

**COMMISSIONE
INTERGOVERNATIVA
PER LA NUOVA LINEA TORINO - LIONE**

22^{ma} riunione dell'8 ottobre 2003

22^{ème} réunion du 8 octobre 2003

**COMMISSION
INTERGOUVERNEMENTALE
POUR LA NOUVELLE LIGNE TURIN-LYON**

**CONCLUSIONI
RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

La CIG Torino – Lione si è riunita per la sua 22^ª riunione il giorno 8 ottobre 2003 a Torino, secondo il seguente ordine del giorno:

1. *Apertura della seduta da parte del Presidente della CIG;*
2. *Approvazione dell'ordine del giorno;*
3. *Comunicazioni di LTF, RFI e RFF sullo stato del programma di attività di studi, indagini, lavori e procedure, nonché di Trenitalia e SNCF sull'autostrada ferroviaria sperimentale;*
4. *Presentazione delle Consegne di LTF n. 6, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31 e 32:*
 - a. *relazione di LTF;*
 - b. *rapporti dei Presidenti dei gruppi di lavoro;*
5. *Riflessioni sul programma della CIG;*
6. *Decisioni della CIG sulle Consegne di LTF;*
7. *Calendario delle prossime riunioni e vari;*
8. *Stesura della bozza di conclusioni della riunione.*

Sono presenti :

- per la Delegazione italiana:

Ing. Sergio PININFARINA, Capo della delegazione italiana della CIG Torino-Lione,
Ing. Saverio PALCHETTI, Segretario generale della Delegazione italiana della CIG,
Dott. Achille CATALANI, Prefetto di Torino, membro,
Dott. Marco BIANCHI, Ministero dell'Economia e delle Finanze, membro effettivo,
Ing. Roberta DE ROBERTIS, Dir. Agenzia delle Dogane del Piemonte e della Valle d'Aosta, membro effettivo,
On. William CASONI, Assessore ai Trasporti della regione Piemonte, membro associato,
Min. Plen. Fabio PIGLIAPOCO, Ministero degli Affari Esteri, rappresentante,
Ing. Aldo MANTO, Regione Piemonte, membro

La CIG Lyon-Turin s'est réunie pour sa 22^{ème} séance le 8 octobre 2003 à Turin, selon l'ordre du jour suivant:

1. *Ouverture de la séance par le Président de la CIG ;*
2. *Approbation de l'ordre du jour ;*
3. *Communication de LTF, RFI et RFF sur l'état du programme d'activité : études, reconnaissances, travaux et procédures, ainsi que de Trenitalia et la SNCF sur l'autoroute ferroviaire expérimentale ;*
4. *Présentation des soumission de LTF n° 6, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31 et 32 ;*
 - a. *présentation par LTF,*
 - b. *rapport des présidents des groupes de travail ;*
5. *Réflexion sur le programme de la CIG ;*
6. *Décision de la CIG sur les soumissions de LTF ;*
7. *Calendrier des prochaines réunions et divers ;*
8. *Rédaction du projet de relevé de conclusion.*

Etaient présents :

- pour la délégation italienne :

Monsieur Sergio PININFARINA, chef de la délégation italienne de la CIG Lyon-Turin,
Monsieur Saverio PALCHETTI, secrétaire général de la délégation italienne de la CIG,
Monsieur Achille CATALANI, Préfet de Turin, membre titulaire,
Monsieur Marco BIANCHI, ministère du Trésor, membre titulaire,
Madame Roberta DE ROBERTIS, Directeur de l'Agence des Douanes du Piémont et de la Vallée d'Aoste, membre titulaire,
Monsieur William CASONI, Assesseur aux Transports de la région Piémont, membre associé
Monsieur Fabio PIGLIAPOCO, Ministère des Affaires étrangères, représentant,

supplente,
 Ing. Pasquale CIALDINI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, membro supplente,
 Ing. Nazareno PENNA, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, membro supplente,
 Prof. Michele BAGELLA, Capo della delegazione italiana del gruppo di lavoro «economico e finanziario»,
 Dott. Vincenzo ESPOSITO, Dott. Marco MENNA, Sig. Giovanni NASTASI, Sig.ra Maria Angela CHIURCO, Dott.ssa Margherita BULZACCHELLI, Segretariato della Delegazione italiana della CIG.

- per la Delegazione francese:

M. Louis BESSON, Capo della delegazione francese della CIG,
 M.me Marie-line MEAUX, segretario generale della delegazione francese della CIG,
 M. Michel BESSE, Ministero dell'Interno, Prefetto della Regione Rhône-Alpes, membro effettivo,
 M. Thierry LATASTE, Ministero de l'Interno, Prefetto della Savoia, membro supplente,
 M. Eric FOURNIER, Vicepresidente delegato ai trasporti, alle comunicazioni ed al NTIC della regione Rhône-Alpes, membro associato,
 M. Bernard SIMON, responsabile del progetto Torino-Lione al Consiglio regionale della Regione Rhone-Alpes;
 M. Bernard MENORET, Ministero delle Infrastrutture, membro effettivo,
 M. Stéphane FLAHAUT, segretario del gruppo "tecnico-sicurezza";
 M. Jean-Claude MIZZI, Ministero degli Affari Esteri, membro effettivo ;
 M. Bertrand GALTIER, Ministero dell'Ambiente, membro effettivo;
 M.me Anne BOLLIET, Ministero dell'Economia e delle Finanze, membro effettivo,
 M. Fabrice LACROIX, Ministero dell'Economia e delle Finanze, membro supplente,
 M. Noël de SAINT-PULGENT, Presidente del gruppo "giuridico-finanziario";
 M. Denis FOUGEA, Capo della delegazione francese del gruppo "tecnico-sicurezza";
 M.me Francine HALLING, segretario della delegazione francese della CIG ;

- sono inoltre presenti :

Monsieur Aldo MANTO, Région Piémont, membre suppléant,
 Monsieur Pasquale CIALDINI, ministère des Infrastructures et des Transports, membre suppléant,
 Monsieur Nazareno PENNA, du ministère de l'environnement et de la protection du territoire membre suppléant
 Monsieur Michele BAGELLA, chef de la délégation italienne du groupe de travail «économique et financier»,
 Monsieur Vincenzo ESPOSITO, Monsieur Marco MENNA, Monsieur Giovanni NASTASI, Madame Maria Angela CHIURCO, Madame Margherita BULZACCHELLI, secrétariat général de la délégation italienne de la CIG.

- pour la délégation française :

Monsieur Louis BESSON, Chef de la délégation française de la CIG,
 Madame Marie-line MEAUX, secrétaire général de la délégation française de la CIG,
 Monsieur Michel BESSE, ministère de l'Intérieur, Préfet de la Région Rhône-Alpes, membre titulaire,
 Monsieur Thierry LATASTE, ministère de l'Intérieur, Préfet de Savoie, membre suppléant,
 Monsieur Eric FOURNIER, vice-président délégué aux transports, aux communications et aux NTIC de la région Rhône-Alpes, membre associé
 Monsieur Bernard SIMON, responsable du projet Lyon-Turin au Conseil Région Rhône-Alpes
 Monsieur Bernard MENORET, ministère de l'Équipement, membre titulaire,
 Monsieur Stéphane FLAHAUT, rapporteur du groupe technique et sécurité ,
 Monsieur Jean-Claude MIZZI , ministère des Affaires étrangères, membre titulaire,
 Monsieur Bertrand GALTIER ministère de l'Environnement, membre titulaire,
 Madame Anne BOLLIET, ministère de l'Économie et des Finances, membre titulaire,
 Monsieur Fabrice LACROIX, ministère de l'Économie et des Finances, membre suppléant,
 Monsieur Noël de SAINT-PULGENT, Président du groupe de travail Economique, juridique et financier,
 Monsieur Denis FOUGEA, chef de la délégation française du groupe de travail technique et sécurité,
 Madame Francine HALLING, secrétariat général de la délégation française de la CIG ;

- étaient également présents :

M. Alain BARON, rappresentante della Commissione europea

M.me Odile REMIK, Console generale di Francia a Torino;

M. Noël LEBEL, Segretario generale della Convenzione Alpina;

M. Jean-Pierre DUPORT, Presidente di RFF;

M. Jean-Marie LAROSE, Capo della Missione nuove infrastrutture, regione Rhône-Alpes, RFF;

Ing. Renato CASALE, Direttore Investimenti, RFI,

Ing. Ezio FACCHIN, Direttore programma Nord-Ovest, RFI,

Dott. Paolo CELENTANI, Direttore Strategie, Trenitalia,

Ing. Giuseppe CASSINO, Direttore Direzione Tecnica, Trenitalia,

M. Bernard COLOMBAUD, Direttore della Delegazione ai progetti Sud europei, SNCF ;

M. François LEPINE, Presidente di LTF Sas ;

Ing. Paolo COMASTRI, Direttore generale di LTF Sas;

M. Gérard CARTIER, Direttore studi di LTF Sas.

Ing. Walter BENEDETTO, Direttore dei lavori, LTF Sas.

Monsieur Alain BARON, représentant de la Commission européenne

Madame Odile REMIK, consul général de France

Monsieur Noël LEBEL, Secrétaire général de la Convention Alpine

Monsieur Jean-Pierre DUPORT, Président de RFF

Monsieur Jean-Marie LAROSE, Chef de la Mission infrastructures nouvelles Rhône-Alpes RFF

Monsieur Renato CASALE, directeur investissements, RFI,

Monsieur Ezio FACCHIN, directeur programme nord-ouest, RFI,

Monsieur Paolo CELENTANI, directeur stratégies, Trenitalia,

Monsieur Giuseppe CASSINO, directeur direction technique, Trenitalia,

Monsieur Bernard COLOMBAUD, directeur de la délégation au projet sud-européens de la SNCF

Monsieur François LEPINE, Président de LTF Sas ;

Monsieur Paolo COMASTRI, Directeur général de LTF Sas;

Monsieur Gérard CARTIER, Directeur des études de LTF Sas.

Monsieur Walter BENEDETTO, Directeur des travaux, LTF Sas.

La CIG:

1/ ha preso atto delle comunicazioni del Presidente PININFARINA in particolare sulle questioni seguenti:

- conferma che, dopo il parere positivo del Ministero dell'Ambiente e della Regione Piemonte, l'approvazione finale del progetto preliminare della tratta sul territorio italiano della parte comune avverrà entro il prossimo mese di novembre;
- informa di aver scritto il 15 settembre ai referenti dei Ministeri delle Infrastrutture dei due Paesi circa l'avvio della concertazione sulle procedure e sui tempi in modo da ridurre i disallineamenti fra i due Paesi;
- dà atto della lettera del 25 settembre inviata da LTF a M. BARON della DG TREN con il programma finanziario 2004-2006;

La CIG :

1/ a pris acte des communications du président PININFARINA et notamment des suivantes :

- confirme que, après l'avis favorable du ministère de l'environnement et de la région Piémont, l'approbation finale du projet préliminaire du tronçon sur le territoire italien de la partie commune sera effective avant la fin du prochain mois de novembre ;
- informe d'avoir écrit le 15 septembre aux référents des ministères des infrastructures des deux Pays au sujet des procédures afin de réduire les discordances existant à cet égard entre eux ;
- prend acte de la lettre du 25 septembre envoyé par LTF à la DG TREN à M. BARON avec le programme financier 2004-2006 ;

- dà comunicazione che il Governo italiano ha predisposto un contributo di 360 M € per gli autotrasportatori che utilizzeranno la ferrovia, mirato ad incentivare il trasferimento modale. Comunica inoltre che l'Unione europea ha espresso il suo benestare in proposito. E' un fatto significativo perché è la prima volta che avviene nella politica del trasporto merci italiana.

- communique que le Gouvernement italien a prévu une contribution de 360 M .€ pour les transporteurs qui utiliseront le rail, avec le but d'accroître le transfert modal. Il communique aussi que l'Union européenne a donné son approbation à ce propos. Il s'agit d'un fait significatif car c'est la première fois que cela arrive dans la politique italienne du transport fret.

La CIG ha preso atto della conferma del Capo della Delegazione francese M. BESSON della preparazione da parte del Governo francese di un CIADT riguardante le infrastrutture, che si dovrebbe tenere a fine anno. Dopo la comunicazione del Prefetto della Regione Rhône-Alpes M. BESSE sull'avvio delle consultazioni con le collettività locali sul tracciato della linea merci tra Ambérieu e St. Jean de Maurienne, e cioè sulle vie di accesso al tunnel di base e lungo la tratta sul territorio francese della parte comune della sezione internazionale, M. BESSON ha sottolineato che in tal modo si fa seguito ad una richiesta avanzata dalla CIG che consente di abbreviare di un anno le procedure.

La CIG a aussi pris acte de la confirmation par le chef de la délégation française, M. BESSON, de la préparation par le gouvernement français d'un CIADT consacré aux infrastructures, qui devrait se tenir en fin d'année. Après que le préfet de la région Rhône-Alpes, M. BESSE, ait fait part du lancement de la consultation publique sur le tracé de la ligne fret entre Ambérieu et St. Jean de Maurienne, c'est-à-dire les voies d'accès au tunnel de base et sur le tronçon en territoire français de la partie commune de la section internationale, M. BESSON a souligné que c'était une demande expresse de la CIG pour gagner une année sur les procédures.

2/ ha approvato l'ordine del giorno proposto della riunione di oggi;

2/ a approuvé l'ordre du jour proposé de la réunion ;

3/ ha ascoltato le informazioni fornite da LTF, RFI e RFF in merito all'avanzamento del programma di studi, di indagini, di lavori e delle procedure d'approvazione, e ha preso atto che:

3/ a écouté les informations fournies par LTF, RFI et RFF sur l'état d'avancement du programme d'études, d'enquêtes, de travaux et de procédures d'approbation, et a pris acte que :

- LTF ha trasmesso alla CIG all'inizio del luglio scorso la versione definitiva degli studi del progetto preliminare (nuova versione delle Consegne n. 6, 24, 25, 27, 28 e 29 e nuove Consegne n. 30, 31 e 32) comprendenti anche gli studi integrativi chiesti a LTF dalla CIG;
- la prima riunione, il 27 agosto scorso, del "Comitato di supervisione" per gli studi

- LTF a transmis à la CIG au début de juillet dernier la version définitive des études du projet préliminaire (nouvelle version des soumissions n° 6, 24, 25, 27, 28, 29 et nouvelles soumissions n° 30, 31 et 32) comprenant aussi les études complémentaires demandées à LTF par la CIG ;
- la première réunion, le 27 août dernier, du Comité de suivi pour l'étude sur le

sul trasporto combinato e l'AF alla presenza dei due segretariati generali, ha permesso di constatare in particolare l'avanzamento degli studi secondo il programma approvato dalla CIG; la seconda riunione è prevista a Lione il 30 ottobre prossimo;

- LTF ha comunicato l'avvio della fase prenegoziale per la gara dei lavori della galleria geognostica di Venaus;
- RFI ha illustrato lo stato di attuazione del progetto Torino-Bruzolo in seguito alle richieste avanzate dalla Regione, dagli enti locali e dal Ministero dell'Ambiente in relazione alle quali ha ottenuto una proroga trimestrale per la messa a punto del relativo progetto preliminare. Il completamento dell'esecuzione dei lavori è previsto entro il 2012;
- RFF fa presente che la novità principale è costituita dall'avvio della consultazione locale, già menzionato dal Prefetto della Rhône-Alpes.

transport combiné et l'autoroute ferroviaire, en présence des deux secrétariats généraux, a permis de constater en particulier l'avancement des études selon le programme approuvé par la CIG ; la deuxième réunion est prévue à Lyon le 30 octobre prochain;

- LTF a communiqué le lancement de la phase de consultation pour l'appel d'offre de la galerie de Venaus ;
- RFI a illustré l'état d'avancement du projet Turin-Bruzolo, compte tenu des demandes formulées par la région Piémont et les autorités locales, le ministère de l'environnement a accordé une prorogation de trois mois pour la mise au point de ce projet préliminaire. L'achèvement des travaux est prévu pour 2012 ;
- RFF a souligné que l'information principale d'avancement porte sur le lancement de la consultation locale, déjà évoquée par le préfet de la Région Rhône-Alpes.

In merito alla autostrada ferroviaria sperimentale Orbassano-Aiton, la CIG prende atto delle informazioni fornite da Trenitalia e SNCF circa l'espletamento in parte avvenuto degli adempimenti richiesti dell'Unione europea e sulla pronta disponibilità ad attivare il servizio alla conferma del finanziamento degli Stati, presumibilmente nel prossimo mese di novembre.

Il rappresentante francese del Ministero dei Trasporti fa presente che i due Ministri hanno fissato per il 1° novembre, in ogni caso, l'avvio della sperimentazione dell'autostrada ferroviaria e che il finanziamento, per parte francese, è stato programmato.

M. BARON formula le seguenti risposte alle domande sull'AF e sulla lettera di LTF del 25 settembre scorso:

- riguardo l'AF il dossier è considerato

S'agissant de l'autoroute ferroviaire expérimentale Aiton-Orbassano, la CIG prend acte des informations fournies par Trenitalia et la SNCF à propos des réponses déjà apportées aux demandes de l'Union européenne et sur la prompte disponibilité à activer le service une fois confirmé le financement des Etats, comme c'est prévu pour le prochain mois de novembre.

Le représentant français du ministère des transports souligne que les deux ministres ont fixé au 1^{ER} novembre, quoiqu'il arrive, le lancement de l'autoroute expérimentale et que le financement est en place pour la France.

M. BARON a apporté les précisions suivantes sur l'autoroute ferroviaire, et en réponse au courrier de LTF du 25 septembre dernier :

- sur l'AF le dossier est considéré comme

come prioritario alla DG TREN; la risposta sarà data di massima entro la fine del mese, e, ottenute le autorizzazioni degli Stati, l'avvio potrà avere luogo il 1° di novembre come previsto;

- in relazione alla lettera di LTF, la Commissione conferma che prevede di attribuire un sostegno di 36 M€ per il 2003 (come anticipazione di quanto previsto per il periodo 2004-2006) ; la UE potrà impegnarsi per il supporto finanziario a condizione che le siano date le garanzie richieste per l'attuale fase di studi; riguardo le nuove prospettive finanziarie 2004-2006, la disponibilità residua è di 6 M€, e la UE nel quadro di revisione del suo programma pluriennale 2001-2006 - conformemente al desiderio dei due Stati Membri - ha l'intenzione di proporre un aumento della dotazione finanziaria per questo progetto, il punto da risolvere è che gli Stati stabiliscano la priorità della Torino-Lione nei confronti di altri progetti per i quali la stessa richiesta è stata avanzata; un aumento consistente del cofinanziamento per questo progetto, per rispondere alla richiesta dei due Stati, necessita il chiaro sostegno dei due Paesi nella prospettiva della riunione sulla revisione del Programma Pluriennale Indicativo che si terrà a fine dicembre, inizio gennaio;
- la Commissione ha proposto una modifica al regolamento finanziario per portare al 30% la percentuale di cofinanziamento per la fase di costruzione dei progetti transfrontalieri, che per il progetto rappresenta un passo importante. Essendo il dossier nelle mani del Consiglio durante la Presidenza italiana, è importante che essa dia un reale sostegno a questa proposta. M. BARON chiede quindi al Presidente

prioritaire; la réponse sera donnée en principe avant la fin du mois, et une fois obtenues les autorisations des États, le démarrage pourra s'effectuer au premier novembre comme prévu;

- à propos du courrier de LTF, la Commission confirme qu'elle envisage d'accorder un soutien de 36 millions d'€ pour 2003 (comme anticipation de ce qui était prévu sur la période 2004-2006); l'UE pourra s'engager sur ce soutien financier à condition que lui soient données les garanties requises pour l'actuelle phase d'études; concernant les nouvelles perspectives financières 2004-2006, la disponibilité résiduelle est de 6 millions d'€, et l'UE dans le cadre de la révision de son programme pluriannuel 2001-2006 a l'intention – conformément aux souhaits des deux États Membres – de proposer d'augmenter la dotation financière à ce projet. Le point à résoudre est que les États établissent la priorité du Lyon-Turin par rapport aux autres projets pour lesquels la même requête a été faite ; une augmentation substantielle du cofinancement du projet, qui répondra à la demande des deux États, nécessite un soutien clair des deux pays dans la perspective de la réunion sur la révision du Programme Pluriannuel Indicatif qui se tiendra fin décembre, début janvier ;
- la Commission a proposé une modification au règlement financier pour élever à 30% le taux de cofinancement pour la phase de construction des projets transfrontaliers, ce qui pour le projet représenterait un effort important. Le dossier étant dans les mains du Conseil sous la présidence italienne, il est important que celle-ci donne un réel soutien à cette proposition. M. BARON demande donc au président

PININFARINA di fare il necessario presso le autorità italiane, perché il dossier sia messo sul tavolo del Consiglio (e sostenuto dalla Presidenza) per la discussione prima della fine dell'anno, tenuto conto che nel prossimo anno, con l'entrata di nuovi Stati per l'allargamento, ci saranno altre priorità;

- la Commissione, in seguito al rapporto Van Miert ha adottato dei nuovi orientamenti in materia di sviluppo delle reti TEN; al di là della lista dei progetti prioritari, la proposta comporta una misura che prevede l'adozione di un coordinatore europeo dei grandi progetti per facilitarne la realizzazione, come contropartita di un finanziamento maggiorato; essa prevede inoltre procedure coordinate di valutazione dei progetti sulla base di una dichiarazione d'interesse europeo in particolare per le sezioni transfrontaliere dei progetti al fine che gli Stati coordinino le loro procedure di valutazione e di consultazione del pubblico precedenti alle autorizzazioni di costruzione delle opere.

Il Capo della Delegazione francese M. BESSON esprime l'auspicio che le proposte della Commissione si concretizzino. Rassicura l'Europa sull'impegno della Francia, che l'ha confermato al gruppo Van Miert e sul quale il Governo francese si esprimerà di certo nuovamente in occasione del prossimo CIADT.

Ricorda inoltre che il tempo necessario alle autorità francesi per prendere la decisione riguardo il fasaggio dipende dal maggior costo del progetto per parte francese (tenendo conto delle linee di accesso); esprime il desiderio che il Presidente PININFARINA ribadisca, durante il suo incontro con la Commissario de

PININFARINA de faire le nécessaire auprès des autorités italiennes, pour que le dossier soit mis sur la table du Conseil (et soutenu par la Présidence) pour la discussion avant la fin de l'année, compte tenu qu'au cours de l'année prochaine, en raison de l'entrée des nouveaux États, il y aurait d'autres priorités.

- la Commission, à la suite du rapport Van Miert, a adopté des nouvelles orientations en matière de développement de réseaux RTE; au-delà de la liste des projets prioritaires, la proposition comporte une mesure visant à mettre en œuvre un coordinateur européen pour les grands projets a fin d'en faciliter la réalisation, comme contrepartie d'un financement majoré; il prévoit ensuite des procédures coordonnées d'évaluation des projets sur la base d'une déclaration d'intérêt européen, notamment pour les sections transfrontalières des projets, afin que les États coordonnent leurs procédures d'évaluation et de consultation du public préalables aux autorisations de construire les ouvrages.

Le chef de la délégation française, M. BESSON, forme le vœu que la proposition de la Commission se concrétise. Il tient à rassurer l'Europe sur l'engagement de la France, qui l'a confirmé devant le groupe Van Miert et sur lequel le gouvernement français s'exprimera certainement à nouveau à l'occasion du prochain CIADT.

Il rappelle aussi que le temps requis par les autorités françaises pour prendre leur décision sur le phasage tient aux coûts plus élevés du projet côté français (si l'on inclut les itinéraires d'accès); il exprime le souhait que le président PININFARINA évoque, lors de son entretien avec la Commissaire de Palacio, la nécessité

PALACIO, la necessità che l'Unione europea finanzi l'insieme del tracciato da Torino a Lione, e non solo la parte internazionale.

M. FOURNIER ha auspicato vivamente che l'impegno francese sia reso chiaro. La Regione Rhône-Alpes ha dato un rilevante contributo finanziario agli studi delle linee d'accesso della parte francese e lo stesso si stupisce come mai non si sia già in grado di confermare il programma di studio fino al 2006.

Nel merito :

- per gli studi di LTF tutti i dati sono disponibili, le scelte di priorità si dovrebbero fare senza tardare;
- riguardo il fasaggio, solo la soluzione completa può permettere un salto qualitativo e un trasferimento modale significativo, ivi compreso una AF affidabile. Il tunnel esistente non permette che una sperimentazione tecnica,
- la consultazione in corso permetterà di precisare l'ottimizzazione degli accessi e del tunnel.

Anche M.me COMPARINI è intervenuta personalmente perché il CIADT e il prossimo vertice siano delle tappe importanti, in vista di rendere il progetto definitivamente irreversibile.

Il Presidente PININFARINA ringrazia M. BARON, assicura che trasmetterà al Governo italiano la richiesta della Unione europea di formali garanzie di impegni finanziari fino al 2006 e che interverrà a proposito della modifica del regolamento finanziario da parte del Consiglio europeo affinché venga accolta e sostenuta dalla Presidenza italiana entro il 2003.

Il Vice Presidente CASONI conferma le posizioni già espresse dalla regione Piemonte sulla necessità di realizzare l'opera completa senza fasaggio per la gravità degli impatti sul

pour l'Union européenne de financer l'ensemble du tracé de Lyon à Turin, et pas seulement la partie internationale.

M. FOURNIER a souhaité vivement que l'engagement français soit rendu lisible. La région Rhône-Alpes a apporté une contribution budgétaire substantielle pour les études des accès côté français, et s'étonne qu'on ne soit pas déjà en mesure de confirmer le programme d'étude d'ici fin 2006.

Sur le fond :

- pour les études LTF toutes les données sont là, les choix de priorités doivent se faire sans tarder,
- au sujet du phasage, seule la configuration finale peut permettre un saut qualitatif et un report modal significatif, y compris une autoroute ferroviaire fiable. Le tunnel existant ne permet qu'une expérimentation technique,
- La consultation en cours permettra de préciser l'optimisation des accès et du tunnel.

Mme COMPARINI est également intervenue personnellement pour que le CIADT et le prochain sommet franco-italien soient des échéances majeures, rendant le projet définitivement irréversible.

Le Président PININFARINA remercie M. BARON, il donne l'assurance qu'il transmettra au Gouvernement italien la demande de l'Union Européenne de garanties formelles sur les engagements financiers d'ici 2006, et qu'il interviendra au sujet de la modification du règlement financier par le Conseil de l'Europe, de sorte qu'elle soit acceptée et soutenue par la Présidence italienne d'ici fin 2003.

Le vice-président M. CASONI, confirme les positions déjà présentées de la région Piémont sur la nécessité de réaliser l'ouvrage complet sans phasage, en raison de la gravité des impacts

territorio ed in considerazione degli accordi raggiunti con gli Enti territoriali, come risulta dalla deliberazione della Regione trasmessa al Ministero delle Infrastrutture in sede approvativa del progetto preliminare.

Nel caso di realizzazione dell'opera fasata, la decisione dovrebbe essere sottoposta al giudizio della popolazione della Valle Susa, ciò rimetterebbe in discussione gli accordi raggiunti dopo oltre un anno e mezzo di incontri. Auspica una rapida decisione ad alto livello politico che confermi l'intendimento dei due Governi di procedere alla realizzazione dell'opera completa senza ulteriori ritardi e incertezze.

4/ la CIG ha esaminato le Consegne di LTF n. 6, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31 e 32, ha ascoltato la relazione di LTF e le illustrazioni dei presidenti dei gruppi di lavoro della CIG, M. de SAINT-PULGENT e Ing. CIALDINI, esprimendo il suo vivo apprezzamento per il lavoro svolto da LTF e dai gruppi di lavoro.

L'Ing. CIALDINI in particolare ha evidenziato i seguenti punti del rapporto del gruppo di lavoro "tecnico-sicurezza" sui quali c'è piena unanimità:

- la questione del fasaggio non scaturisce da motivazioni di ordine tecnico ma solamente da valutazione di carattere economico e finanziario. Gli studi hanno infatti dimostrato che la soluzione finale (configurazione 13) costituisce, dal punto di vista della sicurezza, dei collegamenti tra Italia e Francia, dell'impatto dei lavori sull'area interessata, dell'esercizio delle linee (nuova e storica) della competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, la soluzione ottimale rispetto a qualsiasi soluzione fasata;
- la soluzione 5''A presenta in particolare due inconvenienti: il primo di non consentire la circolazione dei viaggiatori nel nuovo traforo, il secondo di rendere

sur le territoire et en considération des accords trouvés avec les autorités locales, comme il résulte de la délibération de la région transmise au ministère des infrastructures pour la phase d'approbation du projet préliminaire.

En cas de réalisation phasée, la décision devrait être soumise à la population de la Vallée de Suse, mettant à nouveau en discussion les accords trouvés après plus d'un an et demi de consultations. Il souhaite une décision rapide à haut niveau politique qui puisse confirmer l'intention des deux Gouvernements de procéder à la réalisation de l'ouvrage complet sans retards ni incertitudes.

4/ la CIG a examiné les soumissions de LTF n° 6, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31 et 32, a écouté la communication de LTF et les rapports des présidents des groupes de travail de la CIG, M. de SAINT-PULGENT et M. CIALDINI, exprimant sa vive appréciation pour le travail accompli par LTF et par les groupes de travail ;

M. CIALDINI a souligné en particulier les points suivants du rapport du groupe de travail technique et sécurité sur lesquels il y a pleine unanimité:

- la question du phasage ne ressort pas de motivations d'ordre technique mais seulement d'évaluations en matière économique-financière. Les études ont démontré que la configuration finale (configuration 13) est, du point de vue de la sécurité, des liaisons entre l'Italie et la France, de l'impact des travaux sur le territoire intéressé, de l'exploitation des lignes (nouvelle et historique), de la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au routier, la solution optimale par rapport à toute autre solution phasée;
- la solution 5''A présente en particulier deux problèmes : le premier de ne pas permettre la circulation des voyageurs dans la nouvelle galerie, le deuxième de

asimmetrica la qualità dell'offerta dell'esercizio del traffico; infatti, l'unico binario della nuova linea è destinato esclusivamente al trasporto merci nella direzione Francia-Italia, mentre la linea storica (con prestazioni inferiori) verrebbe destinata alle merci in direzione Italia-Francia ed al trasporto viaggiatori;

- gli studi di LTF e i loro approfondimenti riconfermano l'opportunità di sviluppare immediatamente il progetto APR (progetto definitivo);
- il progetto preliminare (APS) è meritevole di approvazione;
- prende atto delle prescrizioni della delibera della Regione Piemonte il gruppo di lavoro ha anche formulato osservazioni sulla ventilazione, dovranno essere studiate da LTF nelle successive fasi progettuali e realizzative;
- la stima dei costi debba collocarsi nella parte alta della forchetta proposta da LTF, salvo eventi catastrofici;
- i tempi di scavo sono ragionevoli a meno di imprevisti;
- le misure di accelerazione dello scenario n. 2 presentate da LTF sono accettabili e perseguibili.

L'Ing. CIALDINI ha inoltre illustrato la posizione della delegazione italiana del gruppo di lavoro, sottolineato che:

- gli studi dimostrano che la soluzione 13 è la più vantaggiosa anche dal punto di vista economico e che le soluzioni fasate sono da respingere da tutti i punti di vista e soprattutto del bilancio costi/benefici;
- la soluzione 5''A è inaccettabile da parte italiana, perché oltre ad essere antieconomica, arreca danni evidenti all'economia del Paese;
- tenuto conto delle decisioni del gruppo sulle misure di accelerazione ritiene che

rendre dissymétrique la qualité d'offre du service d'exploitation du trafic ; en effet la seule voie de la nouvelle ligne sera destinée uniquement au transport fret en direction France-Italie, tandis que la ligne historique (avec des moindres prestations) serait destinée au fret en direction Italie-France et aux voyageurs ;

- les études de LTF et leurs approfondissements confirment l'opportunité de développer immédiatement l'avant projet de référence (projet définitif);
- l'avant projet sommaire (APS/PP) mérite l'approbation ;
- prend acte des prescriptions de la région Piémont, le groupe de travail a formulé des observations sur la ventilation qui devront être étudiées par LTF dans les phases suivantes du projet et de réalisation ;
- l'estimation des coûts doit se placer dans la partie haute de la fourchette proposée par LTF, sauf événements catastrophiques ;
- les délais de percement sont raisonnables, sauf imprévus;
- les mesures d'accélération du scénario n° 2 présenté par LTF sont acceptables et peuvent être poursuivies.

M. CIALDINI a ensuite illustré la position de la délégation italienne du groupe de travail en soulignant que :

- les études démontrent que la solution 13 est la plus rentable du point de vue économique et que les solutions fasées sont à refuser sous tous les points de vue, et notamment coûts/revenus;
- la solution 5''A est inacceptable du côté italien, en plus d'être anti-économique, pour les dommages évidents que celle-ci causerait à l'économie du pays ;
- sur la base des décisions du groupe au sujet des mesures d'accélération, le

lo scenario 2 sia da preferire e da perseguire.

M. FOUGEA precisa che per la delegazione francese le soluzioni di fasaggio devono continuare ad essere studiate allo scopo di dare ai Governi una informazione completa: la migliore soluzione fasata sembra essere la 5''A, perché richiede il minore investimento iniziale (2/3 del costo totale) permettendo il passaggio dell'insieme del traffico merci nell'ipotesi bassa.

Essa non permette invece il passaggio dei viaggiatori. Nel caso si richieda una soluzione fasata accessibile ai treni viaggiatori, la soluzione 5C sembra la migliore, ma la sua capacità di traffico merci è ridotta.

Al costo attualizzato (sia al 5,5% che all'8%), queste due soluzioni sono meno care di quella finale. In materia di sicurezza sono risultate equivalenti:

- la soluzione bitubo,
- la soluzione 5 C
- la soluzione 5" A (con una galleria di sicurezza per il tunnel storico).

M. FOUGEA ricorda che l'autostrada ferroviaria a grande sagoma non potrà in ogni caso utilizzare il tunnel internazionale bitubo (non fasato), in quanto le linee d'accesso francesi molto probabilmente saranno realizzate per fasi, dunque non disponibili alla grande sagoma.

Lo stesso è favorevole all'approvazione del PP/APS, e ritiene che gli approfondimenti richiesti sulla ventilazione siano parte degli studi ulteriori. Osserva che le difficoltà geologiche riscontrate nello scavo della discenderia di Modane possono incorrere anche nei lavori del tunnel di base e influire negativamente sui tempi.

Infine nota che il gruppo ha considerato che

scénario 2 est de préférence à retenir et à poursuivre.

M.FOUGEA précise que pour la délégation française les solutions de phasage doivent continuer d'être étudiées pour informer complètement les gouvernements : la solution phasée la meilleure apparaît être la solution 5''A, car elle demande l'investissement initial le plus faible (2/3 du coût total) tout en permettant de faire passer l'ensemble du trafic marchandises escompté en hypothèse moyenne.

Elle ne permet par contre pas d'accueillir les voyageurs. S'il est demandé une solution phasée accessible aux trains de voyageurs, alors c'est la solution 5 C qui apparaît la meilleure, mais sa capacité marchandises est réduite.

En coût actualisé (à 5,5 % comme à 8 %), ces deux solutions sont moins chères que la solution finale. En matière de sécurité, il est apparu que sont équivalentes :

- la solution bitube,
- la solution 5 C
- la solution 5" A (avec une galerie de sécurité au tunnel historique).

M.FOUGEA rappelle que l'autoroute ferroviaire à grand gabarit ne pourra de toutes façons pas fonctionner avec un tunnel international bitube (non phasé), car les voies d'accès françaises seront très vraisemblablement phasées, donc non ouvertes au grand gabarit.

Il est favorable à l'approbation de l'APS, les améliorations demandées pour la ventilation relevant des études ultérieures. Il observe que les difficultés géologiques rencontrées pour le creusement de la descenderie de Modane peuvent aussi survenir lors du creusement du tunnel de base et influencer négativement sur les délais.

Enfin, il note que le groupe a considéré que

l'APR è sul cammino critico del calendario. Invece il PP/APS può essere la base del dossier di DUP in Francia, la quale può essere dichiarata anche per un progetto finale bitubo con realizzazione fasata.

M. DE SAINT-PULGENT ha illustrato i punti principali del rapporto del gruppo di lavoro giuridico-economico-finanziario:

- gli studi economici e di traffico hanno evidenziato punti di vista diversi fra le due delegazioni relativamente alla consistenza del traffico mentre una convergenza si ha sulla necessità di ipotesi di pedaggio più realistiche (vedasi esempi come la Perpignan-Figueras) e con una migliore ripartizione della capacità contributiva del totale della linea Torino-Lione; restano da stabilire: le varianti senza AF, il confronto delle previsioni per il 2000, 2001 e 2002 con i dati osservati, e a migliorare le ipotesi elasticità-prezzo del traffico viaggiatori; ma ciò non dovrebbe ritardare le conclusioni del gruppo di lavoro;
- il gruppo di lavoro chiede lo studio delle clausole di "paesaggio" per le tariffe stradali in alcune ipotesi più realistiche, con anche gli effetti di un sovrapedaggio massimo del 25% (pari a 50€), come sostenuto dalla UE;
- gli studi giuridico-finanziari hanno riconosciuto l'impossibilità di attribuire una parte significativa del rischio commerciale a privati; la possibilità di compartecipazione del rischio di costruzione ma non di quello geologico e l'esistenza di un rischio di interfaccia tra Società contraenti in determinate circostanze; in ogni caso il settore privato potrà partecipare in maniera marginale, non oltre il 25%;
- bisogna quindi concentrarsi sugli scenari 0,

l'APR était sur le chemin critique du calendrier. En revanche l'APS peut servir de base au dossier de DUP en France, la DUP pouvant y être prononcée pour le projet final bitube avec une réalisation phasée.

M. DE SAINT-PULGENT a commenté les principaux points du rapport du groupe de travail économique, juridique et financier :

- les deux délégations maintiennent des points de vue divergents en ce qui concerne l'importance du futur trafic, et s'accordent sur la nécessité d'avoir des hypothèses de péage plus réalistes (voir comme exemple la liaison Perpignan-Figueras), avec une meilleure répartition de la capacité de contribution sur l'ensemble de la ligne entre Lyon et Turin ; il reste à établir des variantes sans autoroute ferroviaire, à comparer les prévisions pour les années 2000, 2001 et 2002 avec les données observées, et à améliorer les hypothèses sur l'élasticité prix du trafic des voyageurs ; mais ceci n'est pas de nature à différer les conclusions du groupe de travail ;
- le groupe a demandé d'étudier des clauses de « paysage » pour le tarif routier dans différentes hypothèses plus réalistes, ainsi que les effets d'un surpéage maximum de 25% (égal à 50 €), qui correspond aux préconisations de l'Union Européenne ;
- les études juridiques et financières ont reconnu l'impossibilité d'attribuer une part significative du risque commercial au secteur privé, la possibilité de partager le risque de construction mais non le risque géologique, et l'existence d'un risque d'interface avec la société contractante dans certaines solutions ; en tout état de cause le secteur privé interviendra de façon marginale, sans dépasser 25%
- il faut donc se concentrer sur les

3 e 4, tenendo conto delle metodologie proposte dal Prof. BAGELLA e dell'esperienza dello Stretto di Messina;

- il gruppo di lavoro auspica che LTF approfondisca fino a marzo 2004 il sistema della Società pubblica (capitali e azionisti), a sostegno del progetto, la struttura organizzativa generale (assegnazione dei lavori, condizioni di esercizio del tunnel, garanzie di qualità del servizio, schemi di finanziamento ...), ed il ruolo che potrà avere la CIG in questo quadro;
- disaccordo sussiste tra le due delegazioni sulla richiesta francese di proseguire gli studi sul fasaggio, a causa dei minori costi richiesti per le soluzioni 5''A e 5C, e sulla proposta della delegazione italiana di attribuzione immediata a LTF di realizzazione del progetto definitivo.

5/ La CIG ha ascoltato la relazione del Segretario generale Ing. PALCHETTI sulla riunione riguardante la concertazione sulle procedure e sui tempi tenutasi a Parigi il 3 ottobre scorso che ha evidenziato la possibilità teorica di conseguire la DUP sul progetto in entrambi i Paesi per fine 2005 inizio 2006 a condizione che nel secondo semestre 2004, per parte italiana, sia disponibile il progetto definitivo e, per parte francese, sia predisposto il dossier per l'inchiesta pubblica. Il successivo avvio dei lavori è condizionato dall'inchiesta particellare francese e dall'approvazione dell'APDétailé che potrebbero richiedere circa un anno.

L'Ing. DE ROBERTIS ha svolto una breve presentazione delle elaborazioni dei dati dell'Agenzia delle Dogane italiana che, sulla base della richiesta della CIG saranno trasmessi a LTF.

scenarii 0, 3 et 4 , en tenant compte de méthodologies proposées par le Professeur BAGELLA et de l'expérience du détroit de Messine ;

- le groupe de travail souhaite que LTF approfondisse d'ici mars 2004 le système de société publique (capitaux et actionnaires) appelé à porter le projet, la structure de l'organisation générale (attribution des travaux, conditions d'exploitation du tunnel, garanties de qualité du service, schémas de financement...), et le rôle que pourrait avoir la CIG dans ce cadre ;
- le désaccord persiste entre les deux délégations sur la demande française de poursuivre les études sur le phasage, en raison des moindres coûts générés par les solutions 5''A et 5C, et sur la proposition de la délégation italienne d'attribuer immédiatement à LTF la réalisation du projet définitif.

5/ La CIG a écouté la communication du secrétaire général, M. PALCHETTI, sur la réunion qui s'est tenue à Paris le 3 octobre dernier, au sujet de la coordination des procédures et des délais, et qui a mis en évidence la possibilité théorique d'arriver à la DUP sur le projet dans les deux pays pour la fin 2005, début 2006, à condition que dans le deuxième semestre 2004, pour la partie italienne, soit disponible le projet définitif et, pour la partie française, que soit préparé le dossier pour l'enquête publique. Le lancement des travaux devra attendre l'enquête parcellaire française et l'approbation de l'APD qui pourraient durer environ un an.

Mme de ROBERTIS a brièvement présenté les données de l'Agence des douanes italiennes qui, sur la base des demandes de la CIG, seront transmises à LTF.

M. BARON constatando che la soluzione di fasaggio 5''A non consente il passaggio di treni viaggiatori e che la 5C consente un limitato traffico dei treni merci, si chiede se non potrebbe esistere una soluzione più efficace in caso di fasaggio dell'opera.

La Delegazione francese conferma che l'istruzione mista centrale è stata abrogata a metà settembre, e che le procedure francesi ne sono state semplificate. Quanto alla consultazione della popolazione francese in base alla Convenzione di Espoo, questa si farà allo stesso tempo che la Consultazione pubblica della DUP; i contatti sono incorso con il Ministero dell'Ambiente italiano.

L'Ing. PENNA dà atto della posizione francese con riserva di verifica.

6/La Delegazione italiana ha presentato un documento, che viene allegato, illustrativo della propria posizione sulle questioni poste dagli studi di LTF.

A seguito di questo intervento, il Capo della Delegazione francese, M. BESSON, precisa che la sua Delegazione non ha preparato la dichiarazione ma che ha già espresso il suo punto di vista su molti punti.

Essa, in particolare, non nasconde il suo vivo apprezzamento per il lavoro svolto da LTF e sugli approfondimenti dei gruppi di lavoro.

Riguardo il fasaggio, la Delegazione francese non ha ricevuto il via libera per pronunciarsi oggi sul non fasaggio dell'opera, che resta una decisione politica da prendere. La Delegazione ha preso nota della chiara posizione della Regione Rhône-Alpes. Bisogna aggiungere che il costo del progetto di riferimento può variare a seconda se si decida di fasare o no. Questo elemento può giustificare l'accelerazione del calendario della decisione politica francese.

M. BARON constatant que la solution de phasage 5''A ne permet pas le passage de trains voyageurs et que la 5C ne permet qu'un trafic limité de trains fret, se demande s'il ne pourrait pas exister une solution plus efficace en cas de phasage de l'ouvrage.

La délégation française confirme que l'instruction mixte centrale a été abrogée mi-septembre, et que les procédures du côté français en sont simplifiées. Quant à la consultation du public français au titre de la convention d'Espoo, elle se fera en même temps que l'enquête publique de la DUP ; les contacts sont en cours avec le ministère italien de l'environnement.

M. PENNA prend acte de la position française sous réserve de vérification.

6/La délégation italienne a présenté un document, en annexe, qui représente sa propre position sur les questions posées par les études de LTF.

A la suite de cette intervention, le chef de la délégation française, M. BESSON, a précisé que sa délégation n'avait pas préparé de déclaration mais qu'elle a déjà exprimé son point de vue sur bien des points.

Elle n'a en particulier pas caché ses appréciations très positives sur le travail de LTF et sur les approfondissements des groupes de travail.

Sur le phasage, la délégation française n'a pas de feu vert pour se prononcer aujourd'hui sur le non phasage de l'opération, décision politique à venir. La délégation a bien entendu la position claire de la région Rhône-Alpes. Il faut ajouter que le coût de l'APR peut être différent selon que l'on phase ou pas. Cet élément peut justifier l'accélération du calendrier de la décision politique française.

Per quanto riguarda le ipotesi sul PPP e sul montaggio, ed in particolare gli scenari 0, 3 e 4, la Delegazione non ha obiezioni ad accettare le formulazioni del gruppo di lavoro giuridico-economico-finanziario, come fa la Delegazione italiana.

Per le decisioni attese dall'Unione europea, il Governo francese non potrà che essere interessato dalle proposte d'aumento della parte europea e sarà interessata a sapere che le autorità italiane provano a far accettare che le spese per le infrastrutture prioritarie non siano incluse nei criteri per il calcolo del deficit pubblico del 3%. La Francia sarà senza dubbio positivamente attenta (commento personale) su questo punto.

La Delegazione ha preso buona nota della proposta italiana d'iniziativa per la crescita, che è naturalmente una decisione politica che non può che spettare ai nostri due Governi rispettivi.

Quando la posizione sul progetto di riferimento sarà presa (se includerlo nell'Accordo o no), la Delegazione francese dovrà discutere dell'affidamento dello stesso a LTF. A priori non dovrebbero esserci problemi per l'affidamento a LTF, tenuto conto della qualità del progetto preliminare prodotto.

Per l'accelerazione delle procedure M. BARON ha indicato la possibilità di procedure europee specifiche. La Delegazione francese auspica naturalmente che questa proposta europea si sviluppi e sia recepita. Ciò sarà secondo gli auspici italiani, e sarà sicuramente condivisa dalla parte francese.

In relazione al protocollo aggiuntivo, si è d'accordo nel ritenere che il prossimo vertice italo-francese potrà incaricare la CIG stessa di prepararlo con il supporto di LTF.

M. BESSON aggiunge a titolo personale che sarebbe buona cosa se nel testo della bozza di

Pour ce qui concerne les hypothèses sur le PPP et le montage, et notamment les scénarii 0, 3 et 4, la délégation n'a pas d'objection à retenir les formulations du groupe de travail économique, juridique et financier, comme le fait la délégation italienne.

Pour les décisions attendues de l'Union européenne, le gouvernement français ne pourra qu'être intéressé par les propositions d'augmentation de la part européenne et prendra intérêt à savoir que les autorités italiennes essaient de faire accepter que les dépenses d'infrastructures prioritaires ne soient pas incluses dans le ratio du déficit public de 3%. La France sera sans doute favorablement attentive (commentaire personnel) sur ce point.

La délégation a bien noté la proposition italienne d'initiative pour la croissance, c'est bien sûr une décision politique qui ne peut relever que de nos gouvernements respectifs.

Dès que la position sera prise sur l'APR (l'inclure ou non dans l'Accord), la délégation française aura à débattre pour savoir s'il faut l'accorder à LTF. Mais a priori il ne devrait pas y avoir de difficultés pour retenir LTF, au regard de la qualité de l'APS qu'elle vient de produire.

Pour l'accélération des procédures, M. BARON a indiqué la possibilité de procédures européennes adaptées. La délégation française souhaite bien sûr que cette proposition européenne progresse et soit retenue. Cela irait dans le sens des vœux italiens, et serait sûrement rejoint par la partie française.

Quant à l'avenant, nous étions d'accord pour penser que le prochain sommet franco-italien pourra charger la CIG de le préparer avec l'appui de LTF.

M. BESSON ajoute à titre personnel que si le projet de directive Eurovignette pouvait

direttiva Eurovignette, si potesse accordare agli Stati una maggiore flessibilità, in particolare in merito agli strumenti finanziari, i sovrapedaggi sui corridoi che non forniscono prospettive convincenti.

Nella giurisprudenza francese, si fa una netta distinzione fra una tassa e un canone. Una tassa suppone l'unanimità di Ecofin. Un canone non esige altro che una maggioranza, ma deve essere accompagnata da contropartite, E utile sapere se, per l'Europa, gli strumenti finanziari che propone sono una tassa o un canone. Se è un canone, bisognerà ammettere come controparte l'economia dei costi finanziari e la riduzione, a giusta concorrenza, dei pedaggi futuri. (cf. l'esperienza negativa di Eurotunnel).

In conclusione il Presidente PININFARINA avanza le seguenti proposte :

- che i due Capi delegazione scrivano una lettera congiunta ai due Governi per sollecitare una decisione politica definitiva entro il 2003 sulle questioni del progetto di riferimento (APR), del fasaggio e del protocollo aggiuntivo;
- che l'attività della CIG prima della prossima riunione sia concentrata sull'analisi e l'individuazione di formule per risolvere tecnicamente i nodi finanziari e propone che venga incaricata a tal fine una commissione bilaterale ristretta.

In risposta il Capo della Delegazione francese, M. BESSON, afferma che sul primo punto non ha problemi di principio ma preferisce che le lettere possano essere due, una per ciascuna Delegazione; sul secondo punto, ne accetta il principio, nella misura in cui si tratta di proseguire le riflessioni sulla necessità di innovazioni in materia di modalità del finanziamento di un'opera di tale importanza, benché le modalità di lavoro restino ancora da precisare.

accorder davantage de souplesse aux Etats, ce serait bien, notamment pour les instruments financiers, les surpéages sur les corridors n'ouvrant pas de perspectives convaincantes.

Dans la jurisprudence française, on fait une distinction nette entre taxe et redevance. Une taxe suppose l'unanimité d'Ecofin. Une redevance n'exige qu'une majorité, mais elle doit s'accompagner de contrepertes. C'est utile de savoir si, pour l'Europe, les outils financiers qu'elle propose sont une taxe ou une redevance. Si c'est une redevance, il faudrait admettre comme une contreperte l'économie des frais financiers et la réduction à due concurrence des péages futurs. (cf l'expérience négative d'Eurotunnel).

En conclusion de ces échanges, le président PININFARINA fait les propositions suivantes :

- que les deux chefs de délégation écrivent une lettre conjointe aux deux gouvernements pour solliciter une décision politique définitive d'ici la fin 2003 sur les questions de l'APR, du phasage et de l'avenant;
- que l'activité de la CIG avant la prochaine réunion soit concentrée sur l'analyse et le recensement des formules pour résoudre techniquement les nœuds financiers, il propose qu'en soit chargée une commission bilatérale restreinte.

Le chef de la délégation française, M. BESSON, affirme que sur le premier point, il n'a en principe aucun problème, mais il préfère que les lettres puissent être deux, une par délégation ; sur le deuxième point, il en accepte le principe, dans la mesure où il s'agit de poursuivre les réflexions sur la nécessité d'innover en matière de modalités de financement d'un ouvrage de cette importance, les modalités de travail de la commission restent à préciser.

7/ La CIG :

- prende atto favorevolmente del contenuto delle Consegne trasmesse da LTF;
- approva e fa propri i rapporti dei gruppi di lavoro del 10 settembre scorso;
- conferma le proposte di chiarimenti richiesti dal gruppo di lavoro giuridico-economico-finanziario, nei termini indicati nel suo rapporto.

Ha inoltre deciso inoltre:

a/ sulla base delle raccomandazioni del gruppo tecnico-sicurezza di approvare, per quanto di competenza, il progetto preliminare (PP) dell'opera;

b/ sulla base delle raccomandazioni del gruppo di lavoro giuridico-economico-finanziario:

- di non continuare l'esame degli scenari di montaggio 1 e 2, e di concentrare gli studi sugli scenari 0, 3 e 4, in un'ottica di condivisione del rischio di costruzione, e di modulazione del canone di disponibilità;
- di incaricare LTF di elaborare, in vista del prossimo Vertice italo-francese, delle proposte precise sulla natura della società pubblica destinata a sostenere il progetto, unitamente all'organizzazione generale che ne risulta e agli schemi di finanziamento possibili, prestando particolare attenzione al ruolo che potrà avere la CIG.

Su quest'ultimo punto, la CIG chiede a LTF di trasmettere le sue proposte al più tardi a fine marzo 2004, e di presentare un avanzamento delle riflessioni alla prossima CIG che non si limitino alla sola parte comune della sezione internazionale.

7/ La CIG :

- prend acte positivement du contenu des soumissions transmises par LTF ;
- approuve et retient les rapports des groupes de travail du 10 septembre dernier ;
- confirme les propositions d'éclaircissements demandés dans le groupe de travail économique, juridique et financier, dans les termes indiqués dans son rapport.

Elle décide en outre :

a/ sur la base des recommandations du groupe technique et sécurité d'approuver, en raison de sa compétence, l'avant-projet sommaire de l'ouvrage ;

b/ sur la base des recommandations du groupe de travail économique, juridique et financier :

- de ne pas poursuivre l'examen des scénarii de montage 1 et 2, et de concentrer les études sur les scénarii 0, 3 et 4, dans une optique de partage du risque construction, et de modulation de la redevance de disponibilité ;
- de mandater LTF pour établir, en vue du prochain sommet franco-italien, des propositions précises sur la nature de la société publique destinée à porter le projet, avec aussi l'organisation générale qui en résulte et les schémas de financement possibles, en prêtant une attention particulière au rôle que pourra jouer la CIG.

Sur ce dernier point, la CIG demande à LTF de remettre ses propositions au plus tard fin mars 2004, et de présenter à la prochaine CIG un avancement de ses réflexions, qui ne doivent pas se limiter à la partie commune de la section internationale.

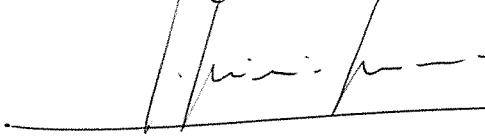
La CIG rileva che le previsioni di traffico nella nuova infrastruttura continuano a essere oggetto di disaccordo tra gli esperti dei due Paesi dei due gruppi di lavoro e auspica che le divergenze possano essere rapidamente risolte il più rapidamente possibile.

8/ La prossima riunione della CIG si terrà a Parigi (Francia), il giorno 19 dicembre 2003.

Fatto a Torino, l'8 ottobre 2003.

Il Presidente della CIG

Sergio PININFARINA



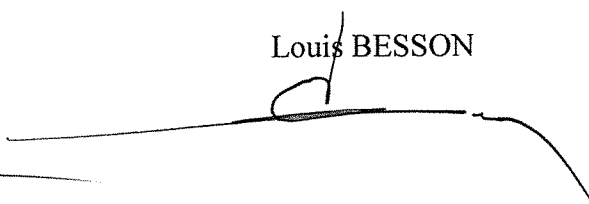
La CIG note que les perspectives de trafic dans la nouvelle infrastructure continuent d'être objet de désaccords entre les experts des deux pays au sein des groupes de travail, et souhaite que ces divergences puissent être réduites le plus rapidement possible.

8/ La prochaine réunion de la CIG se tiendra à Paris (France), le 19 décembre 2003.

Fait à Turin, le 8 octobre 2003.

Le Chef de la délégation française.

Louis BESSON



**ALLEGATO ALLE CONCLUSIONI DELLA
RIUNIONE DELLA CIG
DELL'8 OTTOBRE 2003**

DICHIARAZIONE

**DELLA
DELEGAZIONE ITALIANA**

Torino – 8 ottobre 2003

Considerati:

- l'opportunità di adottare decisioni definitive al fine di procedere senza ulteriori indugi nel rispetto del programma di LTF approvato dalla CIG del 16/03/2003 in base all'Accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001 e alle decisioni dei Vertici italo-francesi del 2001 e del 2002,
- l'importanza attribuita dall'Unione europea alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione – parte del Corridoio 5 - tenuto conto che la stessa è stata dichiarata progetto prioritario dal “gruppo Van Miert” a condizione che la sua realizzazione avvenga entro l'orizzonte 2015-2017,
- gli studi di LTF (Consegna alla CIG fino alla n. 32) e la richiesta di affidamento dell'elaborazione del progetto definitivo per la parte italiana della tratta comune della sezione internazionale,
- le conclusioni formulate dalla CIG in particolare nella riunione del 26 giugno scorso,
- i rapporti dei gruppi di lavoro “tecnico-sicurezza” e “giuridico-economico-finanziario” con particolare riferimento a quelli delle riunioni congiunte dei giorni 9 e 10 settembre 2003 a Roma,

**ANNEXE AUX CONCLUSIONS DE LA
REUNION DE LA CIG
DU 8 OCTOBRE 2003**

DÉCLARATION

**DE LA
DÉLÉGATION ITALIENNE**

Turin – 8 ottobre 2003

Considé :

- l'opportunité de prendre des décisions définitives pour pouvoir procéder sans ultérieurs délais dans le respect du programme de LTF approuvé par la CIG le 16/03/2003 sur la base de l'Accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 et des décisions des sommets franco-italiens de 2001 et 2002,
- l'importance attribuée à l'Union européenne à la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin – faisant partie du Couloir 5 – compte tenu qu'elle a été déclarée projet prioritaire par le « groupe Van Miert » à condition que sa réalisation soit faite dans l'horizon 2015-2017,
- les études de LTF (soumissions à la CIG jusqu'à la n. 32) et la requête de confier l'élaboration de l'avant projet définitif pour la portion italienne de la section commune de la section internationale,
- les conclusions formulées par la CIG en particulier pendant sa réunion du 26 juin dernier,
- les rapports des groupes de travail « technique et sécurité » et « juridique, économique et financier » et en relation notamment à ceux des réunions conjointes du 9 et 10 septembre à Rome,

la Delegazione italiana:

- 1) esprime apprezzamento a LTF per gli studi definitivi svolti sul progetto preliminare;
- 2) al fine di assumere la decisione sulla definizione tecnico-funzionale dell'opera:
 - a. respinge fermamente la realizzazione per fasi della parte comune, per motivi economici, ambientali, territoriali, di sicurezza, di capacità e di percorribilità ferroviaria, anche tenuto conto della contrarietà espressa dalle due Regioni Piemonte e Rhône-Alpes;
 - b. condivide la decisione della Regione Piemonte che la linea storica Torino-Modane, la quale pone rilevanti limiti al trasporto merci, dovrà essere interessata dal traffico viaggiatori regionale e metropolitano;
- 3) circa le ipotesi di realizzazione e di finanziamento dell'opera:
 - a. afferma la volontà di procedere alla realizzazione dell'opera sul modello degli schemi 0, 3 e 4 proposti da LTF;
 - b. ricordando che l'Unione europea ha espresso una chiara posizione a favore della realizzazione dell'opera nella sua globalità, auspica la necessità di un maggiore finanziamento del progetto;
 - c. auspica che il "Piano di azione europeo per la crescita" presentato dalla Presidenza italiana della Unione europea sia approvato rapidamente,

la délégation italienne :

- 1) exprime son appréciation à LTF pour les études définitives menées sur l'avant projet préliminaire ;
- 2) pour pouvoir prendre la décision sur la définition technico-fonctionnel de l'ouvrage :
 - a. refuse formellement la réalisation phasé de la partie commune, pour des motivations économiques, environnementales, territoriales, de sécurité, de capacité et de accessibilité ferroviaire, compte tenu aussi de la contrariété exprimée par les deux régions Piémont et Rhône-Alpes ;
 - b. partage la décision de la région Piémont que la ligne historique Modane-Turin, la quelle engendre considérables limitations au transport fret, devra être utilisée seul par trafic régional et métropolitain voyageurs ;
- 3) à propos des hypothèses de réalisation et de financement de l'ouvrage :
 - a. affirme sa volonté de procéder à la réalisation de l'ouvrage sul le modèle des schémas 0, 3 et 4 proposés par LTF ;
 - b. tout en se souvenant que l'Union européenne a exprimé une claire position à faveur de la réalisation de l'ouvrage dans sa globalité, souhaite la nécessité d'un financement plus grand du projet ;
 - c. souhaite que le « plan d'action européen pour la croissance » présenté de la part de la présidence italienne de l'Union européenne soit approuvé

permettendo l'aumento delle risorse destinate alle infrastrutture e quindi in particolare alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

- 4) al fine di accelerare il procedimento approvativo e la realizzazione dell'opera, così come definita al punto 2):
- a. esprime parere favorevole all'affidamento a LTF dell'elaborazione del progetto di riferimento APR che comprende il progetto definitivo della parte italiana della tratta comune della sezione internazionale;
 - b. ribadisce la necessità di consultazioni a livello istituzionale, tra i soggetti responsabili presso i due Ministeri delle Infrastrutture, al fine di dare attuazione alla decisione della CIG del 26 giugno scorso in merito alla necessità di armonizzare le procedure di approvazione dei due Paesi onde poter pervenire ad un planning attendibile e più celere possibile delle procedure stesse;
 - c. ritiene necessario dare avvio alla predisposizione del testo del Protocollo addizionale previsto nell'Accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001 per definire le modalità di realizzazione dell'opera.

rapidement, permettant ainsi l'augmentation des ressources destinées aux infrastructures e donc en particulier à la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ;

- 4) pour accélérer la procédure d'approbation et la réalisation de l'ouvrage, comme définie au point 2) :
- a. exprime son avis favorable à confier à LTF l'élaboration de l'avant projet de référence de la portion italienne de la partie commune de la section internationale;
 - b. réaffirme la nécessité de consultations au niveau institutionnel, entre les responsables des ministères des infrastructures pour donner suite aux décisions de la CIG du 26 juin dernier en relation à la nécessité de harmoniser les procédures d'approbation des deux Pays pour pouvoir définir un planning fiables et le plus rapide possible des procédures ;
 - c. retient nécessaire commencer la prédisposition du texte de l'avenant prévu dans l'Accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 pour définir les modalités de réalisation de l'ouvrage.