

Nota introduttiva del Comitato NO-TAV Torino

Il presente documento è **estratto dal Dossier di candidatura** (parte B) **che il Governo italiano ha presentato all'Unione Europea nel Luglio 2007** nell'ambito del bando per i contributi finanziari europei destinati ai progetti TEN (Trans European Networks) nel periodo 2007-2013.

L'estratto si compone, per ragioni di contenimento delle dimensioni (in termini di Kb) **dei file, di 5 parti.**

Questa **terza parte** contiene:

- Genesi del "nuovo progetto" (governativo: c.d. variante mista) tra Osservatorio e Tavolo politico

(N.B. la numerazione sequenziale delle pagine non coincide con quella riportata in fondo alle stesse; quest'ultima rispecchia, invece, la posizione originaria che occupavano nel dossier completo)

RESEAU DE TRANSPORT TRANSEUROPEEN
PROGRAMME 2007-2013

FORMULAIRE DE DEMANDE

Pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le
domaine du réseau transeuropéen de transport

Programme de travail pluriannuel 2007-2013

APPEL A PROPOSITIONS 2007

PART B

Informations financières et techniques

TITRE DU PROJET	
Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin Partie commune franco-italienne de la cection internationale <i>(section transfrontalière du Projet Prioritaire VI)</i>	Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione Parte comune italo-francese della tratta internazionale <i>(sezion e transfrontaliere del Progetto Prioritario VI)</i>

MODE DE TRANSPORT	
Ferroviaire Ligne conventionnelle	Ferroviario Linea convenzionale

CANDIDATS (-e)			
N.	Denomination	Etat Membre	Status légal
1a	Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable	France	État Membre
1b	Ministero delle Infrastrutture	Italie	Stato Membre

Cadre réservé à la DG TREN

Reçu le : Numéro:




études ont en grande partie été terminées en 2007.

Différentes études techniques spécialisées ont été réalisées simultanément, notamment les études des sols (géologiques, géotechniques, hydrogéologiques, etc.).

Une synthèse des études fonctionnelles et techniques exécutées est présentée dans le document annexé au présent dossier : Soumission n° 66 – Synthèse de l'Avant-Projet de Référence / Progetto di Riferimento – 21.2.2007 (annexe 8).

À titre d'information, on trouvera en annexe 18 la liste des documents établis dans le cadre de l'Avant-Projet de Référence (relatifs à la solution initiale pour la partie en territoire italien).

En outre, également les procédures relatives à l'autorisation du Projet ont été engagées :

- En Italie, l'instruction du Progetto Definitivo dans les réunions préparatoires de la Conférence des Services, dans le cadre d'une procédure de type ordinaire décidée entre temps (selon l'ex art. 81 du DPR 616/77 et l'art. 3 du DPR 383/94). Cette instruction a été suspendue par la Conférence des Services en attente de la décision du Gouvernement à l'occasion du "Tavolo de Palazzo Chigi" du 13 juin 2007 de modifier le tracé ;
- En France, la procédure relative à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet est en phase d'examen final au Conseil d'État, pour un décret attendu avant décembre 2007

Suite aux réunions préparatoires de la Conférence des Services et au dépôt du Progetto Definitivo de la partie italienne (élaboré sur la base du projet initial en Rive Gauche de la Dora), il a été demandé à LTF des approfondissements environnementaux et socio-économiques, constitués par deux dossiers ultérieurs, qui ont été remis le 3.5.07 à la Présidence de la Conférence des Services :

- Une étude d'impact environnemental (SIA) sur le Progetto Definitivo (tracé en Rive Gauche de la Dora) ;
- Une analyse et comparaison de la solution

(CEGF). Una gran parte di questi studi sono terminati nel 2007.

Diversi studi tecnici specialistici sono stati realizzati contemporaneamente, in particolare modo le indagini sul suolo (geologiche, geotecniche, idrogeologiche, ecc.).

Gli studi funzionali e tecnici eseguiti sono sintetizzati nel seguente documento, allegato al presente Dossier: Consegna n.66 – Sintesi dell'Avant-Projet de Référence / Progetto di Riferimento – 21.2.2007 (allegato 8).

A titolo informativo, è riportato in allegato 18 l'elenco dei documenti elaborati nell'ambito del Progetto di Riferimento (relativi alla soluzione iniziale per la tratta in territorio italiano).

Inoltre, sono state avviate anche le procedure autorizzative del Progetto :

- In Italia, l'istruttoria del Progetto Definitivo nelle riunioni preparatorie alla Conferenza dei Servizi, nel quadro di una procedura di tipo ordinario decisa nel frattempo (secondo l'ex art. 81 DPR 616/77 e art. 3 del DPR 383/94). Questa istruttoria è stata sospesa dalla Conferenza dei Servizi in attesa della decisione del Governo in occasione del Tavolo di Palazzo Chigi del 13 giugno 2007 di modificare il tracciato.
- In Francia, la procedura relativa alla Dichiarazione di Pubblica Utilità (DUP) del progetto è in fase di esame finale da parte del Consiglio di Stato; il decreto è previsto entro dicembre 2007.

In conseguenza alle riunioni preparatorie alla Conferenza dei Servizi ed al deposito del Progetto Definitivo della tratta in territorio italiano (elaborato sulla base del progetto iniziale in sinistra Dora), sono stati richiesti ad LTF degli approfondimenti ambientali e socioeconomici, costituiti da due ulteriori Dossier, consegnati il 3.5.07 alla Presidenza della Conferenza dei Servizi:

- Uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) sul Progetto Definitivo (tracciato in Sinistra Dora);
- Un'analisi e confronto della soluzione sviluppata da LTF, congiuntamente alla

développée par LTF, conjointement à la partie italienne relevant de la compétence de RFI, avec l'Option Zéro et avec 2 alternatives de projet de la frontière d'État au raccordement de Settimo à la ligne à grande capacité Turin – Milan : une en rive droite de la Dora et l'autre avec la mise à quatre voies de la Ligne Historique.

L'étude a permis de conclure que l'Option zéro est nettement moins performante que les trois solutions d'intervention en phase d'exploitation à l'horizon 2030 et que la solution initiale en Rive gauche de la Dora paraissait être, globalement, la meilleure (les 2 alternatives de projet présentent toutefois quelques avantages).

Les approfondissements effectués sont résumés dans le document "Dossier d'Analyse des alternatives – Synthèse – 30 avril 2007", qui est annexé au présent document.

4. MODIFICATION DU PROJET EN ITALIE SUITE AUX DECISIONS DU TAVOLO DE PALAZZO CHIGI

A la demande d'une partie des collectivités locales, motivée par le non partage des choix stratégiques et du projet sur leur territoire concernant le tracé en Rive Gauche de la Dora, le gouvernement a décidé, le 10 décembre 2005, de mettre en place un Observatoire technique dénommé "Osservatorio Valle di Susa", qui a été constitué sous l'égide de la Présidence du Conseil des ministres. Cet Observatoire a lancé une nouvelle phase de confrontation avec le territoire, le 12/12/2006. Jusqu'à la mi-juin 2007, les deux principaux sujets de discussion ont été la capacité de la ligne historique dans la Vallée de Susse (tronçon Modane – Bussoleno) et la demande de trafic fret, qui ont conduit à un accord sur deux Cahiers d'analyses. L'Observatoire achève actuellement la réflexion sur le thème de la capacité de la Ligne historique dans la basse Vallée de Susse (Bussoleno – Turin) et du nœud de Turin.

Lors du "Tavolo Politico" du 13 juin 2007, en présence des collectivités locales, le Gouvernement a acté du travail positif de l'Observatoire Valle di Susse qui a déterminé un

tratta nazionale in territorio italiano di competenza di RFI, con l'Opzione Zero e con 2 Alternative di Progetto dal Confine di Stato all'Interconnessione di Settimo con la Linea ad Alta Capacità Torino-Milano: l'una in sponda destra della Dora, l'altra con un quadruplicamento in sede della Linea Storica.

Lo studio ha consentito di trarre le conclusioni che l'Opzione Zero ha prestazioni significativamente inferiori a quelle delle tre soluzioni di intervento in fase di esercizio al 2030, e che la soluzione iniziale Sinistra Dora si presentava come quella complessivamente migliore (anche le altre 2 soluzioni alternative di progetto presentano tuttavia alcuni vantaggi).

Gli approfondimenti eseguiti sono sintetizzati nel documento intitolato Dossier di analisi alternative – Sintesi – 30.4.2007, allegato al presente Dossier.

4. MODIFICHE DEL PROGETTO IN ITALIA A SEGUITO DELLE DECISIONI DEL TAVOLO DI PALAZZO CHIGI

A seguito di una richiesta da parte del sistema degli Enti Locali, motivata dalla mancata condivisione delle scelte strategiche e progettuali sul proprio territorio rispetto al tracciato in Sinistra Dora, il Governo ha deciso il 10.12.2005 l'attivazione di un osservatorio tecnico denominato Osservatorio Valle di Susa, costituito sotto l'egida della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Questo Osservatorio ha avviato a partire del 12/12/2006 una nuova fase di confronto con il territorio. I due temi principali discussi fino alla metà giugno 2007 sono stati la capacità della Linea Storica in Val di Susa (tratta Modane – Bussoleno) e la domanda di traffico Merci, che hanno portato ad una condivisione di due Quaderni di analisi. L'Osservatorio sta attualmente concludendo la riflessione sul tema della capacità della Linea Storica in bassa Val di Susa (Bussoleno – Torino) e del Nodo di Torino.

In occasione del Tavolo Politico di Palazzo Chigi del 13 giugno 2007, alla presenza degli Enti Locali, il Governo ha preso atto del positivo lavoro dell'Osservatorio Valle di Susa che ha

nouveau climat de collaboration avec les Représentants du territoire. A cette occasion, le Gouvernement a communiqué sa décision de présenter une réponse à l'appel à projets de l'Union Européenne, en explicitant les points clés de son orientation concernant le tracé, dont les Représentants des collectivités locales ont pris acte. Notamment, le Gouvernement a déclaré considérer que le tracé prévu à l'origine en territoire italien ne pouvait plus être proposé, en se référant en particulier à Venaus et à la traversée de la Val Cenischia. Le Gouvernement a indiqué sa volonté de considérer inchangée la partie du tracé en territoire français, lequel définit donc le point de départ en amont, en indiquant en même temps Orbassano comme point d'arrivée du tronçon en aval.

Le tronçon qui relie ces deux points, en excluant la sortie de Venaus, comporte le passage en rive droite, le franchissement de la Dora dans une zone proche des gorges et un tronçon en tunnel qui permet de se raccorder à la ligne historique en un point compatible avec ce qui a été prévu par le Traité de Turin du 29 janvier 2001, à proximité duquel la partie commune prend fin.

En ce qui concerne la section en aval de la partie commune, une hypothèse de projet est en train d'être approfondie sur le plan technique. Elle prévoit la mise à quatre voies de la ligne existante, et l'enfouissement de la ligne historique et de la nouvelle ligne dans les parties les plus urbanisées.

La réorganisation de l'aménagement du territoire des zones urbaines traversées permettra de satisfaire la demande historique des collectivités locales de ne pas confier le rapport de la nouvelle infrastructure avec le territoire uniquement à des compensations, mais d'imaginer une nouvelle configuration qui apporte directement de la valeur ajoutée aux zones traversées.

Ces orientations stratégiques globales des raccordements avec Orbassano et Corso Marche, constituent l'entrée de la conception pour les acteurs techniques chargés du développement du projet.

Le Gouvernement, en accord avec les collectivités locales, a donné mandat à l'Observatoire « Valle di Susa », afin qu'il définisse les grandes lignes pour "configurer" une

determinato un nuovo clima di collaborazione con i Rappresentanti del territorio. Il Governo in questa sede ha comunicato la decisione di procedere alla presentazione di una risposta al bando dell'Unione Europea, esplicitando i punti chiave del proprio orientamento rispetto al tracciato, di cui i Rappresentanti degli Enti Locali hanno preso atto. In particolare, il Governo ha dichiarato di non ritenere più proponibile il tracciato originariamente previsto in territorio italiano, con particolare riferimento a Venaus e all'attraversamento della Val Cenischia. Il Governo ha indicato la volontà di assumere come inalterata la parte di tracciato in territorio francese, che definisce conseguentemente il punto di partenza a monte, indicando nel contempo in Orbassano il punto di arrivo nella tratta a valle.

La tratta che collega questi due punti, escludendo l'uscita di Venaus, comporta il passaggio in sponda destra, l'attraversamento della Dora in una zona prossima alle Gorge, ed una tratta in galleria che consente di connettersi con la linea storica in un punto compatibile con quanto previsto nel Trattato di Torino del 29 gennaio 2001, a prossimità del quale finisce la parte comune.

Per quanto riguarda la parte a valle della parte comune, in sede tecnica si sta approfondendo una ipotesi progettuale che prevede il quadruplicamento della linea esistente e l'interramento, nelle parti più antropizzate, della linea storica e della nuova linea.

Il conseguente riordino urbanistico dei nuclei urbani attraversati, permetterà di accogliere la storica richiesta degli Enti Locali di non affidare solo alle compensazioni il rapporto della nuova infrastruttura con il territorio, ma di immaginare una nuova configurazione che porti direttamente valore aggiunto alle aree attraversate.

Tali orientamenti strategici, complessivi della connessione con Orbassano e del collegamento di Corso Marche, costituiscono l'input progettuale per i soggetti tecnici incaricati dello sviluppo del progetto.

Il Governo, in accordo con gli Enti Locali, ha dato mandato all'Osservatorio Valle di Susa di definire gli elementi guida per configurare una proposta progettuale da condividere con gli

proposition de projet qui serait partagée par les administrations des différentes parties du territoire concerné (communiqué de la "Présidence du Conseil"). Pour la préparation des analyses techniques et environnementales dans le cadre de l'Observatoire, RFI, sur mandat du Ministère de l'Équipement italien, a défini un tracé en territoire italien, cohérent avec les orientations du Gouvernement. Le présent dossier a été rédigé sur la base de ce tracé, dénommé "Variante Rive Mixte".

Le tracé en territoire italien fera l'objet d'une concertation préalable dans le cadre de l'Observatoire Valle di Susa, dont les résultats seront intégrés dans les phases suivantes de développement du projet au niveau de Progetto Preliminare et de Progetto Definitivo, selon le planning d'opérations décrit au § 1.2 du présent appel à projet.

Après l'achèvement du projet, selon les phases prévues par la réglementation italienne, le tracé fera l'objet d'une procédure de déclaration de compatibilité environnemental.

Amministratori delle varie parti del territorio interessato (Comunicato Presidenza del Consiglio). In preparazione delle analisi tecnico-ambientali nell'ambito dell'Osservatorio, RFI, su mandato del Ministero delle Infrastrutture, ha definito un tracciato in territorio italiano coerente con gli orientamenti del Governo. Il presente Dossier è stato redatto sulla base di questo tracciato, detto brevemente "Variante Mista".

Il tracciato in territorio italiano sarà oggetto di una concertazione preventiva nell'ambito dell'Osservatorio Valle di Susa, i cui risultati saranno integrati nelle fasi successive di sviluppo del progetto al livello di Progetto Preliminare e di Progetto Definitivo secondo il planning operativo descritto in § 1.2 di questo bando.

A seguito del completamento progettuale, secondo le fasi previste dalla normativa italiana, il tracciato farà oggetto di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale.

- 1.6 Indiquez les résultats des études de prévision de la demande (scénario dans le cas où le projet est réalisé et dans le cas où il ne l'est pas, si possible), y compris une présentation du contexte général et de l'objet de l'étude ou des études concernées, la méthodologie choisie et les hypothèses de départ.

1. LES PREVISIONS DE TRAFIC

1.1 Présentation

LTF a réalisé les études visant à estimer le trafic fret et voyageurs sur la future ligne ferroviaire Lyon - Turin, pendant les différentes étapes d'étude et de conception (phase de PP/APS, préparation du dossier de DUP française, phase de PR/APR et réalisation de l'étude d'impact SIA italienne), avec des niveaux d'approfondissement qui augmentent progressivement et deux objectifs principaux : dimensionner la ligne pour recevoir le trafic attendu, d'une part, et établir les bilans économiques et socio-économiques de l'ouvrage, d'autre part.

Les estimations de trafic ont été effectuées à partir des modèles de prévision établis à cet effet. Les méthodes de prévision, les principales hypothèses retenues et les résultats obtenus ont été soumis, pendant toutes les étapes de l'étude, à la validation des experts des deux administrations française et italienne de la Commission

1. LE PREVISIONI DI TRAFFICO

1.1 Presentazione

LTF ha realizzato degli studi volti a stimare il traffico merci e passeggeri sulla futura linea ferroviaria Torino - Lione, durante le diverse tappe di studio e progettazione (fase di APSPP, preparazione del dossier di DUP francese, fase di APR/PR e realizzazione del SIA italiano), con livelli di approfondimento via via maggiori e con due principali scopi: dimensionare la linea per accogliere il traffico atteso da una parte, e realizzare i bilanci economici e socio-economici dell'opera dall'altra.

Le stime di traffico sono state realizzate servendosi di modelli di previsione appositamente predisposti. Le metodologie di previsione, le principali ipotesi assunte e i risultati ottenuti sono stati sottoposti, durante tutti i processi di studio, alla validazione degli esperti delle due amministrazioni francese e italiana della