

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 **quinta parte** contiene:

- Benefici per il territorio (secondo il Governo...)

(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.	Dénomination	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 :

UE 2007-2013 Part B - lingua Rev 3.2 NB (1) 1 / 147

16/07/2007 15:10



particulier pour l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de la ligne nouvelle ainsi que des effets permanents indirects sur l'emploi.

En Italie

Dans la Vallée de Susse, la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire, qui concerne deux courts tronçons à l'air libre, entre la frontière d'Etat et San Antonino di Susa, sur un total de seulement 2 km, permet **de libérer la ligne historique de la servitude du transport fret** de grande ampleur et permet d'améliorer les conditions des zones et des agglomérations voisines.

Il sera donc possible d'enterrer la ligne historique dans les zones urbanisées jusqu'à Ferriere environ, en l'accompagnant d'une requalification urbaine des centres traversés, que le chemin de fer a divisé en deux depuis de très nombreuses décennies. Cette intervention, qui intéresse de nombreuses communes, représente une occasion extraordinaire pour améliorer les conditions de vie et la qualité de l'environnement pour des milliers de personnes dans la Basse Vallée de Susa.

La réalisation de la ligne nouvelle rendra possible la conversion de la ligne historique en une ligne métropolitaine au service de la vallée et de ses potentialités touristiques. Cet objectif est bien présent dans les politiques sectorielles et environnementales de la Région Piémont et de la Province de Turin.

La partie suivante de la ligne nouvelle, qui passe en souterrain sous la colline morénique, permet le raccordement à la Plateforme logistique d'Orbassano et au Contournement Fret de Turin (Gronda), se raccorde à la nouvelle ligne à grande vitesse et grande capacité Turin – Milan, déjà réalisée. Cette solution, qui répond aux exigences des grandes Collectivités territoriales (ville de Turin, Province, Région) et des communes de la zone métropolitaine, permet la valorisation de la Plateforme d'Orbassano et un important développement urbain le long de l'axe de Corso Marche.

La requalification de la ligne historique, grâce à

manutenzione ed il rinnovo della linea nuova nonché effetti permanenti indiretti sull'occupazione.

In Italia

Nella Valle di Susa la realizzazione della nuova linea ferroviaria, che interessa due brevi tratti all'aperto, tra Confine di stato e San Antonino di Susa per un totale di soli 2 km, consente **di sgravare la linea storica dalla servitù del trasporto merci** di lunga portata e consente di migliorare le condizioni delle aree e degli abitati circostanti.

Sarà quindi possibile interrare la linea storica nei tratti conurbati fino circa a Ferriere, con la conseguente riqualificazione urbanistica dei centri attraversati che la ferrovia ha diviso in due per molti decenni. Questo intervento, che interessa diversi comuni, rappresenta una straordinaria occasione di miglioramento delle condizioni di vita e della qualità ambientale per migliaia di cittadini della Bassa Valle di Susa.

La realizzazione della linea nuova renderà possibile **convertire la linea storica in una linea metropolitana** a servizio della valle e delle sue potenzialità turistiche. Questo obiettivo è ben presente nelle politiche settoriali ed ambientali della Regione Piemonte e della Provincia di Torino.

La successiva tratta della linea nuova, che sottopassa la collina morenica, consente il collegamento della Piattaforma logistica di Orbassano e, attraverso l'asse ferroviario interrato di "Corso Marche" e la Gronda Merci di Torino, si connette alla già realizzata nuova linea AV-AC Torino-Milano. Questa soluzione, che risponde alle esigenze poste dagli Enti territoriali maggiori (Torino, Provincia, Regione) e dai comuni dell'Area Metropolitana, consente la valorizzazione dello Scalo di Orbassano e uno sviluppo urbanistico importante lungo la direttrice di Corso Marche.

La riqualificazione della linea storica, grazie ad

une réalisation coordonnée avec la ligne nouvelle en tant que « ligne mixte », génère des bénéfices directs et indirects aux territoires traversés, s'affranchissant ainsi de la logique des seules protections environnementales et compensations : ceci vaut aussi bien pour la Basse Vallée de Susa que pour la Haute vallée et pour l'Aire Métropolitaine de Turin.

una realizzazione coordinata con quella della nuova Linea, come “linea mista”, genera benefici diretti e indiretti ai territori attraversati, superando così la logica delle sole mitigazioni e compensazioni: ciò vale sia per la Bassa Valle di Susa che per l'Alta Valle e l'Area Metropolitana di Torino.

9.6 Décrivez les effets escomptés du projet en termes de croissance du trafic, de répartition entre les modes et de sécurité:

1. TRAFIC DE MARCHANDISES

1.1 Croissance du trafic

Selon les estimations de LTF, la demande globale (c'est-à-dire relative à tous les modes terrestres) de transport de marchandises à travers l'arc alpin, de Vintimille à Tauern, qui s'élevait à 144 millions de tonnes en 2004, atteindra 293 millions de tonnes à l'horizon 2030, avec un taux de croissance moyen annuel de 2,1 %. Selon les estimations, donc, la demande de transport transalpin de marchandises double en 25 ans : il faut considérer que, par le passé, la demande a doublé en 18 ans. L'estimation de la croissance de la demande globale est la même en situation de Référence et en situation de Projet.

En effet, dans la prévision de trafic marchandises, il a été considéré que la croissance de la demande globale sur l'arc alpin n'est pas influencée par la mise en service de la ligne nouvelle, c'est-à-dire que le projet n'induit pas, en soi, la création de nouveaux échanges commerciaux : la croissance de la demande est régie uniquement par les croissances économiques des différents pays et par l'élasticité de la croissance des échanges à la croissance économique, ainsi que par les caractéristiques des filières de marchandises produites par les différents pays (à ce propos, voir le § 1.6). Il s'agit d'une hypothèse d'étude "on the safe side", dans la mesure où les éventuels trafics induits par la mise à disposition d'une nouvelle infrastructure ne sont pas pris en compte.

1.2 Rééquilibrage modal

Il est estimé que le projet aura un impact considérable en ce qui concerne la distribution des volumes de trafic entre les différents modes

1. TRAFFICO MERCI

1.1 Crescita del traffico

Secondo le stime di LTF, la domanda globale (ovvero relativa a tutti i modi terrestri) di trasporto di merci attraverso sull'arco alpino da Ventimiglia ai Tauri, che nel 2004 si è attestata a 144 milioni di tonnellate, raggiungerà 293 milioni di tonnellate all'orizzonte temporale del 2030, con un tasso di crescita medio annuo del 2,1%. Secondo le stime, si ha quindi un raddoppio della domanda di trasporto merci transalpina in 25 anni: si tenga presente che la domanda, nel passato, è raddoppiata nell'arco di 18 anni. La stima di crescita della domanda globale è identica per la situazione di Riferimento e di Progetto.

Nella previsione del traffico merci, infatti, si considera che la crescita della domanda globale sull'arco alpino non venga influenzata dalla messa in esercizio della nuova linea, ovvero che il progetto non induca, di per sé, la creazione di nuovi scambi commerciali: la crescita della domanda è governata unicamente dalle crescite economiche dei diversi Paesi e dall'elasticità della crescita degli scambi alla crescita dell'economia, nonché dalle caratteristiche delle filiere merceologiche prodotte dai vari paesi (si veda a tal proposito il §1.6). Si tratta di un'ipotesi di studio “on the safe side”, in quanto non si considerano eventuali traffici indotti dalla messa a disposizione di una nuova infrastruttura.

1.2 Riequilibrio modale

Si stima che il progetto avrà un notevole impatto per quanto concerne la distribuzione dei volumi di traffico tra i vari modi di trasporto, contribuendo al riequilibrio modale.