

DA NIZZA A VENTIMIGLIA,  
PERCHÉ E COME ?



Una rete ferroviaria ad alto rendimento tra la Francia e l'Italia.

Per sapere tutto sulla concertazione  
Francia-Monaco-Italia

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

**Parliamone,**  
dal 16 gennaio  
al 16 febbraio 2012

Gli studi preliminari all'indagine di utilità pubblica sono finanziati da:



## PERCHE' ?

### Nizza-Italia, una relazione storica che ha un futuro

Oggi, l'aumento continuo dei bisogni di spostamento non può più essere soddisfatto in buone condizioni e in un'ottica di sviluppo sostenibile. Le infrastrutture stradali sono saturate e la capacità e le prestazioni della modalità ferroviaria sono insufficienti per costituire un'alternativa a lungo termine (rischi naturali, infrastrutture vecchie, coabitazione difficile dei treni viaggiatori con la vocazione regionale e internazionale, connessione limitata con la rete italiana...). **La capacità della linea fra Nizza e l'Italia sta per raggiungere i propri limiti e ciò non potrà far altro che deteriorarsi con l'aumento necessario del traffico fra il 2023 e il 2040.**

### LA RIVIERA, UN TERRITORIO DA SERVIRE ...

Formare un anello dell'**arco mediterraneo** Barcellona-Marsiglia-Nizza-Genova, ecco l'ambizione del progetto Nizza-Italia come prolungamento della linea ad alta velocità PACA. Le quattro regioni dell'arco mediterraneo (Provenza-Alpi-Costa Azzurra, Linguadoca-Rossiglione, Catalogna e Liguria) contano oggi **16 milioni di abitanti** e assistono a un **forte sviluppo economico**. Questo contesto provoca dei bisogni di spostamento crescenti ai quali le **infrastrutture stradali, oggi saturate** nei dintorni delle agglomerazioni, e i **collegamenti ferroviari insufficienti** non possono rispondere.

- **Il dipartimento delle Alpi Marittime** è particolarmente popolato (l'area urbana di Nizza supera il milione di abitanti) ma soffre di un'**accessibilità ridotta** mentre i territori hanno la particolarità di essere interdipendenti, cosa che provoca numerosi spostamenti quotidiani.
- **Il Principato di Monaco**, con un numero di posti di lavoro 1,5 volte superiore al numero di abitanti, e dei flussi di turisti in aumento, che provocano lo spostamento di 5 milioni di viaggiatori l'anno, deve **rendere accessibile il proprio territorio** facilitando l'accesso all'agglomerazione.
- **La Liguria**, in prolungamento della modernizzazione completa della sua rete ferroviaria prevista per il 2020, deve **aprirsi verso Ovest**.

### ... MA CONSERVANDO IL SUO AMBIENTE ECCEZIONALE

Il progetto copre una fascia larga circa 10 km, che costeggia il **litorale mediterraneo fra Nizza e la frontiera italiana**. Una valutazione delle sensibilità del territorio ha consentito di definire la zona di studi preferenziale, tenendo conto delle sue problematiche ambientali: risorse idriche, ambiente fisico, ambiente naturale terrestre, ambiente umano, agricoltura e silvicoltura, patrimonio e paesaggio.

#### «PREVENIRE, GESTIRE E ATTENUARE I DISTURBI IN FASE DI CANTIERE»

La nuova linea sarà essenzialmente costruita in galleria vista la topografia del territorio. Gli impatti sul paesaggio e gli ambienti naturali o l'uso di terre agricole e silvicole saranno limitati. Sarà necessario tenere conto a monte delle particolarità dei suoli e dei sottosuoli. In fase di cantiere, implica di gestire, fra l'altro, le zone, i flussi di circolazione e la gestione degli scavi. RFF si impegna a mettere in pratica tutte le misure necessarie per prevenire, gestire e attenuare i disturbi generati dal cantiere di costruzione. Verrà accordata naturalmente una grande attenzione alla gestione delle acque e alla preservazione delle aree del cantiere, che siano naturali, agricole o urbanizzate.



## COME ?

### La fascia proposta alla concertazione

Per rispondere alle aspettative espresse dagli attori dal 2005 in occasione del dibattito pubblico sulla LGV PACA, poi durante la concertazione che ne è seguita, RFF ha studiato diverse soluzioni per collegare Nizza e l'Italia.

Sono stati analizzati tre scenari principali :

- La creazione di una nuova linea da Nizza all'Italia, quasi totalmente in galleria, per offrire il miglior risparmio di tempo.
- La riorganizzazione della linea esistente nei limiti del possibile per limitare i costi.
- La «combinazione» dei due scenari precedenti, per costruire una soluzione ottimizzata.



Il comitato di pilotaggio ha selezionato, l'11 luglio 2011, lo scenario di «combinazione linea esistente – nuova linea» che sembrerebbe rispondere nel migliore dei modi agli obiettivi attribuiti e al costo migliore.

#### ZOOM ATTRAVERSAMENTO DI NIZZA :

Sono possibili due opzioni :

- l'utilizzo dei 2 binari esistenti fra Nizza Aeroporto e l'accesso Est di Nizza;
- la creazione di 2 binari supplementari in galleria sotto a Nizza senza fermata alla stazione di Nizza-Città (con una zona di collegamento alla rete esistente ad Est di Nizza).

#### ZOOM USCITA DI NIZZA :

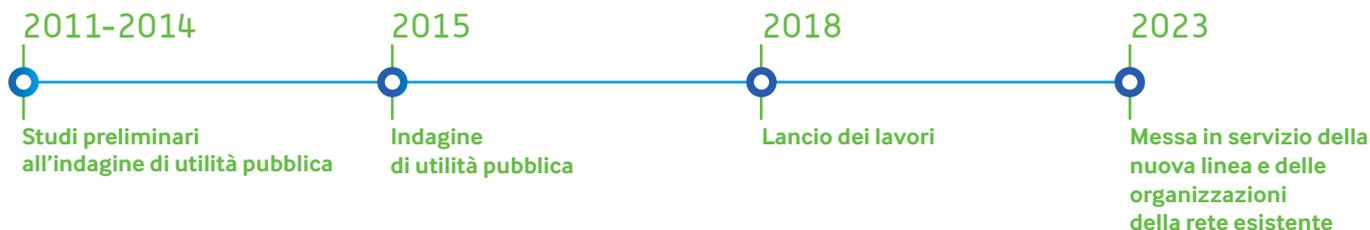
Allo stadio attuale degli studi, si possono prevedere tre opzioni:

- un raccordo alla linea esistente Nizza-Drap, nella zona di Nizza St-Roch;
- un raccordo alla linea esistente Nizza-Ventimiglia, ad Ovest del quartiere di Riquier;
- un raccordo alla linea esistente Nizza-Ventimiglia, ad Est del quartiere di Riquier.

Per ognuna di queste tre opzioni di raccordo della nuova linea alla linea esistente ad Est di Nizza-Città, si ricercheranno la possibilità di servire una stazione urbana ad Est del Paillon e la compatibilità con una «galleria rapida» sotto a Nizza.

#### PRIME RIFLESSIONI SULLA SEZIONE NIZZA-ITALIA

Il gruppo di lavoro Paillons-Riviera si è riunito 4 volte durante la concertazione pubblica sul progetto LGV PACA fra settembre e novembre 2011. Si è chiaramente pronunciato in favore della creazione di una nuova linea, distinta dalla linea esistente, dall'uscita Est di Nizza fino all'Italia. Sono stati evocati innanzitutto due criteri: l'obiettivo di alta velocità e il costo. Gli scambi hanno permesso di mettere in avanti la necessità del raccordo ferroviario a Monaco, con una stazione nuova, il cui principio è ampiamente accettato.





## ZOOM RIVIERA/PAILLON :

Questa sezione è essenzialmente una galleria, con un passaggio a prossimità immediata della stazione attuale di Monaco. Dal momento che la realizzazione del tratto sotterraneo presenta un alto livello di difficoltà, le scelte dei tracciati possibili fra Nizza e Monaco sono aperte finché non saranno stati realizzati i sondaggi di perizia dei suoli.

## ZOOM ARRIVO A MENTONE :

La soluzione proposta comprende un raccordo della nuova linea alla linea esistente fra Monaco e Mentone. Questo raccordo consentirebbe di servire Mentone con la nuova linea, di realizzare una prima fase della costruzione del progetto aspettando la realizzazione della sezione internazionale e di costruire un raccordo migliore della rete ferroviaria offrendo robustezza ed affidabilità in caso d'incidenti.

## ZOOM SEZIONE INTERNAZIONALE :

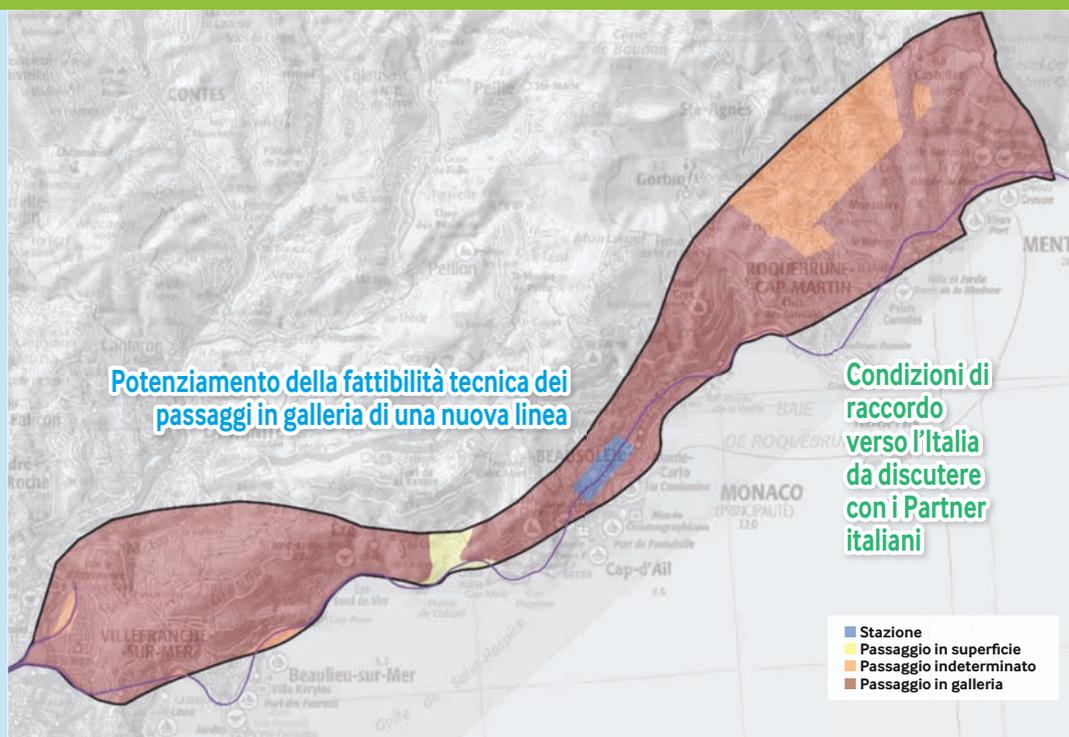
La sezione internazionale riguarda la linea dal raccordo verso Mentone fino alla giunzione con la rete italiana. Si possono prevedere due possibilità compatibili :

- un raccordo con la linea esistente Coni/Breil-sur-Roya/Ventimiglia,
- un raccordo con la nuova linea atta ai 200km/h proveniente da Genova.

La ricerca di soluzioni per la sezione internazionale richiede degli accordi internazionali e il rispetto delle procedure regolamentari di ogni paese (creazione di un Gruppo Europeo d'Interesse Economico, costituzione di una Commissione Intergovernativa specifica al progetto Nizza-Italia,...).

## LA FASCIA DI 1000M PROPOSTA ALLA CONCERTAZIONE

L'analisi delle sensibilità del territorio ha consentito di definire una zona di studio preferenziale, all'interno della quale è stato determinato una zona di passaggio di circa 1000m, in modo tale da limitare le incidenze ambientali del progetto, grazie a degli studi tecnici, degli studi sul servizio ferroviario e prendendo in considerazione gli studi di prospettiva territoriale.



## TEMPI DI PERCORSO NEL 2023\*

<b>Nizza ↔ Monaco</b> Circa 10 min Oggi: 22 min	<b>Nizza ↔ Genova</b> 2h00 Oggi: 3h 11	<b>Marsiglia ↔ Genova</b> 3h 15 Oggi: 6h 04	<b>Nizza ↔ Milano</b> 3h 30 Oggi: 4h 55	<b>Barcellona ↔ Genova</b> 6h00 Oggi: 16h05
---	--	---	---	---

\* Messa in servizio della linea ad alta velocità PACA e prolungamento da Nizza all'Italia

### NUMERO DI TRENI VIAGGIATORI PER ORA E PER SENSO IN ORA DI PUNTA



TER ad Est di Nizza

TAV\* ad Est di Nizza

Oggi

Nel 2023

Nel 2040

4

0\*\*

7

1 a 2

9

4

\* treni ad alta velocità - \*\* 1 treno per giorno e per senso

## PIÙ TRENI QUOTIDIANI PER MIGLIORARE LA VITA DEGLI ABITANTI

Offrire un servizio di trasporto ferroviario regionale di qualità e competitivo è l'unico modo per riuscire il trasferimento dalla strada verso la ferrovia. Per rispondere ai bisogni attuali e futuri, è indispensabile creare una nuova infrastruttura. Abbinata alle organizzazioni della rete esistente, consentirà di migliorare l'accessibilità degli abitanti della regione alle zone di lavoro e di studio.

- **moltiplicando i traffici dei treni regionali**, che servono le stazioni al centro delle agglomerazioni ;
- **offrendo una frequenza elevata** soprattutto alle ore di punta, e **una buona leggibilità** degli orari grazie al cadenzamento ;
- **migliorando l'affidabilità del servizio**.

## PIÙ TRENI AD ALTA VELOCITÀ PER SVILUPPARE GLI SCAMBI FRA LE METROPOLI E L'ARCO MEDITERRANEO

Riservando la nuova infrastruttura ai treni rapidi, il progetto consentirà al sistema ferroviario di diventare interessante rispetto ai sistemi stradali. L'obiettivo è quello di far risparmiare tempo :

- per i treni che servono le città principali : Nizza, Monaco, Mentone, Ventimiglia,...
- per le circolazioni su lunghi percorsi : il collegamento fra Nizza e l'Italia costituisce l'ultimo anello di una rete transeuropea di trasporto sul bacino mediterraneo.

## PIÙ TRENI MERCI PER FAVORIRE IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO

Per il 2023 e oltre, il trasferimento di una parte del traffico merci sul treno (in particolare per il trasporto di prodotti finiti e di grande consumo) potrebbe essere realizzato sulla linea esistente grazie al trasporto parziale del traffico viaggiatori e se necessario sulla nuova linea a seconda dei bisogni.

L'arco ferroviario mediterraneo :



# IL VOSTRO PARERE CONTA ... PARTECIPATE ALLA CONCERTAZIONE

Dal 16 gennaio al 16 febbraio 2012, una concertazione aperta a tutti consentirà di costruire insieme il miglior progetto possibile per la sezione Nizza-Ventimiglia.

## PER ASSISTERE ALLE RIUNIONI PUBBLICHE

### RIUNIONE PUBBLICA DI LANCIO

Mentone – LUNEDÌ 16 GENNAIO, 19h

Palais de l'Europe – Salone GB, 8 avenue Boyer

### RIUNIONE PUBBLICA DI CHIUSURA

Nizza – GIOVEDÌ 16 FEBBRAIO, 19h

Boscolo Hôtel Park – Salone Lamartine, 6 avenue de Suède

## PER PARTECIPARE AL GRUPPO DI LAVORO GEOGRAFICO NIZZA-ITALIA

MARTEDÌ 24 GENNAIO E MARTEDÌ 7 FEBBRAIO, dalle 14h alle 18h

Iscrivetevi su [www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr), rubrica « De Nice à l'Italie » (Da Nizza all'Italia).

## PER INFORMARSI

Dal 16 gennaio al 16 febbraio 2012, visitate le 3 esposizioni

presentate nei locali del comune di Nizza, Mentone e nel Principato di Monaco.

## PER ESPRIMERE IL PROPRIO PARERE

**Per iscritto**, sui registri messi a vostra disposizione sui 3 luoghi di esposizione, e in occasione delle riunioni pubbliche e delle 2 sessioni del gruppo di lavoro.

**Per posta a:** Réseau Ferré de France, Mission LGV PACA - Les Docks - Atrium  
10.4 10, Place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02

**Via mail, sul sito internet [www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)**  
o direttamente a [concertation06@lgvpaca.fr](mailto:concertation06@lgvpaca.fr)

## Perché una concertazione specifica per la sezione Nizza-Italia ?

- Fin dal 2005, il dibattito pubblico sul progetto di LGV PACA ha fatto emergere l'interesse degli attori per la sezione Nizza-Italia, che è apparsa come una necessità espressa per la quasi-totalità degli ambienti economici e associativi.
- Nel 2009, dopo aver selezionato lo scenario «Metropoli del Sud», il governo ha chiesto a RFF di iniziare la fase di studi, che porta al lancio dell'indagine pubblica, nonché «degli studi complementari per precisare le implicazioni e le condizioni di realizzazione di un prolungamento della nuova linea verso l'Italia».
- In occasione del Comitato di Pilotaggio del progetto di LGV PACA del 17 gennaio 2011, il deputato sindaco di Nizza ha dato un nuovo impulso al progetto, chiedendo di **prendere in considerazione il collegamento Nizza-Italia nell'ambito dell'indagine di utilità pubblica** programmata nel 2015, richiesta approvata dal ministro dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia.
- Il Presidente di Réseau Ferré de France ha quindi fatto appello, nell'agosto 2011, alla Commissione nazionale del dibattito pubblico, che ha consigliato l'organizzazione di una concertazione specifica, ma realizzata in coerenza con il calendario della concertazione sul progetto LGV PACA.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission LGV PACA  
Les Docks - Atrium 10.4  
10, place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille Cedex 02