais aussi pour partie délibéré, des activités touristiques. Elles sont aujourd'hui le secteur économique le plus dynamique et le pivot du système de développement (par exemple, l'immobilier est fortement lié à ce secteur).

Soulignons que la position de force de la vallée de la Vermenagna par rapport au dépeuplement et au vieillissement de la population qui sont typiques des autres vallées piémontaises et alpines tient à ce qu'elle a choisi de s'ouvrir et de se tourner vers la France, plutôt que de demeurer « aveugle ».

Elle s'appuie sur une logique de réseaux d'infrastructures assurés par des prestations conjointes, soulignant que, par exemple, le feu de signalisation de Vernante, et plus généralement le passage dans le pays, est un problème à résoudre de plusieurs points de vue et parfois plus important que celui du tunnel du Col de Tende. Si la rocade de Vernante semble un projet trop long à réaliser, l'idée d'un rond-point s'est cependant fait jour – ou toute autre solution d'ordre infrastructurel – pour remédier à ce point critique.

La fermeture par intermittence du tunnel actuel a eu des retombées économiques à long terme sur la zone, aussi bien pour les hôtels que pour les restaurants (particulièrement touchés par la fermeture nocturne de 22h).

L'inquiétude demeure quant à la possible fermeture prolongée durant les travaux sur plusieurs années de terrassement du second tunnel. Elle pourrait en effet mener à l'élimination de l'itinéraire de la carte heuristique individuelle des parcours possibles, avec l'« hystérésis » qui s'ensuivra (prolongement de l'effet au-delà de la disparition de la cause initiale).

Il faudrait, dès aujourd'hui, envisager de mettre en place des « trains touristiques » et de faire transiter les camions par mode ferré (modèle des « chaussées roulantes »), construisant ainsi des solutions économiquement et techniquement viables de manière à donner une réponse positive au défi de la fermeture prévue sur plusieurs années et définir les modalités de réouverture.

Beaucoup d'espoirs sont mis dans un rapport étroit et croissant d'échanges touristiques, commerciaux et culturels avec la France. Le Parc national du Mercantour est considéré comme un modèle d'organisation (syndicats d'initiative) et d'élaboration de pôles d'attraction (Musée des Merveilles). La cure thermale actuellement en construction dans une vallée limitrophe pourrait se révéler très attractive, comme d'autres activités liées à la filière de santé-hygiène.

Même la collecte des déchets pourrait trouver une zone d'activité optimale de part et d'autre du tunnel. Les autres exemples de collaboration possible sont nombreux.

La Communauté d'Agglomération des Vallées Vermentagna et Gesso adhère depuis le 31 mars 2005 à la nouvelle initiative du **District européen** avec les communes françaises de la vallée de la Roya, de Nice et de son l'arrière-pays. Il a pour objectif de faire « masse critique » et de transformer de manière significative et positive le territoire. En effet, en 2005 le *Syndicat Mixte pour l'élaboration et la gestion du Schéma de cohérence territoriale de la Riviera française et de la Roya* a présenté un nouveau statut permettant d'étendre ses objectifs à la réalisation de projets et de coopérations transfrontalières.

La **COMMUNE DE CONI** est fortement engagée dans un ambitieux projet de transformation du territoire qui parte de la base et fasse levier sur les *assets* compétitifs dont dispose la province (voir le Plan stratégique).

Le **rapport avec la France** est l'une des directions du développement géo-économique qui définissent Coni, qui entretiennent des rapports avec :

- * **Turin** (dont elle a « hérité » de nombreux sites industriels, dont certains d'envergure, surtout dans la zone d'Alba, selon un processus de *filtering down* de fonctions et productions),
- * **Asti** (qui a justifié les nouvelles infrastructures autoroutières Coni – Asti et avec qui Coni partage une vocation de tourisme/agro-alimentaire de qualité),
- * **Savone** (avec l'hypothèse d'un service logistique partant des ports de Savone et de Vado vers la Plateforme logistique – dans le territoire Coni – qui jouerait ainsi un rôle d'« arrière port »).

La Commune souhaite travailler sur tous ces axes mais reconnaît que l'axe vers la France est le plus complexe sur le niveau des valeurs et qu'il comporte des éléments encore inexplorés.

La Commune se prononce donc **en faveur de l'opération**, dans une perspective d'innovation territoriale responsable et de grande ampleur.

La **PROVINCE DE CONI** est également fortement favorable à un ouvrage dont elle a toujours affirmé l'intérêt, au sein de la Commission intergouvernementale comme dans ses relations avec l'ANAS et d'autres partenaires concernés par le projet.

La **CHAMBRE DE COMMERCE DE CONI** place le volet infrastructurel au sein d'une analyse de l'économie provinciale. En premier lieu, Coni dispose d'un secteur agro-alimentaire de qualité dont les exportations sont très compétitives, dont les niveaux absolus et les taux de croissance sont les plus élevés au plan national. Plus généralement les exportations sont caractéristiques de beaucoup de productions industrielles.

De ce point de vue les solutions routière et ferroviaire dans les cols alpins sont tous les deux à prendre en considération, compte tenu des caractéristiques des prestations en termes de temps, de coûts, de fiabilité et de ponctualité. Aujourd'hui, les chemins de fer sont médiocres. Il suffit de penser aux attentes interminables avant la mise à disposition de wagons.

Dans le cas du tunnel de Tende, les principaux obstacles au mode ferré sont : le gabarit, qui contraint à dégonfler les pneus des camions s'ils veulent passer grâce au système dit des « chaussées roulantes », ainsi que l'électrification inexistante.

Le doublement du tunnel routier du Col de Tende est donc bienvenu, même si ce n'est pas par cet endroit que passera le plus gros des marchandises. L'hypothèse du Mercantour était intéressante mais il semble plus aisé de doubler celui qui existe déjà que de tabler sur quelque chose de complètement nouveau.

L'aspect touristique est assurément primordial, dans un système économique où le tourisme est intégré en amont comme en aval dans la chaîne de valorisation territoriale, par exemple dans le secteur de la production agro-alimentaire traditionnelle. « Nice est "notre" mer : nous sommes son arrière-pays naturel ». Les produits comme le vin ou les fromages, très appréciés des Français, sont particulièrement compétitifs.

D'une manière générale, le rapport avec la France est essentiel et la Chambre partage une myriade d'initiatives avec ses partenaires français, à travers INTERREG ou des collaborations bilatérales. La Chambre de commerce de Nice et la Chambre de commerce italienne à Nice sont de proches partenaires.

Plus en général, entre le Piedmont et le territoire de Nice il y a une relation paritaire, ce que Nice ne peut avoir avec Paris.

L'**UNIONE INDUSTRIALI**, qui voit dans l'Ouvrage une **priorité absolue**, sait que le doublement ne résoudra pas tous les problèmes : l'essentiel des marchandises vers la France passe par la vallée Stura puis par le col de la Madeleine, qui devient presque impraticable en hiver. De plus, le tunnel Armo – Cantanara est fondamental dans la mesure où il s'agit du tracé le plus direct pour la Riviera.

Les routes nationales s'effondrent, surtout dans la zone de Fossano et d'Alba. La Plateforme logistique est donc véritablement indispensable.

En ce qui concerne la vallée de la Vermenagna, elle n'accueillera certainement plus de nouveaux sites industriels, pour cause de saturation mais aussi en raison d'une conjoncture défavorable aux investissements.

Si l'on intègre les relations avec les Français, il convient de rappeler que l'intégration économique est en premier lieu une question italienne, dans la mesure où si d'autres possibilités s'offrent à eux (comme rejoindre l'Allemagne sans passer par les Alpes), nous n'en avons pas.

L'Italie a tout à gagner en se rapprochant de la France, notamment grâce aux marchandises italiennes – et aux compétences entrepreneuriales – très compétitives (il suffit de penser aux entreprises de construction qui œuvrent d'un côté à l'autre de la frontière).

Pour la **CONFCOMMERCIO**, l'opération est **indispensable**, à plus forte raison dans un contexte qui pourrait se dégrader, avec un risque de blocage par intermittence à l'automne (3 jours par semaine). Elle craint en outre qu'en raison d'une imprudence, un accident de la route survienne dans le tunnel actuel, qui risquerait d'être fermé, vu que la réassurance n'existe pas sur le tronçon français. Il faut signaler une chute des flux de Français vers le marché du mardi de Coni, un rendez-vous qui était pourtant en train de devenir une tradition, à cause des fermetures par intermittence et de l'interdiction de circulation des autocars.

Il est donc nécessaire, avec le doublement, d'ouvrir la voie à une situation stable qui pourrait devenir véritablement dynamique grâce au tourisme, au commerce, à la revalorisation des centres historiques et de la qualité de vie des communes, sur la trace des Jeux olympiques d'hiver qui ont donné une nouvelle énergie à la région.

Le monde écologiste, représenté par **PRONATURA**, n'a pas le même point de vue sur des questions d'ordre général, mais considère que le doublement du tunnel est une **opération possible**. Il constitue une alternative aux travaux du Mercantour, bien plus coûteux, à tous les niveaux. Dans la même logique, les écologistes souhaitent que la liaison ferroviaire Coni – Vintimille – Nice soit beaucoup plus utilisée pour le trafic de marchandises, tant au sujet de son électrification que des services ferroviaires offerts⁸³.

⁸³ Les coûts de l'électrification pourraient être récupérés grâce à la *pay-back period* d'environ deux ans, car il existe certains pôles industriels, notamment dans les secteurs de la cellulose, du sucre ou du bois pour lesquelles le service ferroviaire est saturé.

À long terme, il faudrait réfléchir à la possibilité de transformer le tracé en ligne ferroviaire à haute capacité, pas seulement vers Nice mais au-delà (Marseille puis l'Espagne).

Il ne fait aucun doute qu'un fossé sépare les ambitions du tangible et même des travaux de moindre importance, comme le doublement des rails entre Fossano et Coni, seront extrêmement coûteux et s'étendront sur plusieurs années.

Le doublement du Tende ne pose pas de problème, le tunnel étant indispensable, d'autant que les méthodes les plus modernes et respectueuses des normes seront employées, et l'aspect esthétique ne sera pas négligé (par exemple en évitant des voies routières aériennes) de même que les normes en vigueur en ce qui concerne les routes nationales de transit normal (excluant donc l'aspect autoroutier).

Le passage du Col de la Madeleine devrait quant à lui être rénové, car il est essentiel pour le transport de marchandises aujourd'hui : grâce à l'équipement en paravalanches et à une série de petits tunnels, il pourrait être traversé en toute sécurité tout au long de l'année.

Autant de petites opérations de maintenance, d'amélioration des endroits particulièrement dangereux, d'adaptation des accès : l'exemple de l'Autriche qui associe viabilité, mobilité et développement des petites communes devrait être étudié de plus près.

Les politiques françaises sont également intéressantes. L'intégration avec une région macro-touristique faite de mers et de monts⁸⁴ offrant des services intégrés à une clientèle européenne mais pas seulement serait extrêmement positive. À cet égard, de grands événements impliquant un bassin d'attraction transfrontalier couplés à des actions territoriales systématiques pourraient faire émerger cette perspective.

Le tourisme durable est une clef de la valorisation de l'environnement et de l'artisanat s'il est couplé à par exemple une marche à suivre qualitative traitant de la réalisation de nouvelles constructions et de pôles de production.

⁸⁴ Que l'on peut également qualifier de « maralpin », néologisme des chercheurs de l'Université de Nice.

En d'autres termes, il faut, selon eux, une perspective qui intègre la mobilité (et ses infrastructures) et les établissements (résidentiels, touristiques, commerciaux et productifs).

4. CONCLUSION

Dans la liste des infrastructures de jonction internationale en Italie, le doublement du tunnel de Tende occupe une place particulière. Il s'agit en effet d'une opération qui bénéficie d'un large consensus sur le territoire, plus **évolutive** que révolutionnaire, et constituant un élément indispensable du **nouveau rôle** du Piémont et de Coni.

Un ouvrage conçu comme un accompagnement des flux réguliers de trafic léger qui est mis en valeur. Ces flux, pourront « recoudre » un territoire dans lequel la transfrontalité fait partie de la réalité quotidienne. La perspective d'une intégration croissante et innovante avec les régions françaises limitrophes est accueillie très favorablement et des initiatives en cours pourraient la faire mûrir relativement rapidement.

PARTIE II
MAPPE DE LA PERCEPTION
DU POTENTIEL DE L'OUVRAGE
CHEZ LES STAKEHOLDERS FRANÇAIS

Dans cette deuxième partie, nous tenterons de reconstruire le point de vue français quant au doublement et à son potentiel sachant que seule la compréhension réciproque des perceptions et des attentes des *stakeholders* pourra permettre la réalisation rapide de l'opération et des retombées positives sur le développement des relations transfrontalières.

Nous avons réalisé une série d'entretiens de fond avec des personnages clef du processus décisionnel français, à Nice, chef-lieu du Département des Alpes-Maritimes.

On été interviewés :

- * José BALLARELLO, vice-président du Conseil général du Département des Alpes-Maritimes et Sénateur,
- * Bernard LEVERE, Chef du département Aménagement du territoire de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice – Côte d'Azur, et délégué de la Chambre de l'Observatoire immobilier de la Côte d'Azur,
- * Odile SOLIVERES, Chef du département Études économiques de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice – Côte d'Azur,
- * Anne GIOFFREDO, Responsable de mission « Infrastructures de communication », dans le cadre de la Direction du développement local de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice – Côte d'Azur,
- * Pascal BOUTEFOY, chef du bureau d'étude sur les grands projets routiers, de la direction départementale des infrastructures du Conseil général du Département des Alpes-Maritimes,
- * Andrea SANTONI, responsable de la communication de la Chambre de commerce italienne à Nice, Sophia-Antipolis, Côte d'Azur.

1. DOUBLEMENT DU TUNNEL DU COL DE TENDE : SYNTHÈSE DE L'ORGANISATION FRANÇAISE

L'Ouvrage infrastructurel du nouveau tunnel du Col de Tende ne fait pas partie des priorités de l'État français en matière de transport de marchandises. Il est cependant considéré comme nécessaire au regard du respect de la Directive européenne sur la sécurité des passages de cols internationaux et de la législation française applicable⁸⁵.

La variante choisie, sur proposition française, d'un second tunnel à même hauteur que l'existant correspond à cette ligne, qui veut parvenir rapidement à l'adéquation des normes de service et de sécurité élevées.

L'éventualité d'une utilisation autoroutière, qui impliquerait également de profondes modifications sur la route nationale 304, est rejetée par les autorités locales territoriales et n'entre dans des perspectives ni régionales ni nationales. De précieuses années ont été perdues en négociations ambiguës et il faut se réjouir qu'aucun incident ne se soit produit entre-temps, car il aurait lourdement compromis l'existence de cet axe routier.

En matière de compétences, l'État français a transféré la gestion de la RN304 au Département des Alpes-Maritimes il y a quelques années, à l'exception du tronçon transfrontalier, et financera l'Ouvrage, selon la répartition décidée en accord avec l'Italie. À la fin des travaux, elle transférera la gestion de ce tronçon au Département, selon une logique de régionalisation de la question.

Le doublement du Tende est donc profondément contextualisé dans le modèle de développement régional, qui lui-même implique un certain modèle logistique, formalisé en fonction de modalités d'aménagement des infrastructures caractéristiques.

⁸⁵ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 (Journal Officiel de l'Union Européenne L 167 du 30 avril 2004) concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du Réseau routier transeuropéen. Instruction technique relative aux dispositifs de sécurité des nouveaux tunnels routiers, « Annexe II » de la Circulaire interministérielle française n. 2000-63 du 25 août 2000.

2. PRINCIPAUX MODELES DE DEVELOPPEMENT SUR LE LONG TERME POUR LE DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES ET MODELES INFRASTRUCTURELS DE TRANSPORT CORRESPONDANTS

Le Département des Alpes-Maritimes, qui fait partie de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur, est l’une des régions les plus riches du pays et vit une longue phase de croissance et de modernisation.

Au-delà des nombreuses activités économiques habituelles, le développement du département est lié à deux mécanismes essentiels et superposés, correspondant à des cercles vertueux du cumul de capital physique et humain.

Le premier modèle de développement est axé sur les dynamiques du **marché immobilier**, pierre angulaire d’une série de marchés connexes. L’espace est devenu, tout au long du littoral, un bien rare et cher, avec le bannissement d’activité à faible valeur ajoutée par unité territoriale et une revalorisation constante du patrimoine immobilier, liée à deux facteurs :

1. présence de nouveaux types de résidents, en particulier de personnes proches du troisième âge, venant de toute la France, mais aussi d’Italie, d’Allemagne et d’autres pays européens, séduites par le climat naturel et social et par services de haut niveau,
2. investissements immobiliers à des fins de capitalisation, dont la valorisation avec le temps est certaine, et liée à une externalité positive garantie par le territoire.

Ces deux facteurs sont en partie liés, puisque c’est justement les personnes proches du troisième âge qui disposent du plus grand cumul de capital⁸⁶. La tendance générale au vieillissement de la population (« *ageing society* ») voit se profiler la compétitivité particulièrement élevée de la Côte d’Azur qui tend à occuper une place de premier choix en Europe, dans une optique de valorisation des aspects positifs et de rentabilité.

⁸⁶ Voir le modèle de revenu permanent de Milton Friedman et le modèle économique de Modigliani.

Le **tourisme** est un facteur naturellement complémentaire et dynamisant. Il a commencé à la fin du 19^e siècle avec ses fameux *hivernants*, et s'est intensifié et constamment renouvelé au 20^e siècle. En témoignent le rôle de Saint-Tropez dans les années soixante et celui de la Côte d'Azur depuis.

La période estivale du tourisme balnéaire est longue, notamment grâce à des activités d'attraction très développées, ainsi qu'au tourisme de congrès qui rapporte d'importants chiffres d'affaires au printemps et à l'automne.

Le savoir faire en matière d'accueil touristique a pour origine une tradition de professionnalisme élevé et continu, contrairement à ce qui arrive souvent dans les économies touristiques à brefs pics de demande, dans lesquelles l'emploi est trop saisonnier, bref et occasionnel pour pouvoir développer des compétences d'excellence.

Ce modèle confère naturellement aux services financiers liés au marché immobilier, mais aussi à l'investissement, un rôle important si l'on considère la haute concentration patrimoniale existante.

Le modèle logistique correspondant à cette dynamique économique est une circulation automobile légère, des routes panoramiques, une vitesse modérée et une circulation fluide. En ville et dans les zones résidentielles de la bande littorale les « zone trente » et « zone vingt » sont fréquentes, sans parler des pistes cyclables et des zones permettant une forte mobilité piétonne.

« On ne vient pas passer plusieurs mois sur la Côte d'Azur pour être agressés par les camions et les voitures ».

Dans tout le département, il n'y a pas de grands travaux concernant les infrastructures routières : ce sont plutôt sur le TGV et l'aéroport, dont les arrivées ne cessent de croître, que se concentre l'attention.

Le modèle de planification des interventions routières se base sur l'analyse des « points noirs » mis en évidence par l'analyse statistique, reconnus comme dangereux. Il prévoit un large éventail d'améliorations ponctuelles sur les carrefours critiques et l'élimination des éléments à l'origine du danger. Plus de 200 ont été mis en évidence, plus de 130 sont considérés comme prioritaires et un grand nombre de chantiers ont déjà été ouverts, pour des travaux de courte durée.

Le président du Département des Alpes-Maritimes, ministre de la Gestion du Territoire du gouvernement français et député Christian Estrosi écrit :

« Dans les Alpes-Maritimes, la complexité du relief, les déplacements quotidiens et les flux touristiques génèrent une circulation routière de plus en plus dense. Les difficultés qu'elle engendre, surtout sur la bande littorale, nuisent à la qualité de vie de nos concitoyens et à l'attractivité du territoire. Déjà responsable de 2 385 km de routes départementales, le Conseil général verra sa compétence élargie aux 300 km de voirie nationale transférés par l'acte II de la décentralisation.

Devant ces défis, le temps n'est plus aux grands projets et aux discussions interminables qui finissent par les enterrer, mais il est au pragmatisme et à l'action. Dès mon élection à la présidence du Conseil général, j'avais indiqué la nécessité d'une intervention urgente en vue de rendre plus fluide et plus aisée la circulation.

Fondée sur des critères de sécurité et de saturation des principaux axes routiers départementaux, l'étude lancée a alors permis de recenser 139 points noirs qu'il convient de résorber sur le réseau départemental et sur celui dont le Conseil général aura demain la responsabilité, celui des routes nationales.

Dans cette perspective, l'Assemblée départementale a adopté le 25 novembre dernier un plan doté d'1 milliard 20 millions d'euros.

À engager sur les six années à venir, il tend à corriger les axes où saturation et danger se conjuguent, à définir un grand schéma d'investissement routier et à garantir une meilleure sécurité routière »⁸⁷.

Le second modèle de développement qui anime le territoire du département est lié à une industrie manufacturière totalement *high-tech*. L'intuition de Pierre Laffitte a généré un cas d'école international de concentration d'entreprises de haute technologie, dans un contexte urbain tourné vers l'avenir : **Sophia-Antipolis**, qui associe régulièrement aux grandes entreprises (Alcatel, France Télécom, IBM, Lucent Technologies...) une pléthore de petites entreprises de haute performance avec des incubateurs d'entreprises qui parviennent réellement, pas uniquement sur le papier, à favoriser la naissance d'un grand nombre de nouvelles sociétés.

⁸⁷ « Plan Routes 2004-2010 », Conseil Général.

Le succès de Sophia-Antipolis a attiré de nombreux jeunes qualifiés et ambitieux, parmi lesquels de plus en plus d'Italiens. En témoigne le Centre de Design Toyota qui attire les ingénieurs diplômés de l'École polytechnique de Turin.

On cherche à reproduire ce modèle au niveau régional et le gouvernement français a lancé l'identification et le soutien financier et organisationnel d'une série de Pôles de compétitivité, classés selon leur situation actuelle, par vocation « nationale » ou « mondiale ».

Sept pôles ont été identifiés dans le département des Alpes-Maritimes, dont un mondial à Grèce dans le secteur de la parfumerie, une activité traditionnellement d'excellence en Provence.

L'orientation est claire : aucune activité manufacturière à faible valeur ajoutée, ni d'utilisation excessive du terrain ou encore de déchets industriels comportant un risque environnemental (et les coûts d'élimination qui s'ensuivent). Les critères de sélection sont très élevés dans les divers Pôles de compétitivité mais ils le sont également dans tout le territoire. D'ailleurs, cette typologie productive et logistique est en expansion partout se rapprochant ainsi de l'excellente Région du Rhône-Alpes, de Grenoble et de l'ambitieuse Lyon, un modèle d'aménagement à long terme.

Le modèle logistique correspondant ne prévoit pas de flux matériels de grande dimension, mais plutôt de haute valeur, qui tendent à privilégier la voie aérienne, s'adaptant au marché mondial vers lequel ils sont orientés. Le dynamisme de l'aéroport de Nice, deuxième de France, est également lié à ce type de flux.

En d'autres termes, cette région est à l'avant-garde en termes de production et d'utilisation de la technologie ; les télécommunications, l'informatique et la télématique sont utilisées de manière courante et diffuse, à tel point que le commerce électronique, du statut de niche plus ou moins développée, est en train de se transformer en modalité standard de fourniture B2B ou B2C. La logistique adaptée au commerce électronique est d'ailleurs faite de livraisons fréquentes sur des produits de petite taille, se mettant ainsi en concurrence avec la distribution traditionnelle (librairie, supermarché, etc.). De ce point de vue, demain, et déjà aujourd'hui dans beaucoup de cas, sera fait de *Intelligent Transport System* (Systèmes de transport intelligent – ITS) à fort contenu technologique.

3. POSITIONNEMENT DES RELATIONS TRANSFRONTALIÈRES ET LEURS MODELES LOGISTIQUES DANS LA CONCEPTION DES *STAKEHOLDERS* FRANÇAIS

Les décideurs français accordent beaucoup d'importance à l'Italie mais soulignent que d'autres occasions seront encore à saisir et que le véritable saut de qualité qui a eu lieu dans l'Eurorégion du Rhin Supérieur entre parties de la France, l'Allemagne et la Suisse n'a pas encore eu lieu.

L'hypothèse de **complémentarité** entre les productions française et italienne, qui existait il y a quelques décennies, reléguait l'Italie dans un rôle de fournisseur agricole et manufacturier dont la compétitivité portait uniquement sur le prix, **est aujourd'hui substituée** par l'idée de **convergence des modèles de développement**, dont les caractéristiques sont la richesse territoriale, le développement durable et un aménagement du territoire sur le long terme.

Turin, par exemple, dispose d'un Plan stratégique basé, pour synthétiser, sur l'internationalisation, la haute technologie et le tourisme : le choix d'un terrain potentiellement commun.

En effet, elle a d'excellentes relations avec l'ensemble du Piémont, bien que les difficultés persistent, liées à des préjugés dépassés. Prenons l'exemple du vin, encore aujourd'hui victime du scandale du méthanol, alors que la qualité des productions italiennes n'a jamais cessé d'augmenter.

De même, ses relations avec la Ligurie sont marquées par la logique de comparaison française, portant sur leur supériorité en matière de défense de l'environnement marin et collinaire, d'aptitudes touristiques, ou de capacité à créer de la valeur ajoutée.

En d'autres termes, l'Italie doit se concentrer sur les productions d'excellence, si elle veut être à la hauteur d'une relation exigeante mais potentiellement profitable.

En d'autres termes, **les trafics transfrontaliers légers** sont perçus comme **particulièrement sous-dimensionnés par rapport au potentiel d'interaction**. Il est possible de s'engager sur une voie de co-évolution territoriale, ce qui sera facilité en Italie par l'adoption d'un aménagement du territoire à long terme, ce dont les Français peuvent se prévaloir depuis

longtemps. On commence à parler la même langue, à utiliser les mêmes cadres temporels, les mêmes approches intégrées.

Même l'échelle dimensionnelle de la planification est cohérente, comme le montre la Communauté d'Agglomération de la Riviera française, organisme supracommunal directement concerné par le doublement, qui a approuvé un plan de développement sur le long terme rappelant les bases du développement durable.

Dans ce cadre, **les investissements liés au transport** représentent la démonstration d'une volonté crédible d'intégration et doivent être compris dans une logique multimodale mettant en relief la complémentarité et la sélectivité. Les transports aérien, routier, ferroviaire et maritime sont tous perçus de manière intégrée, afin de garantir aux flux de marchandises et de personnes de hauts niveaux de compétitivité.

L'aéroport de Cuneo – Levaldigi, avec un difficile positionnement compétitif, pourrait profiter (en logique *stroke-hub*) de la position de centre névralgique de Nice, deuxième aéroport de France, avec ses vols vers le monde entier, des destinations spécialisées, comme les pays d'origine des immigrés, mais également vers les principaux débouchés de la production agro-alimentaire de qualité, dont la province de Coni est particulièrement dotée.

La liaison ferroviaire Coni – Vintimille – Nice est fondamentale pour les marchandises et les flux touristiques caractéristiques du modèle maralpin (troisième âge, richesse, immobilier), notamment si elle est électrifiée et améliorée par le projet d'« épi ferroviaire » dans la gare de Vintimille, qui permettrait un trajet direct.

Le transport maritime est considéré, comme dans la version des Autoroutes de la mer, comme une alternative à explorer pour le transport de marchandises, afin de désengorger l'autoroute A8 entre Vintimille et Nice, sur laquelle transitent de plus en plus de marchandises vers les nouveaux États membres de l'Union européenne.

Une importance particulière est attribuée au tunnel du Tende en vue du développement d'un trafic transrégional de personnes qui, de manière quotidienne, hebdomadaire ou simplement régulière, pourraient utiliser au mieux les ressources et attraits territoriaux disponibles sur tout l'arc maralpin.



PARTIE III
EVALUATION DES CONSEQUENCES DU DOUBLEMENT SUR LE SYSTEME DES
RELATIONS TRANSFRONTALIERES

Cette troisième partie évaluera les conséquences de l'Ouvrage sur les transports et les relations transfrontalières.

Cette analyse est autonome, indépendante et propose un point de vue critique par rapport aux sources documentaires recueillies.

1. CONSEQUENCES ATTENDUES DE L'OUVRAGE

Le doublement du tunnel de Tende, tel qu'il est actuellement envisagé, pourrait avoir des répercussions positives sur la population du Piémont, de Ligurie et de Provence, notamment grâce à l'amélioration des communications de la Lombardie au Languedoc.

Ce projet vise à rendre plus sûre une route devenue dangereuse du point de vue de la sécurité et de la fluidité du trafic. Le risque – très probable – d'une fermeture du tunnel à long terme pourrait être écarté. Un tel événement, qui découlerait par exemple d'un accident de la route, porterait la plupart des voyageurs à effacer ce trajet de leur « carte heuristique individuelle ».

La nouvelle infrastructure facilitera également le transport des marchandises, avec un trafic de poids lourds comparable à celui d'une autoroute.

De fait, les conséquences environnementales de l'Ouvrage, bien que limitées à l'emplacement exact du tunnel, devront être attentivement contrôlées en amont et en aval.

Ce rapport d'évaluation part d'une analyse des transports locaux avant d'évoquer les flux internes à un ensemble de mesures et de prévisions effectuées lors des études préliminaires.

Afin de saisir les conséquences économiques et sociales de l'infrastructure, il s'est avéré nécessaire de reconstruire, lors de la phase de consultation des *stakeholders*, un système de facteurs. Ce système a mis en évidence une tendance générale : la convergence des modèles de développement transalpins par rapport à plusieurs variables-clefs, qui va au-delà d'une simple comparaison territoriale.

Cette étude met successivement en évidence des éléments de niveau individuel (décideurs et utilisateurs) et des analyses de niveau agrégé. Bien que les disciplines scientifiques tendent à séparer les aspects économiques et sociologiques, la meilleure manière d'appréhender le territoire est de confronter régulièrement ces deux aspects.

2. CONSEQUENCES DIRECTES SUR LES TRANSPORTS

La longueur initiale du projet est de 3 198 mètres, soit légèrement plus que le tunnel existant, long de 3 184 mètres. La vitesse théorique devrait être de 80 km/h, pour une vitesse légale maximum de 70 km/h.

La vitesse réelle devrait toutefois être sensiblement plus élevée que l'actuelle, grâce à une sécurité globale plus importante. Le temps de parcours du tunnel devrait ainsi être plus court d'environ 3 minutes.

Notons que la largeur de la nouvelle galerie, telle que prévue dans le projet préliminaire approuvé par la Conférence intergouvernementale, permettra la circulation normale d'un véhicule léger et/ou d'un poids lourd, même en présence d'un poids lourd à l'arrêt. Ceci est rendu possible grâce à l'utilisation de la chaussée à sens unique, caractéristique type de la phase finale du tunnel.

En effet, après la construction du nouveau tunnel – qui devrait durer de 4 à 5 ans selon les estimations – il est prévu que le tunnel existant soit également élargi. Ces travaux devraient s'étendre sur plusieurs années durant lesquelles le passage sera fermé à la circulation.⁸⁸ Le temps des travaux, le nouveau passage remplacerait donc intégralement l'ancien, avec une circulation à double sens. Ce ne sera qu'à la fin des travaux que les deux tunnels seront sur deux voies à sens unique (le nouveau pour aller en France et l'ancien pour aller en Italie).

Dans la suite de ce document, les prévisions font référence à la conclusion intégrale de tous les travaux.

Le temps de parcours du Col de Tende sera alors fortement réduit du fait que :

1. les véhicules légers pourront circuler sur deux voies (au lieu d'une seule actuellement)
2. les poids lourds pourront circuler en continu dans chaque sens au lieu d'une circulation alternée toutes les 15 minutes comme c'est le cas tant que les tunnels ne seront pas pleinement opérationnels.

⁸⁸ Le Projet définitif de mai 2006 précise que « la durée totale des travaux peut être estimée à 87 mois, soit un peu plus de 7 ans ».

Compte tenu des ralentissements occasionnels dus au feu rouge, ainsi qu'une vitesse moyenne plus élevée, le temps de parcours pour les poids lourds serait donc réduit de 18 minutes (voir Photo 5, p. 58).

Pour un trafic de 3 230 véhicules légers et de 50 poids lourds⁸⁹ lors d'une journée-type de 2002, l'économie de temps réalisée serait de 10 140 minutes par jour.⁹⁰

Le Rapport technique et illustratif du Projet définitif de mai 2006 prévoit le trafic suivant :

Année	Trafic moyen quotidien (moyenne annuelle)	Trafic moyen quotidien (été seulement)	Trafic moyen quotidien (été exclu)
2001	3 425	5 700	2 970
2005	3 660	6 160	3 160
2010	3 970	6 730	3 420
2015	4 330	7 300	3 740
2020		7 457	3 821

Ces prévisions ont été établies à partir de relevés effectués en 2001 et en fonction d'une augmentation moyenne annuelle du trafic de 2 % pour les véhicules légers et de 3 % pour les poids lourds.

Les observations de 2001 correspondent à des relevés effectués sur le versant français (un jour en août et un jour en septembre), ainsi que sur le versant italien (un jour par mois entre mars et décembre pour un total de 9 jours, dont 5 jours 24h/24 et 4 jours entre 7 heures et 19 heures).

Ce type de projection linéaire est habituelle dans le secteur des transports, bien que les évolutions enregistrées au cours des années précédentes montrent des variations assez importantes. En se basant sur une moyenne annuelle de 2 470 véhicules par jour, une augmentation du trafic de 9 % a été enregistrée entre 1986 et 1996, soit légèrement moins d'1 % par an. Rien qu'en 1997, le trafic a augmenté de 23 %, puis de 5 % en 2000, et entre 2000 et 2002, le trafic a diminué de 6 %. Ce n'est qu'après avoir

⁸⁹ Source : Projet définitif (Mai 2006), versant français, p.8.

⁹⁰ Sur la base de 3 minutes pour chaque véhicule léger et de 9 minutes pour chaque poids lourd.

éliminé ces variations que l'on obtient une moyenne annuelle de 2 % entre 1986 et 2002, qui a servi de base aux prévisions jusqu'en 2015.

En été, le trafic augmente fortement et brusquement. En 1986, le trafic moyen estival était de 4 350 véhicules par jour, puis de 4 980 en 1996 (+ 14 %), 5 190 en 1997 (+ 4,3 %) et enfin 5 840 en 2000.⁹¹

Ce modèle annuel suggère que l'utilisation du tunnel est étroitement liée au tourisme plus qu'à des flux commerciaux, d'où l'augmentation massive du trafic en août.

Par ailleurs, il est évident que, dans un tel nœud routier, les embouteillages dépendent du nombre de véhicules qui circulent dans une même tranche horaire. Par exemple, aux heures de pointe, l'augmentation du trafic peut donner lieu à des « bouchons » qui ne se seraient pas formés si la circulation était mieux répartie sur l'ensemble de la journée. En outre, les moyennes hebdomadaires ne prennent pas en compte la différence entre le week-end (circulation notamment liée au tourisme) et les jours ouvrés.

En tenant compte du fait que le débit maximum pour une circulation normale est d'environ 600 véhicules par heure, les estimations de 2005 indiquent un trafic relativement fluide en dehors de la saison touristique avec une utilisation du tunnel équivalente à 22 %. À l'inverse, le taux d'utilisation du tunnel en période estivale s'élève à 42 % avec des pics réguliers correspondants aux week-ends et aux vacances, périodes durant lesquelles on constate effectivement des ralentissements et des embouteillages.

Le doublement du tunnel permettra, d'après le projet, d'atteindre un débit maximum de 1 000 véhicules par heure, remédiant ainsi à ces ralentissements.

Bien que les variations aléatoires soient plus importantes que ne le montrent les prévisions linéaires, **la croissance continue du trafic est très plausible**, et le tunnel de Tende serait de plus en plus souvent **encombré** suite à l'augmentation des flux estivaux.

Bien entendu, cette tendance à l'augmentation des flux doit être considérée avec précaution. En effet, les travaux de doublement du tunnel devraient

⁹¹ En mai 2006, les données de l'été 2002 « n'étaient pas encore connues ». Idem, p.9.

modifier la perception des utilisateurs, avec une intensification de la circulation due notamment :

- à l'augmentation de la fréquence des déplacements en réponse à la nouvelle offre ;
- aux changements d'itinéraires.

Cette analyse a été réalisée et actualisée en mars 2006 par Cete Méditerranée. Par rapport à l'analyse réalisée en 1996 concernant la réalisation du nouveau tunnel de Tende, « le trafic prévu sur le trajet en question semble aujourd'hui surévalué. Le projet initial prévoyait en effet que la route entre Vintimille et Coni dispose des caractéristiques d'une autoroute à la fin du projet. L'objectif de cette étude est de mettre à jour les prévisions du trafic afin de prendre en compte des données plus récentes sur les caractéristiques de la route, mais également les nouvelles hypothèses d'augmentation du trafic. Les estimations économiques ont été réalisées à l'aide du logiciel ARIANE 06. »⁹²

Le document utilise un modèle graphique qui tient compte des principales voies de communication de la région étudiée (voir Figure 5 - Situation en 2005 selon le réseau routier actuel, p. 61).

À Tende, le trafic est six fois inférieur à celui de l'autoroute A8 Nice – Vintimille – Imperia et le trafic des poids lourds correspond à 25 % du trafic total. La configuration de cette voie est donc bien loin de celle d'une autoroute.

La réalisation du doublement du tunnel comporte les variations suivantes pour 2015 (voir Figure 5, p. 62).

Le trafic estimé atteint 5 410 véhicules par jour en moyenne annuelle, dont environ 308 poids lourds. Outre la réalisation de l'Ouvrage, ces prévisions tiennent compte de l'augmentation globale des flux entre l'Italie et la France, ainsi que de l'autoroute Asti – Coni, dont le tronçon Fossano – Coni serait doté des caractéristiques d'une autoroute. Toutefois, il n'est plus justifié aujourd'hui d'attribuer de telles caractéristiques à ce tronçon, étant donné que le tracé définitif sera plutôt en forme de « Z ». Par ailleurs, cette différence est négligeable en ce qui concerne Tende, puisque le modèle utilisé dans cette étude montre que « le trafic dans le tunnel de Tende n'est

⁹² Actualisation de l'étude de trafic-économie, mars 2006, p.2

pas spécifiquement concerné par une telle modification »⁹³ qui impliquerait une augmentation de seulement 100 véhicules légers.

Abstraction faite de ce point, les valeurs numériques relatives à la carte précédente sont les suivantes :

	Réseau référence 2015				Réseau avec projet 2015				Evolution		
	TMJA	%PL	VL	PL	TMJA	%PL	VL	PL	TMJA	VL	PL
Tunnel de Tende N204	4 310	3,8	4146	164	5 410	5,7	5 102	308	1 100	956	144

L'amélioration des connexions impliquerait une augmentation totale du trafic de 25 % et de 87 % en ce qui concerne les poids lourds. Par rapport à l'année 2002, l'accroissement du trafic moyen journalier annuel est de 167 % en tout, et de 616 % pour les poids lourds (de 50 à 308 véhicules).

Cette augmentation n'implique aucune diminution sur d'autres itinéraires, comme l'A8, qui voit au contraire sa circulation augmenter.

Ce type d'évolution conserve le caractère fondamental de la route, mais a des répercussions sur les villages traversés en Italie comme en France et qui ne bénéficient pas de rocares.

En ce qui concerne les poids lourds, cette étude prévoit que le trafic sera comparable, bien que légèrement inférieur, à la circulation qui traversait en 2002 le Montgenèvre (360 véhicules) ou le Mont-Blanc (350 véhicules).⁹⁴

En ce qui concerne les véhicules légers, l'étude ne fait pas de distinction entre l'été et le reste de l'année, ce qui porte la moyenne annuelle 2015 à des valeurs équivalentes aux flux estivaux actuels. Étant donné que le trafic de véhicules légers est très important en été, on peut supposer que la route Nice – Coni serait bien plus empruntée qu'aujourd'hui.

D'après les mesures de 2001, le trafic estival est 66 % plus important que la moyenne annuelle, on peut prévoir près de 9 000 voitures par jour. L'embranchement de Tende serait alors saturé à hauteur de 37 % en supposant que le débit maximum est de 1 000 véhicules par heure.

⁹³ Idem, p13-14.

⁹⁴ Observatoire des trafics à travers les Alpes du sud, CETE Méditerranée, octobre 2004, p.62.

Ces prévisions donnent à réfléchir : elles reflètent en effet ce qui pourrait se produire si les travaux du tunnel de Tende n'étaient pas accompagnés de politiques spécifiques et d'une meilleure intégration transfrontalière.

3. ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LES RELATIONS TRANSFRONTALIÈRES : DE LA COMPLÉMENTARITÉ À LA CONVERGENCE DES MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT

Le doublement du tunnel de Tende constitue un véritable tournant dans la façon dont les habitants et les entreprises perçoivent l'espace de référence de leur activité. L'Italie et la France ne sont plus reliées par un simple et fragile « passage », mais par une charnière qui représente la pierre angulaire d'une relation résolument tournée vers l'avenir.

Grâce à une longue période de réflexion et au début officiel des travaux, et compte tenu du type de développement que les deux pays pratiquent, cette initiative peut véritablement modifier les « cartes heuristiques » des décideurs individuels et collectifs. Par « carte heuristique », nous entendons la structure perçue de l'espace anthropisé. Cette structure qualifie certains environnements de « voisins », « proches » ou encore « impossibles à prendre en considération » pour une activité déterminée. Dans cette représentation heuristique, la distance dépend de la facilité à se déplacer.

La « rationalité limitée » des décideurs incite à chercher et sélectionner des solutions à l'intérieur d'un territoire considéré comme étant accessible par rapport à des catégories mentales générales, qui tiennent compte des risques et des événements imprévisibles (embouteillages, accidents, fermetures nocturnes, etc.), plutôt que des valeurs quantitatives précises telles que le temps de parcours ou le coût.

Grâce au doublement du tunnel, le territoire que les sujets considèrent comme étant accessible « sans surprise » est considérablement amplifié. La stabilisation de la liaison Nice – Coni est donc un élément qui modifie ce qui est « normal » d'un côté ou de l'autre de la frontière. C'est même un élément qui réduit la perception de la frontière comme barrière discriminante.

Bien entendu, cela ne serait pas possible s'il s'agissait d'un Ouvrage dans un « désert » avec des acteurs « qui se tournent le dos ». Tous les *stakeholders* interrogés ont souligné les relations qui se nouent entre les régions de France et d'Italie concernées.

En somme, il s'agit d'un passage de grande envergure d'une relation fondée sur la complémentarité à une relation fondée sur la convergence des modèles de développement. Les différences structurelles entre les régions

concernées se réduisent rapidement, et les secteurs économiques de pointe ont tendance à se superposer plus qu'à s'opposer.

Si, auparavant, l'Italie était considérée comme un pays agricole, avec une opposition nord/sud et un triangle industriel Milan – Turin – Gênes axé sur l'industrie lourde, aujourd'hui, tous ces territoires se sont approprié d'autres vocations et d'autres modèles de développement. Ainsi, le nord-est de l'Italie est célèbre pour l'industrie légère, les districts industriels, les produits de pointe, l'association de différents secteurs (tourisme, artisanat et agro-alimentaire) et la qualité du *Made in Italy*.

Dans le passé, l'Italie était une source importante de main d'œuvre non qualifiée spécialisée dans l'immobilier ou l'industrie lourde. Aujourd'hui, les chômeurs cherchent avant tout une activité tertiaire, faisant appel à des ressources plus intellectuelles et plus créatives.

La France, fière de son territoire et de ses traditions, voyait autrefois l'Italie comme un concurrent à bas coût, qui s'adonnait au *dumping* social et environnemental. Aujourd'hui, cette image peut être profondément modifiée grâce à l'uniformité des politiques de qualité qui caractérisent la Ligurie, le Piémont, la Lombardie et l'Émilie-Romagne.

Au contraire, le nouveau modèle italien de compétitivité, qui place la qualité au cœur de sa stratégie, pourrait être renforcé par des relations approfondies, notamment commerciales, avec la France. En effet, les consommateurs français apprécient la qualité et sont disposés à payer plus pour en profiter.

Le passage de la complémentarité à la convergence peut avoir d'importantes conséquences sur le type de commerce international qui en découle et sur le rôle des infrastructures de liaison.

Le commerce international entre deux pays complémentaires a plutôt tendance à accroître la spécialisation sectorielle qui leur est propre (*inter-industry trade*). Un modèle de convergence, par contre, aura tendance à encourager la spécialisation des produits, où chaque partie peut apporter des produits différenciés appartenant au même secteur (*intra-industry trade*).

Prenons par exemple un modèle avec deux régions où sont présents, de façon équivalente, deux secteurs (tourisme et industrie lourde). Lorsque les deux régions établissent des relations, chacune finit par se spécialiser dans un seul secteur : la région qui possède un avantage compétitif dans le

tourisme va « absorber » l'activité touristique de l'autre, et inversement. Dans une optique de convergence par contre, chaque région proposera des services locaux différenciés et de meilleure qualité. Le tourisme et l'industrie se développeront dans les deux régions.

En termes de cohésion sociale transfrontalière, l'ouverture d'une infrastructure reliant deux régions peut avoir des effets catastrophiques si ces régions :

- ont un niveau de développement très différent (l'une est « avancée » et l'autre présente un « retard ») ;
- sont depuis longtemps séparées ;
- sont brusquement rapprochées.

En effet, la région « avancée » exporte vers la région « faible », qui ne pourra rien lui donner en échange. La région faible entre en crise et est « désertée ». La crise économique fait augmenter le chômage et diminue les salaires, ce qui incite la région forte à y effectuer des investissements directs. La région faible repart, mais avec une relation de soumission tant que son économie n'est pas relancée (ce qui finira par arriver de toute façon).

Mais ce n'est pas ce qui est à craindre pour le tunnel de Tende :

- les régions en question ne sont pas trop éloignées en ce qui concerne le développement ;
- ces régions sont déjà très bien reliées, et des phénomènes d'adaptation mutuelle à moyen et long terme sont déjà en cours ;
- le nouveau tunnel ne modifie pas radicalement les temps et les coûts de déplacement.

Ce chantier devrait au contraire accélérer les tendances actuellement observables, où les convergences sont nettement plus nombreuses que les divergences, comme nous le verrons en détails dans les trois domaines suivants :

- le modèle tourisme – résidence,
- le marché du travail,
- les services à la population.

3.1. Intégration du modèle touristique et résidentiel

La prospérité du nord de l'Italie et de la France a d'importantes répercussions sur le marché de l'immobilier (pour les résidences principales ou secondaires). L'augmentation du prix du mètre carré est l'une des principales conséquences de l'union monétaire européenne, qui a introduit des taux d'intérêt modérés et une stabilité garantie à long terme par une Banque centrale indépendante.

Les événements boursiers récents et variations intergénérationnelles de revenus ont favorisé l'investissement dans le neuf et l'ancien avec des perspectives généralement bonnes, voire excellentes.

Le modèle décrit pour la France méridionale dans le rapport sur les *stakeholders* français montre donc une certaine homogénéité avec le contexte italien.

Depuis plus de vingt ans, les Italiens investissent de façon considérable dans l'immobilier sur la Côte d'Azur, attirés par un contexte climatique, économique et fiscal très favorable. Selon la Chambre de commerce franco-italienne, près d'un tiers des biens immobiliers des régions en question est détenu par des Italiens.

Le logement apparaît de plus en plus comme un bien d'investissement dont la valeur augmente au fil des années. Cependant, il est de plus en plus fréquent que le logement secondaire se transforme en logement principal. En effet, le marché immobilier doit faire face au problème du « nid vide » : lorsque les enfants issus d'une famille nombreuse partent fonder leur famille, le logement des parents peut sembler démesuré. Ces derniers décident donc de vendre et d'emménager dans leur résidence secondaire, plus confortable, au moment de leur retraite.

Aujourd'hui, on dénombre plus de 23 000 Italiens résidants sur la Côte d'Azur.

De même, le tourisme hivernal qui profite à la ville de Limone (en province de Coni), sur la route du Col de Tende, est globalement attribuable à la présence de résidences secondaires plus qu'à l'offre hôtelière.

La résidence à l'année de personnes aisées dans cette région génère un effet « Floride », où le tourisme cesse d'être exclusivement concentré durant les périodes de vacances et s'étire sur l'ensemble de l'année. Les événements touristiques sont rentables quelque soit l'époque, et même les petits villages deviennent des destinations prisées pour de courts séjours. C'est le contre-exemple parfait du modèle asiatique : les Japonais, qui arrivent de loin et pour très peu de temps, ne voient de l'Italie que l'axe touristique Venise – Florence – Rome. Une personne habitant une région où figurent de nombreux lieux peu attrayants finira par tous les visiter, de façon étalée dans le temps et l'espace.

Cette configuration convient parfaitement à des régions comme le Piémont ou la Ligurie : elles bénéficient certes de plusieurs stations alpines ou maritimes mondialement célèbres, mais elles sont surtout agréables à vivre toute l'année.

L'augmentation du tourisme peut donc être perçue comme une conséquence directe et fondamentale de l'Ouvrage.

En ce qui concerne l'utilisation des infrastructures, un tourisme de ce genre garantit un trafic plus régulier tout au long de l'année, avec une concentration plus élevée en week-end. La mobilité hors week-end pourrait même être encouragée, en visant notamment les retraités.

Par son action sur l'offre et la demande, ce genre d'évolution pourrait porter à la création de nouveaux sites touristiques qui s'intégreraient dans le processus d'aménagement territorial, toujours dans une optique de développement culturel durable.

3.2. Intégration du marché du travail

Le marché du travail occupe une place centrale dans la constitution des revenus, des compétences et des modes de vie. C'est le lieu de rencontre des compétences techniques, professionnelles et civiques à travers des mécanismes de formation (implicites et explicites).

Si le chômage chez les jeunes Italiens est très élevé, cela est principalement dû à deux raisons :

- Les politiques du travail qui ne s'intéressent que depuis peu à la réduction globale du chômage dans un contexte où les *outsiders* (les femmes et les jeunes) ont du mal à intégrer un marché occupé par les *insiders* (les actifs) ;
- Le décalage conséquent entre l'éducation (secondaire, universitaire et professionnelle) et les compétences exigées par le marché du travail.

En Italie, la faible professionnalisation des diplômés reconnus sur le marché contraint les employeurs à s'appuyer sur l'expérience professionnelle des demandeurs d'emploi. Mais ces qualifications ne peuvent être acquises qu'après un premier emploi. Se forme alors un cercle vicieux qui, associé avec une moyenne d'âge plus élevée à cause de l'allongement de la durée des études, déplace le rythme de vie et retarde le cycle de formation des familles.

Cette situation commence à évoluer, grâce notamment à la réforme universitaire italienne et à la flexibilisation du marché du travail (avec un recours de plus en plus fréquent aux stages par exemple). Toutefois, si ces deux mesures permettent en effet de faciliter l'entrée dans la vie active, elles ne garantissent pas le développement d'une élite professionnelle. En d'autres termes, la *laurea breve* (diplôme italien équivalent à la licence) ne forme pas une main d'œuvre très qualifiée, et les postes précaires correspondent à des fonctions qui ne sont pas vitales à l'entreprise. L'accès à des fonctions plus importantes au sein de l'entreprise dépend de l'acquisition de compétences ; une condition qui n'est pas systématiquement vérifiée.⁹⁵

Pour contourner les problèmes structurels de son pays, le demandeur d'emploi peut parfois trouver un travail à l'étranger. Le salarié italien offre alors à son employeur une valeur ajoutée internationale issue de sa formation en Italie et des mécanismes sociaux italiens. Selon une analyse dont l'objectivité ne fait aucun doute, les interférences (telles que le

⁹⁵ Évidemment, en ce qui concerne les petites entreprises, cette évolution peut également être liée à un recrutement étoffé aux postes-clefs, soit une augmentation globale de la taille de l'entreprise. Ce phénomène restant rare en Italie, les moyennes entreprises jouent donc un rôle crucial pour résoudre cette situation, à travers l'adoption d'une structure articulée de spécialistes en management. Pour plus d'informations, voir Sistema/Italia 2003 – *Rapporto sulle economie e le società italiane* (Unioncamere avec la collaboration de Progetto Europa Group, Franco Angeli Editore) et *Rapporto Unioncamere sulle Medie Imprese* (avec la collaboration de Mediobanca, 2005, Franco Angeli Editore).

recrutement sur recommandation ou références) sont ainsi largement réduites.

En d'autres termes, un Italien trouvera plus facilement un emploi qualifié à l'étranger, surtout s'il possède une formation initiale solide.

Au cours des dernières années, ces facteurs ont donné lieu à une certaine discrimination des jeunes, qui a profité principalement à des pays comme l'Angleterre ou l'Irlande. Les marchés du travail de ces deux pays ont en effet connu une grande période d'expansion, mais l'anglais est également la seule langue étrangère qui bénéficie d'un enseignement significatif en Italie.⁹⁶

La libéralisation du marché du travail en Europe, telle qu'imaginée par le Marché Unique de 1992, commence à porter ses fruits.

Dans cette optique, les régions d'Italie et de France reliées par le tunnel de Tende présentent des perspectives d'évolution très intéressantes, notamment en ce qui concerne la nouvelle « carte heuristique » des jeunes et des entreprises.

La possibilité de travailler à l'étranger et de rentrer tous les soirs chez soi en Italie permet à la fois d'entrer et d'évoluer dans la vie active, mais aussi de conserver tous les éléments de la vie privée qui auraient été bouleversés en cas d'émigration dans des pays plus éloignés de l'Union européenne.

En France, le SMIC est de plus de 1 200 euros par mois, ce qui constitue un seuil plus que raisonnable, même pour des emplois peu qualifiés. De manière générale, on constate que les salaires français sont systématiquement plus élevés qu'en l'Italie, même pour des emplois équivalents.

La libre circulation des travailleurs n'a cependant pas réduit le temps (indéterminé) d'accès au premier emploi des jeunes diplômés.

Si l'on ajoute le prix de l'immobilier français, légèrement plus bas qu'en Italie, les conditions idéales pour une évolution plus rapide de la vie sont rassemblées. Ce n'est pas un hasard si, en France, le taux de natalité est

⁹⁶ Voir par exemple le rapport *La comunità italiana in Gran Bretagna* (La communauté italienne en Grande-Bretagne), IteNETS, 2005.

nettement supérieur au taux italien et en augmentation constante. Ces naissances sont favorisées par des congés parentaux avantageux (pour les deux parents) et par un système d'aides sociales et d'éducation bien plus développé.

La situation sur le marché du travail français est rendue possible par les facteurs économiques suivants :

- Taille des entreprises sensiblement plus importante qu'en Italie,
- associée à un capital investi par salarié plus élevé,
- ce qui porte à une productivité individuelle accrue,

elle-même alimentée par une formation initiale de qualité (avec des sélections plus strictes) et cohérente avec les besoins des entreprises. Ces dernières prévoient à leur tour plus de formations professionnelles et adoptent des mécanismes de reconnaissance des acquis.

La France investit beaucoup plus et bien mieux que l'Italie dans l'enseignement, et la part d'investissement privé est sans équivalent.

D'autre part, les nombreuses taxes contraignent les entreprises à fournir une valeur ajoutée toujours plus importante, faute de quoi elles sont exclues du système de production.

Les recettes obtenues sont ensuite réinjectées dans les domaines prioritaires, notamment dans la recherche scientifique. La ville de Sophia-Antipolis est l'exemple-type de ce que peut apporter une telle conjoncture.

Sophia-Antipolis n'est pas seulement le siège des plus grandes entreprises françaises, c'est aussi le berceau de dizaines de nouvelles entreprises tous les ans. Petites, dynamiques, elles se fondent sur les compétences entrepreneuriales et technologiques développées sur un site caractérisé par le nouveau paradigme des Milieux innovateurs et des réseaux d'entreprises.⁹⁷

Il est donc tout naturel de trouver de nombreux employés italiens à Sophia-Antipolis, diplômés, hautement qualifiés et avec un potentiel de croissance non négligeable, à qui l'Italie n'offre aucune perspective professionnelle intéressante.

⁹⁷ Pour approfondir, voir les travaux du GREMI (Groupe de recherche sur les Milieux innovateurs), disponible en partie à l'adresse <http://www.unine.ch/irer/Gremi/accueil.htm>.

A l'inverse, la rigidité du marché du travail français provoque, chez les jeunes français peu ou pas diplômés, un taux de chômage systématiquement supérieur à celui des régions italiennes limitrophes. En outre, ces jeunes français pourraient aisément trouver un emploi sur le marché italien, plus souple.

En tenant compte de l'intégration du marché immobilier évoqué ci-dessus, la possibilité de travailler de l'autre côté de la frontière apparaît très réaliste.

Le marché immobilier est fondamental pour comprendre le marché du travail. Andrew Oswald, de l'Université de Warwick, a en effet démontré que la propriété immobilière était étroitement liée au taux de chômage : les régions qui comptent un grand nombre de propriétés (par opposition aux contrats de location) souffrent de taux de chômage élevés.⁹⁸

Les études montrent que dans la pratique, la possession d'un logement (par les parents) est liée à la mobilité limitée (des enfants), ce qui ne serait pas le cas si le lien entre revenu-épargne-dépenses et activité professionnelle était de premier ordre. Dans un marché où les besoins des entreprises et les formations sont fréquemment en décalage, ce lien crée un taux de chômage préoccupant dû au *mismatch* (élément fondamental du chômage structurel, qui ne peut être réduit par la simple croissance économique ou la réduction des salaires réels).

Dans cette optique, l'ouverture des régions à la mobilité professionnelle pourrait réduire le chômage. En outre, il est envisageable qu'une mobilité transfrontalière accrue, associée à une législation plus favorable, incite à l'élargissement du marché du travail avec les mêmes conséquences sur le chômage.

Compte tenu de la situation du marché du travail, l'élargissement du tunnel devrait encourager l'installation de nouvelles structures de production qui serviront de tremplin aux qualifications des entrepreneurs comme de la main d'œuvre. On peut également s'attendre à ce que ce type d'évolution – qualitative plus que quantitative – permette à certaines petites entreprises de grandir et de se doter d'une structure de management spécialisée,

⁹⁸ Voir *The Housing Market and Europe's Unemployment: A Non-Technical Paper*, 1999, <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/economics/staff/faculty/oswald/homesnt.pdf>

notamment en ce qui concerne la transmission des entreprises aux nouvelles générations.

En conclusion, plus de mobilité, plus de travail, plus de compétences, plus d'entreprises : tel est le cercle vertueux qui peut unir les régions concernées par le doublement du tunnel.

3.3. Intégration des services à la population

L'attachement d'une population à son territoire dépend d'éléments identitaires stables qui font dudit territoire l'habitat naturel de cette population. Mais cet attachement dépend aussi de l'intérêt de cette région, en fonction des services et des opportunités qu'elle offre.

Nous avons déjà parlé des opportunités de travail ; cette partie traite de l'intégration des services aussi bien publics (écoles, universités, bibliothèques, musées...) que privés (commerces, cinémas, banques...). Ces services peuvent être classiques, au point d'être présents dans les villages les plus petits et les plus pauvres, mais ils peuvent aussi appartenir à la classe supérieure, c'est-à-dire proposer des produits de qualité pour une fréquence d'achat moindre, et être présents dans les villes plus riches et plus grandes. Les services publics dépendent également des budgets locaux et régionaux, et se répartissent donc en services « universels » (présents dans chaque commune de la même façon) ou en services « de luxe » (présence différenciée sur le territoire).

Si l'on se base généralement sur la répartition de la population en fonction du territoire, du revenu, du patrimoine ou des préférences et besoins pour identifier comment répartir les services de façon économiquement viable, la relation inverse peut également être vérifiée sur le long terme : les individus (et leurs revenus, besoins...) choisissent de s'installer dans une région en fonction des services proposés.

L'individu réside dans un même lieu pour de longues périodes. Mais au cours de sa vie, il doit faire face à des « phases critiques » qui l'incitent à redéfinir son habitat « préféré », voire « optimal » en fonction d'obligations et de critères particuliers.

Ces éléments revêtent une importance particulière dans les régions que nous étudions. La région de Coni a récemment connu des évolutions concernant

la pyramide des âges de ses habitants, avec une forte augmentation des personnes âgées. Si ces changements peuvent être en partie attribués à l'allongement de la vie, on peut également en conclure que les jeunes ont tendance à émigrer vers des régions professionnellement plus attractives, mais qui proposent aussi plus de services.

Le risque est que de plus en plus de magasins et de services ferment leurs portes, rendant ainsi la vie plus difficile pour les résidents. La construction de routes contournant les villages, comme c'est le cas à Val Vermenagna, a permis de rendre ces villages plus calmes, mais a affaibli l'offre de services – commerciaux ou non.

Il se crée ainsi un cercle vicieux où les jeunes « fuient » les vallées, d'où la raréfaction des services à la population qui motive encore la désertification. Les différentes rencontres avec les *stakeholders* ont confirmé que l'objectif est de multiplier les éléments culturels et de valoriser les richesses locales.

La politique d'intégration transfrontalière rend actuellement accessible des services et des opportunités de chaque côté de la frontière, confortés par le doublement du tunnel de Tende. Les villages des Vallées de la Roya en France partagent ces opportunités et ces besoins. La Communauté d'Agglomération de la Riviera française indique, dans son projet stratégique, avoir « choisi de valoriser son développement sur la filière "Nutrition, Santé, Bien-Être" (...) à travers l'implantation prioritaire de nouvelles entreprises correspondant aux branches d'activités de la filière et notamment les fonctions de recherche et tertiaire des entreprises de la branche Nutraceutique ou Nutraceutique, (...) en impliquant les équipes Universitaires concernées et en créant les manifestations scientifiques adaptées ».⁹⁹

Dans cette optique, le doublement du tunnel de Tende représente une condition essentielle pour que ces projets ambitieux soient réalisables et pour une diffusion des nouvelles activités de production optimale dans le temps et l'espace.

⁹⁹ Développement économique de la Communauté d'Agglomération de la Riviera française, http://www.riviera-francaise.fr/index2.php?l_p=7_1

4. EFFETS SUR LE LONG TERME DE LA HIERARCHIE URBAINE

La structure dans les relations entre les villes présente une stabilité fondamentale. Paris est la plus grande ville de France depuis des siècles, et le restera probablement toujours. Cependant, il est vrai que les évolutions technologiques et sociales sont à même de modifier la hiérarchie, qui peut devenir « plate » (nombreuses villes de même « valeur ») ou « étroite » (ressources et pouvoir concentrés dans quelques mégalo-poles).

L'industrialisation de masse et le fordisme ont modifié les flux migratoires et ont concentré de grandes zones industrielles dans et autour de quelques villes. La trajectoire post-fordiste a valorisé les districts industriels et les villes de provinces à travers une différenciation horizontale des services accrue.

À l'inverse, la mondialisation produit des mégalo-poles de dimensions jamais atteintes. L'Asie d'aujourd'hui fait déjà preuve d'un urbanisme démesuré, dont la qualité de vie est discutable.

Certains ont toutefois tenté d'associer gigantisme urbain et qualité de vie et d'environnement élevées, à l'instar du projet illustré VEMA (Vérone – Mantoue).¹⁰⁰

En ce qui concerne la zone transfrontalière Piémont – Val d'Aoste – Ligurie en Italie et Provence-Alpes-Côte d'Azur – Rhône-Alpes en France, il est important de prêter attention à quelques informations actuelles et futures :

1. En termes de population, Turin est la plus grande ville de toute la zone ;
2. Marseille est deuxième, Gênes troisième ;
3. Lyon, en quatrième position, entretient des rapports privilégiés avec Turin, qui à son tour se rapproche du centre de la France, y compris Paris ;
4. Le côté français est nettement plus peuplé avec 10,3 millions d'habitants (contre 5,9 millions côté italien). D'ici à 2020, cet écart devrait s'accroître (l'institut de statistique italien, l'ISTAT, prévoit 5,7 millions d'habitants côté italien en 2020, alors que la population augmentera en France) ;

¹⁰⁰ Présenté à la X^e biennale d'architecture de Venise par Franco Purini.

5. le PIB par habitant est supérieur en Italie. Sur la base de 100 pour l'UE à 27, le Piémont se trouve à 119, la Vallée d'Aoste à 128 et la Ligurie à 110, alors que la région Rhône-Alpes s'arrête à 113 et la PACA à 105.¹⁰¹

Ces éléments, associés au cadre général que l'on connaît, laissent à penser qu'il ne devrait pas y avoir de bouleversement démographique particulier, mais plutôt une redistribution et une réorientation des fonctions urbaines et territoriales, probablement par couple de villes :

- Turin et Lyon devraient évoluer ensemble, chacune attirant des fonctions de l'autre. Turin pourrait alors avoir l'ambition de devenir la « capitale » de cette région à condition qu'elle parvienne à poursuivre sa croissance rapide des dernières années, abstraction faite de son poids démographique ;
- Gênes et Marseille, depuis toujours en compétition pour l'activité portuaire, devraient accentuer cette concurrence ;
- Nice et Coni pourraient trouver un équilibre qui résulterait du désencombrement du littoral et de la capacité du Piémont à attirer et fournir des activités prisées.

La convergence des modèles de développement attisera des confrontations plus directes et ponctuelles sur les capacités à exécuter des fonctions données, créant ainsi des bassins transfrontaliers de demande.

Dans cette optique, le doublement du tunnel de Tende confère stabilité et dynamisme à l'axe non-littoral France – Italie, qui devrait bénéficier en premier lieu au Piémont, mais également à toute la région en représentant un laboratoire d'intégration « souple » entre les deux pays.

¹⁰¹ Valeurs 2004 en Standard de Pouvoir d'Achat (SPA). Source : Eurostat.

PARTIE IV
ELABORATION DES STRATEGIES D'ACCOMPAGNEMENT ET OPTIMISATION

La partie IV examinera les stratégies d'accompagnement de l'Ouvrage.

Elle résulte de la vision globale d'une série de techniques sectorielles qui permettent d'interpréter, de façon originale, les opportunités et les risques de l'Ouvrage dans le contexte du développement transfrontalier.

1. SCENARIO D'ENSEMBLE

La réalisation du second tunnel de Tende est un ouvrage-clef pour le développement du territoire et pour les relations transfrontalières. Ses conséquences directes et immédiates seront englobées et modifiées par l'ensemble des stratégies d'accompagnement qui seront mises en œuvre dans l'aménagement du territoire.

Dans cette partie, nous examinerons des stratégies, nouvelles ou proposées par les régions concernées, qui visent à améliorer radicalement les niveaux et les types de performances sur lesquelles ce chantier peut et doit intervenir. Cette analyse doit être effectuée dans la continuité des évaluations précitées qui ont mis en évidence les éléments suivants :

1. **L'Ouvrage est nécessaire** pour des raisons de **sécurité routière** et pour **confirmer la dimension transfrontalière**, cruciale pour la France et l'Italie ;
2. L'Ouvrage et l'itinéraire routier sont prévus pour un **trafic de courte et moyenne distance pour véhicules légers et commerciaux**. Ce choix s'oppose à la perspective d'un trafic autoroutier, exclu presque à l'unanimité par tous les *stakeholders* et de toute façon entravée par les caractéristiques techniques du tunnel qui sont désormais arrêtées (dimensions, position altimétrique, etc.) ;
3. les **modèles de développement italien et français sont convergents**. Par conséquent, **le potentiel d'intégration est élevé**, mais **pas pleinement exploité** aujourd'hui ;
4. Le développement sur les deux versants de liens entre hospitalité, résidence, opportunités professionnelles et services à la population peuvent porter à une **utilisation de l'infrastructure mieux répartie dans le temps**, avec moins de pics et une fréquentation moyenne plus élevée.

Nous identifions les sphères d'intervention suivantes :

1. **Stratégies infrastructurelles routières** ;
2. **Stratégies infrastructurelles multimodales** ;
3. **Stratégies économiques** pour le soutien des **secteurs**, de la **démographie des entreprises**, de **l'innovation** et des **services à la population** ;

4. **Stratégies** relatives au monde du **travail** et au développement des **compétences**.

À ces sphères d'intervention précède logiquement **la perspective d'intégration progressive des planifications stratégiques transfrontalières**.

Chacun de ces domaines stratégiques comporte des objectifs spécifiques, mais **l'objectif général** consiste à **faire évoluer les territoires concernés de la meilleure façon, en minimisant les aspects négatifs et en amplifiant les aspects positifs**.

Le calendrier classique de ce type de chantier et les prévisions mettent en évidence trois grandes périodes :

1. La période qui **précède le début** des travaux (« court terme »)
2. la **durée des travaux**, toutes phases comprises (« moyen terme »)
3. la période suivant la **fin** des travaux, en **rythme final** (« long terme »)

Dans tous les cas, en raison de la praticabilité variable de la route, il faudra considérer les différentes stratégies en fonctions de ces trois périodes.

Il faut également prendre en compte le fait que les effets des stratégies peuvent se faire sentir après un certain temps seulement, en accord avec les courbes classiques d'adoption de l'innovation.

Projet n°1

Titre : Projet stratégique transfrontalier

Concept : projet stratégique transfrontalier choisi et négocié entre Italiens et Français, avec l'identification des éléments communs et complémentaires aux aménagements territoriaux existants ainsi que des facteurs supplémentaires pertinents pour une entente et une action transfrontalière, en incluant le modèle logistique multimodal de circulation des biens et des personnes. Ce projet, fort des stratégies sur les infrastructures prévues, devrait en outre appuyer les orientations de développement.

2. STRATEGIES INFRASTRUCTURELLES ROUTIERES

Les objectifs principaux des stratégies infrastructurelles routières incluent :

1. **la fluidification** du trafic sur l'ensemble de l'axe routier en question, impliquant une réduction des temps de trajet ;
2. l'amélioration du **niveau de service** offert sur la route ;
3. l'adaptation de l'itinéraire dans un but de **valorisation touristique** de la région ;
4. **la réduction des conséquences environnementales** du trafic.

En effet, il est important de changer d'approche : plus qu'une simple convenance, sans rapport avec le territoire où elle se trouve, la route doit devenir un lieu de synergie entre utilisation de l'infrastructure et aménagement territorial de la région.

La technologie devrait jouer un grand rôle dans la perspective générale des *Intelligent Transport Systems*¹⁰² qui associe technologies confirmées – bien que souvent mal utilisées – et infrastructures routières. **L'informatique et la signalétique en temps réel** appliquées au transport permettent de faire face aux problèmes liés à l'utilisation, par exemple en termes de changements climatiques ou de variations du trafic.

Avant le début des travaux, et pendant toute leur durée, il est nécessaire de :

1. **garantir une sécurité** absolue, en renforçant les éléments technologiques et humains. Par exemple en installant des radars qui flashent les véhicules en infraction à l'intérieur du tunnel, complétés par des systèmes de communication entre les pompiers français et italiens (les deux pays utilisent actuellement des systèmes incompatibles et n'organisent aucune simulation d'urgence en commun) ;
2. remplacer le système actuel, très rigide, d'alternance des poids lourds à l'entrée du tunnel par un **système flexible basé sur des capteurs** pouvant déterminer la priorité en fonction de la longueur des files dans les deux directions. Étant donnée l'utilisation hétérogène au cours de la journée, il est actuellement fréquent d'attendre 15 minutes sans qu'un seul véhicule n'arrive dans la direction opposée. Et inversement, il est

¹⁰² Voir par exemple les nombreuses études et actions du ministère italien des Infrastructures, notamment dans le cadre du Programme Opérationnel National italien des Transports (*PON Trasporti*) 2000-2006.

parfois possible que ces mêmes 15 minutes ne soient pas suffisantes pour éliminer les embouteillages ;

3. installer des **panneaux d'affichage à message variable** (*Variable Messaging System*), plusieurs kilomètres avant le tunnel et jusqu'au centre-ville de Coni, pour avertir l'automobiliste d'éventuels problèmes de circulation dans le tunnel.

Avant que l'Ouvrage ne soit achevé, il faut en outre agir sur le reste de la route, notamment :

1. **Enlever le feu rouge de Vernante** et le remplacer par un rond-point ou une autre solution pour éviter que ne se forme une file plus longue que celle de l'entrée du tunnel. Si cela est impossible, il faudrait ici aussi adapter les temps de passage en fonction du nombre de véhicules, compte tenu du trafic très irrégulier ;
2. aménager, à intervalles réguliers le long de la montée, des **aires d'arrêt obligatoire** pour les camping-cars afin de laisser passer les files de voitures qui se forment systématiquement derrière eux. Cet itinéraire étant très touristique, de nombreux camping-cars empruntent le tunnel à vitesse réduite. Comme la configuration actuelle de la route empêche les dépassements, ces véhicules sont à l'origine de la diminution de la vitesse moyenne, et incitent les conducteurs à effectuer des manœuvres de dépassement dangereuses, notamment dans les virages. Bien entendu, ces aires d'arrêt devront être indiquées de façon adéquate, avec des panneaux qui en expliquent l'usage. Une campagne de communication ciblée et une courte période de vigilance devraient permettre à la population locale de s'y habituer ;
3. positionner des **affichages thermoréactifs**, qui pourraient prévenir des dangers, dus par exemple au gel, uniquement lorsque ces dangers sont effectivement présents ;
4. **assurer la sécurité** définitive de la route qui passe à côté d'un torrent susceptible de déborder.

La **valorisation touristique** de la route devrait permettre de rendre le trajet plus agréable aux touristes à travers :

1. l'aménagement **d'aires d'arrêt panoramiques**, avec des « longues vues » sur les plus beaux paysages, voire quelques infrastructures commerciales ;

2. la valorisation des villages traversés (Vernante ou Limone en Italie, mais aussi d'autres villages en France), avec une **gestion active du skyline, de l'offre commerciale et des publicités touristiques** ;
3. la réglementation des **affichages publicitaires** le long de l'itinéraire, de manière à favoriser, en termes de coûts et de disponibilité, les produits typiques, les centres d'intérêt touristique et les opportunités locales. En effet, la région voisine de Val Gesso est particulièrement touristique, et le trafic important à Val Vermenagna pourrait marginaliser cette zone. Les événements temporaires devraient également être mis en valeur, par exemple à l'aide de publicités planifiées ;
4. identifier un **signe distinctif pour la région**, qui contribue à l'image homogène (*brand*) de la vallée de Coni. Par exemple, des glissières de sécurité en bois ;
5. réglementer l'utilisation de la route par les **motos** et autres véhicules rapides. En effet, la route, très sinueuse, comporte de nombreux panoramas et est relativement proche de la mer. Elle est ainsi très prisée des motards, ce qui rend la cohabitation avec d'autres véhicules (comme les camping-cars) très dangereuse. Il faudrait envisager la possibilité de soumettre la circulation des motos à des plages horaires précises, obligatoires ou non ;

À la fin du chantier, il serait judicieux :

1. **d'informer les environs au sens large** des avantages de cet itinéraire à travers une véritable campagne de communication ciblée ;
2. de montrer les opportunités qui s'offrent aux riverains grâce à des **affichages publicitaires dans les localités concernées** (citer par exemple la proximité des attractions touristiques, des possibilités d'emplois, etc.) ;
3. mettre en œuvre une **communication ramifiée et interactive ciblée** sur les proches environs afin de faire connaître les utilisations les plus avantageuses du tunnel ;
4. **favoriser l'utilisation de l'infrastructure aux heures creuses**, grâce à l'ouverture nocturne, permettant un tourisme gastronomique et culturel « *outdoor* ». Il serait en outre important que la **route soit intégralement éclairée**, selon un **système de capteurs de trafic** (avec allumage automatique en présence de véhicules) pour un développement électrique et économique durable ;

L'objectif fondamental, qui consiste à **minimiser les conséquences du chantier sur l'environnement**, s'articule en quatre points :

1. Au niveau du tunnel, il faut appliquer des méthodes et des techniques précises pour atténuer **l'impact hydrogéologique**, garantir le **respect de la faune et la flore** locales et déterminer un esthétisme de qualité qui se fonde dans le paysage pour les éléments externes ;
2. Au niveau de la route directement concernée, **il faut agir activement pour empêcher « la croissance exponentielle du trafic de poids lourds »**¹⁰³ ;
3. Dans la zone adjacente à la route, il faut garantir un **itinéraire traversant ou contournant les villages en toute sécurité**, avec une **pollution sonore et atmosphérique limitée**, et assurer la stabilité de l'immobilier avoisinant¹⁰⁴ ;
4. au niveau régional et départemental, il faut favoriser **un accès durable** aux territoires concernés par l'augmentation du trafic (lourd et léger).

En ce qui concerne le point 1, **le projet envisagé est globalement correct** et souligne que tous les problèmes éventuels peuvent être résolus pendant le chantier. Les détails techniques correspondants doivent être explicités dans le cahier des charges pour l'appel d'offre du chantier.

En ce qui concerne le point 2, les prévisions de 300 poids lourds par jour établies dans la Partie III (Évaluation) devraient être limitées par l'installation d'équipements routiers permettant d'empêcher la circulation des plus gros poids lourds, qui ne peuvent déjà pas circuler côté français. Les contraintes qui caractérisent actuellement le doublement du tunnel de Tende seraient ainsi confirmées et transformées en point fort. En revanche, la circulation des véhicules de marchandises de taille moyenne doit être favorisée. Ce type de trafic est beaucoup plus adapté au trafic de courte et moyenne distance, fréquents et aux heures creuses. La récente tendance au commerce en flux tendus et le développement du commerce électronique, notamment en France vont exactement dans ce sens. Il est donc nécessaire d'orienter les opérateurs et les intégrateurs logistiques vers une sorte de « pacte d'utilisation » relatif à l'optimisation logistique et à la compatibilité avec l'environnement.

¹⁰³ Déclaration Conjointe du Sommet des deux Provinces sur le tunnel de Tende, 18 février 2005

¹⁰⁴ Actuellement menacé à Demonte, dans la Stura, par exemple.

En ce qui concerne le point 3, il est nécessaire d'adapter la route en fonction des caractéristiques locales, en adoptant par exemple :

- une rocade, qui a cependant des conséquences néfastes sur le développement des activités des villages (commerciales ou non) ;
- une route limitée à 20 ou 30 km/h, plus étroite, avec des passages piétons fréquents, rapides et compatibles avec la vitesse des voitures (qui permettrait d'éviter l'arrêt total des véhicules, ce qui crée immédiatement des embouteillages) ;
- un agrandissement des trottoirs et des zones piétonnes ;
- une passerelle piétonne ;
- des travaux de renforcement des fondations et des structures des bâtiments qui donnent directement sur la route ;
- la destruction des structures dangereuses ;
- des barrières acoustiques artificielles ou naturelles.

En ce qui concerne le point 4, il est nécessaire d'aménager des parkings et des connexions intermodales, notamment avec les transports publics, afin que la sortie de la route principale en fonction de la destination puisse fluidifier la circulation sans créer d'autres points noirs routiers.

Projet n° 2

Titre : *Intelligent Transport Systems* pour fluidifier la circulation routière au Col de Tende et le long de la route principale

Concept : Utilisation de systèmes de contrôle du trafic en temps réel afin d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure avant, pendant et après les travaux de doublement du tunnel de Tende.

Projet n° 3

Titre : Valorisation touristique de l'itinéraire routier

Concept : Aménagement d'aires de repos aux panoramas, valorisation de la traversée des villages avec une gestion active du *skyline*. Identification d'un signe distinctif installé le long de la route qui contribue à l'image (*brand*) de la vallée de Coni. Réglementation des affichages publicitaires le long de la route afin de favoriser, en termes de coûts et de disponibilités, les produits et les centres d'intérêt touristiques locaux.

Projet n° 4

Titre : Aménagement de l'infrastructure pour les véhicules spéciaux : camping-cars et motos

Concept : Compte tenu des vitesses moyennes des véhicules spéciaux, qui ont tendance à créer des situations dangereuses et des embouteillages, il faut prévoir l'aménagement d'aires d'arrêt obligatoire à intervalles réguliers pour les camping-cars dans la montée. Sont également nécessaires des infrastructures adaptées et des phases horaires consacrées à ces véhicules.

Projet n° 5

Titre : La traversée durable des villages

Concept : Réalisation d'aménagements locaux adaptés afin de garantir la sécurité, la stabilité des bâtiments donnant sur la route et un trafic fluide.

3. STRATEGIES INFRASTRUCTURELLES MULTIMODALES

La perspective d'une circulation des personnes et des marchandises globalement plus dense entre le Piémont et le sud de la France, et plus généralement entre l'Italie et la France, est depuis toujours l'objet de nombreuses discussions. Les passages alpins, routiers et ferroviaires (TGV inclus) sont des sujets délicats.

La traversée du Col de Tende, même avec le doublement du tunnel, ne permet pas une circulation optimale des marchandises, qui traversent les Alpes par le biais d'autres tunnels routiers, des chemins ferrés ou des « autoroutes de la mer ». **En théorie, la solution la plus rationnelle est l'utilisation croissante du transport multimodal.** L'utilisation des divers modes de transport en fonction de la distance et du terrain offre une solution optimale du point de vue économique et environnemental.

En effet, les stratégies qui n'utilisent que le transport routier coûtent très cher au commerce international. Il suffit de considérer que le transport par bateau entre la Chine et Rotterdam coûte le même prix que le transport routier entre Rotterdam et Monaco. Les distances, mesurées en valeur économique, sont radicalement diminuées entre les continents, mais restent très importantes sur terre ferme.

Par ailleurs, la solution multimodale reste théorique : dans la pratique, **le réseau de production**, composé principalement de petites et moyennes entreprises avec une production fragmentée et des délais de livraison très brefs et souvent imprévisibles, **se concentre surtout sur le transport routier.** Ces livraisons sont d'ailleurs effectuées en grande partie par des chauffeurs qui acceptent de livrer le chargement, mais rentrent assez souvent à vide.

L'intégration logistique reste très en retard et le réseau ferré italien, malgré ses efforts et quelques réussites européennes, est encore loin d'offrir un service adapté et adaptable.

Ces éléments se retrouvent également sur la ligne ferroviaire Coni – Nice, dépourvue d'électricité sur un tronçon assez long, et pour laquelle la société italienne des chemins de fer (*Ferrovie Statali*) ne fournit pas les wagons nécessaires aux opérateurs logistiques (wagons « aujourd'hui pour demain », concernant les livraisons en 24 heures).

Même la taille des tunnels n'est pas adaptée, avec un « gabarit » qui oblige les camions embarqués sur le train à avoir les pneus dégonflés pour passer, ce qui rallonge les temps de passage.

En somme, l'élément binational de la région a joué un rôle négatif, puisque l'itinéraire se trouve à la limite de l'intérêt des sociétés ferroviaires française et italienne.

Proposer des stratégies dans le but de résoudre cette question dépasse l'étude ci-présente. Il est toutefois intéressant d'envisager les idées suivantes :

1. étudier les conditions économiques pour moderniser (et électrifier) le chemin de fer ;
2. évaluer la possibilité de réformes dans l'organisation des sociétés ferroviaires afin d'offrir des solutions flexibles et adaptées aux besoins du réseau de production ;
3. amorcer un dialogue transnational entre les *stakeholders* locaux concernant des politiques de transports qui permettrait de couvrir l'ensemble du territoire maralpin.

Au cours des entretiens, plusieurs avis très favorables à une approche multimodale ont été émis. Les Chambres de commerce de Nice et de Coni se sont déclarées fortement intéressées par les quatre modes de transports (routier, ferroviaire, maritime et aéroportuaire). Les sollicitations françaises vont toutes très nettement dans ce sens. Enfin, selon les Italiens interrogés, l'électrification de la ligne ferroviaire pourrait être rentable en 2-3 ans.

Projet n° 6

Titre : Relance organisationnelle et infrastructurelle des chemins de fer

Concept : Organisation de discussions régionales pour modifier l'offre actuelle de services aux personnes et aux marchandises, avec notamment une concertation transfrontalière afin de déterminer des politiques de transport pour couvrir le territoire maralpin. Vérification de la viabilité économique de l'électrification du chemin de fer, et réalisation éventuelle.

Projet n° 7

Titre : Compétitivité de l'aéroport de Levaldigi pour les personnes et les marchandises

Concept : Évaluation du positionnement compétitif de l'aéroport et de ses perspectives stratégiques.

4. STRATEGIES ECONOMIQUES POUR LES SECTEURS D'ACTIVITE, LA DEMOGRAPHIE D'ENTREPRISE, L'INNOVATION ET LES SERVICES A LA POPULATION

L'aménagement territorial à moyen et long terme des régions françaises et italiennes concernées nous apporte de nombreuses indications stratégiques pour le développement de l'économie :

Les secteurs les plus cités sont :

- le tourisme ;
- l'immobilier et la préservation de l'architecture ;
- l'agro-alimentaire et la logistique connexe ;
- la filière environnementale ;
- la filière bien-être (sources thermales) ;
- les services aux entreprises.

Certains documents, comme *Cuneo 2020* ou le *Projet de développement de la Communauté d'Agglomération des Vallées Vermentagna et de Gesso*, font référence à la revitalisation des territoires montagneux, à la création d'un réseau de services pour l'entrepreneuriat montagnard et à l'installation de nouvelles activités économiques liées au territoire.

En outre, la zone d'activité française la Grave-de-Peille se dote en outre d'une zone industrielle légère près de la gare, ce qui garantira la création de nouveaux emplois et une plus grande fréquentation de la ligne Nice – Sospel – Coni.

Plus ambitieux, la Communauté d'Agglomération de Nice espère, d'ici à 2020, « réussir la fusion de son image "Floride" avec son image "Californie". Nice - Côte d'Azur sera au centre d'une région transnationale ». ¹⁰⁵ La Communauté d'Agglomération a ainsi déterminé une série de stratégies sectorielles pour atteindre cet objectif, parmi lesquelles des stratégies liées au tourisme, à la santé, aux technologies de l'information et de la communication, au commerce, à l'industrie et à l'immobilier.

¹⁰⁵ Projet d'Agglomération approuvé le 13 décembre 2004, p.35.

On constate donc que **les principales priorités sectorielles sont assez claires et convergentes** en ce qui concerne toute la région transnationale. À présent, il serait nécessaire **d'appliquer concrètement ces stratégies** d'une part, et d'autre part de travailler avec une **plus grande coordination**.

Le calendrier des travaux du tunnel de Tende rend très attractive la perspective de relance systématique des économies des communes traversées par la route, en particulier à travers le tourisme et la filière bien-être / santé / troisième âge. Le modèle « Floride », avec sa qualité de résidence et ses coûts élevés, pourrait en effet être étendu à toute la région maralpinaise à travers une gestion optimale de la société vieillissante (*Ageing society*).

En ce qui concerne la revitalisation des territoires de montagne, un rôle important pourrait être endossé par **deux stratégies économiques** :

1. la formation progressive de **centres multiservices**, commerciaux ou non, qui offrent des services de haute qualité spécifiques et uniques à chaque commune bordant la route ;
2. l'intégration de solutions compatibles avec les **nouvelles technologies numériques** afin de refermer le fossé technologique (*digital divide*) géographique et générationnel.

La première stratégie se fonde sur les considérations de la Partie III (Évaluation), qui démontrait le cercle vicieux caractérisant l'évolution actuelle : réduction et vieillissement de la population, réduction de la qualité et de la quantité des services, pressions supplémentaires pour quitter les villages de montagne, augmentation du nombre de résidences secondaires, majoritairement vides pendant l'année. Avec la crise démographique, plus ou moins forte selon les localités, se forme une crise budgétaire, où les recettes municipales sont trop faibles pour couvrir seules les investissements locaux.

L'augmentation du trafic liée au doublement du tunnel de Tende peut en revanche contribuer au renversement volontaire de cette tendance. Dans cette optique, les services commerciaux et non-commerciaux sont étendus à de nouveaux types de produits ou services dans le but d'augmenter le chiffre d'affaire à un niveau équivalent aux frais fixes des entreprises et des organisations publiques. Par conséquent, les marges de profit seraient plus

importantes, comme le prouve une simple analyse de *break-even*, ce qui lancerait un cercle vertueux de nouveaux investissements.

Chaque commune devrait choisir un service de haute qualité à insérer dans l'offre transfrontalière globale, en s'engageant à ne pas copier les autres communes qui auront aussi choisi un service particulier. Se forme ainsi un bassin d'utilisateurs suffisamment étoffé pour assurer la rentabilité de l'investissement.

Prenons par exemple un cinéma dans une salle municipale, associé à un bar privé. Cette solution serait économiquement viable pour trois raisons :

1. elle permettrait de couvrir un bassin d'utilisateurs transfrontaliers très vaste géographiquement et démographiquement ;
2. les riverains adopteraient des habitudes d'utilisation plus fréquente grâce aux processus classiques de *learning* ;
3. Les frais fixes pour le matériel et le personnel seraient divisés en plusieurs activités économiques, ce qui permet une plus grande stabilité des revenus dans le temps.

Un itinéraire routier qui traverse des communes ayant toutes choisi d'offrir un service spécifique et de qualité contribuerait à donner une raison à la population active et aux jeunes de résider dans la région et favoriserait un investissement économique régulier.

Cette stratégie peut être mise en œuvre à court ou moyen terme, plus particulièrement dans les proches environs du tunnel, avant même de bénéficier de l'augmentation du trafic léger qui suivra la fin des travaux du tunnel.

La seconde stratégie de revitalisation des communes montagnardes, aussi bien italiennes que françaises, est basée sur un paradoxe : les zones géographiquement éloignées des grands centres urbains sont celles qui ont le plus à gagner du commerce électronique et des services à distance sur Internet (comme la télémedecine, par exemple). Mais ce sont aussi les zones qui bénéficient de ces opportunités le moins rapidement pour des raisons économiques, démographiques et sociales. Le faible niveau de revenu et d'instruction des habitants, leur âge avancé et leur participation limitée aux activités et événements culturels risquent de piéger les zones de montagne.

Les *early adopters* des innovations technologiques sont plus fréquemment concentrés dans les zones urbaines.

La réduction du fossé technologique est donc une priorité. Ce n'est pas un hasard si les actions de *Cuneo 2020* prévoient un projet de « Web Over 60 », consacré à l'éducation du troisième âge aux instruments informatiques. Cette tranche de la population reste actuellement très liée à la télévision et représente la majeure partie des téléspectateurs, mais les personnes âgées pourraient accéder facilement à la richesse d'Internet par le biais d'équivalents des « Universités du Troisième Âge ». Du point de vue géographique, l'une des actions de *Cuneo 2020* est l'extension du haut débit dans les montagnes grâce aux technologies sans-fil.

Pour qu'une telle orientation s'enracine dans les zones montagneuses, une étape supplémentaire serait sans doute nécessaire. Chaque commune, en France ou en Italie, devrait se prémunir d'une ou plusieurs personnes qui servent d'intermédiaire entre les habitants et Internet, surtout en ce qui concerne les achats en ligne. La solution la plus immédiate serait qu'un commerçant local imprime un catalogue de sites Internet en complément de sa propre activité. Il pourrait alors s'occuper lui-même des paiements en ligne et recevoir le règlement de ses clients en magasin, de façon classique.

Ainsi, Internet acquiert un « visage humain » avec des effets positifs immédiats à la fois sur la vie des familles et sur le revenu des commerçants qui récupéreront une commission sur les achats au lieu de subir la concurrence de l'*e-commerce*.

D'un point de vue plus large, les stratégies économiques de toute la région maralpina devraient inclure **une gestion active de la démographie des entreprises**, tout au long de leur vie :

- naissance de nouvelles entreprises ;
- dépassement des phases critiques (troisième ou quatrième année) ;
- passage de micro à petite et de petite à moyenne entreprise ;
- alliances stratégiques et formation de réseaux d'entreprises ;
- transfert intergénérationnel, avec le passage aux héritiers ou aux managers.

L'accompagnement public de ces étapes à l'aide d'incubateurs d'entreprises ou de services ad hoc – proposés notamment par les Chambres de

commerce et les associations concernées – est extrêmement important pour un développement durable du territoire et de la logistique afférente.

Naturellement, la bonne connaissance du cycle de vie d'une entreprise est cruciale, et les systèmes de surveillance à cet effet sont une bonne chose. Le projet DAUTIC¹⁰⁶ a par exemple inauguré une importante base de données en ligne, relevant toutes les entreprises de la région transfrontalière et a permis la construction de réseaux de sous-traitance et de collaboration technologique et commerciale.¹⁰⁷

Le *Best practice* à la française (Sophia-Antipolis, incubateurs d'entreprises, etc.) pourrait servir de référence, et une stratégie commune permettrait de concevoir une véritable *Learning Region*, comme le propose la littérature spécialisée qui traite de l'évolution planifiée des pôles géographiques d'entreprise et d'innovation.

Projet n° 8

Titre : Coordination et promotion de centres multiservices de haute qualité dans les communes montagnardes.

Concept : Parcours d'approbation, d'identification et de formation progressive des centres multiservices spécifiques à chaque commune, avec des bassins transfrontaliers de demande pour un développement économique durable du territoire et de la résidence.

¹⁰⁶ Le projet DAUTIC (Diffusion et Amélioration de l'Utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication par les entreprises) est réalisé avec la contribution européenne du Programme Interreg IIIB Medocc, et a été mis en place en juin 2002 par les Chambres de commerce de Nice, Marseille, du Var, de Turin, Gênes et Savona, ainsi que par Unioncamere Piémont, Ligurie, PACA et la Province de Malaga. La référente française du projet a été interrogée dans le cadre du présent projet.

¹⁰⁷ <http://www.dautic.com/fra/database.aspx>

Projet n° 9

Titre : Du haut débit à l'utilisation socialement invasive des nouvelles opportunités informatiques.

Concept : Installation du wi-fi dans les zones montagneuses, éducation des plus de soixante ans (*Over 60*) à un accès Internet « humain » pour le *e-commerce*.

Projet n° 10

Titre : Création d'entreprises à travers la planification stratégique

Concept : Liaison entre les incubateurs d'entreprise, les secteurs prioritaires et les trajectoires, sur le long terme, identifiées par la planification stratégique. « *Project farm* » pour les idées d'entreprise, les plans d'affaires et les prévisions financières.

5. STRATEGIES RELATIVES AU MONDE DU TRAVAIL ET AU DEVELOPPEMENT DES COMPETENCES

La modification des **cartes heuristiques individuelles**, à travers lesquelles les individus perçoivent et jugent les lieux adaptés (ou non) au déroulement d'une activité professionnelle, a des conséquences importantes. L'impact ne se limite pas à modifier la perception des acheteurs qui décident si un bien doit être acheté dans les environs proches ou nécessite un déplacement (en ville ou en montagne), mais il touche l'ensemble des activités sociales et individuelles, en particulier l'activité professionnelle.

Dans quelle région chercher ou accepter un travail, à partir de quelle distance parle-t-on de « migration », à quel point la relocalisation constitue un mouvement local ou entraîne une fracture dans les relations (familiales, amicales, professionnelles)... Toutes ces questions peuvent être traitées dans le thème des cartes heuristiques.

Le doublement du tunnel en question a avant tout une signification symbolique et décisionnelle par rapport à l'élargissement des possibilités de choix des individus, et rend possibles de nouveaux rythmes de vie et des déplacements géographiques.

Dans la Partie III (Évaluation), ce thème a déjà été abordé. Nous avons montré qu'il existe un intérêt non négligeable à **unifier le marché du travail franco-italien**, non seulement en termes d'opportunités professionnelles immédiates, mais aussi pour des possibilités de formations de plus en plus élevées qui peuvent déboucher sur la création de nouvelles entreprises comme sur des carrières personnelles très gratifiantes. Inversement, une force de travail plus complète et mobile renforcerait le réseau de production.

Afin que cette évolution se réalise, il faudrait :

1. qu'il y ait une **information** adéquate sur les ouvertures professionnelles, qui s'adresse aux sujets concernés et relayée par les intermédiaires français et italiens (Agences pour l'emploi, agences d'intérim, etc.), comme ce fut le cas, à plus petite échelle, lors des Jeux Olympiques de Turin concernant le tourisme ;

2. que la **diffusion** des techniques juridiques, fiscales et contributives soit plus vaste et rende normal et possible un parcours professionnel à l'étranger, au moins en partie ;
3. que se multiplient les **opportunités d'insertion professionnelle** destinées aux jeunes de l'autre pays, avec l'aide des écoles et des agences de formation.

Pourtant, une question sous-jacente empêche, à l'heure actuelle, une véritable intégration du marché du travail : **la connaissance et la maîtrise professionnelle de la langue étrangère** (l'italien pour les Français et inversement). Maîtriser un minimum la langue générale et spécialisée pour l'entretien d'embauche et le travail en lui-même est en effet décisif pour se mettre en position de réussite professionnelle.

En France, les entreprises sont particulièrement exigeantes et demandent que la lettre de motivation soit manuscrite afin d'analyser l'orthographe et les caractéristiques graphologiques du candidat, qui sont ensuite interprétées d'un point de vue psychologique.

À l'inverse, l'apprentissage scolaire ou extrascolaire du français en Italie est homogène dans tout le pays, alors que le Piémont devrait bénéficier d'un enseignement de la langue plus approfondi.

Il serait appréciable qu'à la **conclusion des travaux de doublement du tunnel, une grande partie des jeunes actifs possède des compétences linguistiques confirmées**, en ayant recours, dans un même temps, à des actions ciblées sur un groupe plus réduit dont le succès professionnel pourrait servir d'exemple.

En parallèle, il faudrait s'assurer que l'intégralité de la population possède des compétences linguistiques à un niveau suffisant pour bénéficier des services du bassin transfrontalier.

Projet n° 11

Titre : Communication et information pour un marché unique du travail italo-français.

Concept : Campagne d'information complète sur les opportunités et les modalités d'insertion dans les deux mondes du travail ; intégration de l'offre à travers les intermédiaires du travail.

Projet n° 12

Titre : *Learning Region* des deux langues de la région maralpine.

Concept : Parcours d'apprentissage rapide en plusieurs phases et lié aux interactions réelles, typiques d'une région transfrontalière en voie d'intégration, destiné à une grande partie de la population.

Projet n° 13

Titre : Le français pour ton travail

Concept : Immersion totale de courte durée pour favoriser l'apprentissage personnel de la langue (*Percorso crash*)

6. CONCLUSION

Cette étude de faisabilité a identifié de nombreuses zones d'intervention stratégique, issues des consultations avec les *stakeholders* français et italiens, de l'évaluation des conséquences de l'Ouvrage et des perspectives ambitieuses d'évolution commune aux territoires du sud du Piémont, de la région de Nice - Côte d'Azur.

Ces zones ont un long passé d'échanges et de relations étroites et privilégiées. Cependant, ces liens se sont quelque peu relâchés sur les plans économique, culturel, linguistique ou logistique. L'aménagement du territoire à long terme du Piémont et le passage à une phase active de concertation avec les interlocuteurs français remettent au goût du jour l'hypothèse d'une région intégrée.

La réalisation du doublement du tunnel de Tende est un facteur indissociable d'une modification en profondeur des cartes heuristiques individuelles des décideurs publics et privés, collectifs et individuels. L'accompagnement de l'Ouvrage, avec une gestion active de ses conséquences vis-à-vis d'un large éventail de questions, est une grande occasion de confirmer et de relancer le projet transfrontalier, ce qui pourrait porter, à très long terme, à une transformation de la hiérarchie urbaine de la région. Toutefois, ce projet possède d'ores et déjà un important potentiel pour améliorer de façon conséquente toutes les communes traversées et les régions à proximité.

L'amélioration notable du réseau routier, ainsi qu'un développement économique et social durable, est un objectif à portée de main attendu par tous les acteurs régionaux.

Finito di stampare ad Aprile 2007 presso la Tipografia Medaglie d'Oro snc di Roma.