

**33<sup>ème</sup> réunion des 19 et 20 décembre 2006  
33<sup>a</sup> riunione 19 e 20 dicembre 2006**

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS  
CONCLUSIONI**

La CIG Lyon-Turin s'est réunie à Paris, pour sa 33<sup>ème</sup> séance, le 19 décembre à l'Hôtel de Roquelaure et le 20 décembre à l'Arche de la Défense, selon l'ordre du jour approuvé.

La CIG Torino-Lione si è riunita a Parigi, per la sua 33<sup>a</sup> sessione, il 19 dicembre presso l'Hôtel de Roquelaure e il 20 dicembre presso l'Arche de la Défense, secondo l'ordine del giorno approvato.

Étaient présents :

**- pour la délégation française :**

M. Louis BESSON, Chef de la délégation française de la CIG,  
Mme Marie-Line MEAUX, secrétaire générale de la délégation française de la CIG,  
M. le préfet de région Jean-Pierre LACROIX, ministère de l'Intérieur, membre titulaire, chef de la délégation française au comité sûreté,  
M. Christian SAPEDE, préfet de la Savoie, ministère de l'Intérieur, membre suppléant,  
M. Bernard MENORET, ministère de l'Équipement, membre titulaire,  
Mr Serge RABET, ministère des Affaires étrangères, membre suppléant  
M. Rodolphe GINTZ, ministère de l'économie et des finances, membre titulaire,  
Mr Bertrand GALTIER, ministère de l'écologie et du développement durable, membre titulaire,  
M. Yvan CORDIER, ministère des finances, membre suppléant,  
M. Mathieu DUFOIX, ministère de l'économie et des finances, membre suppléant,  
M. Bernard SOULAGE, vice-président délégué aux transports et aux infrastructures de la région Rhône-Alpes, membre associé,  
M. Bernard SIMON, responsable du projet Lyon-Turin au conseil régional Rhône-Alpes,  
M. Claude GRESSIER, président du groupe de travail « Report modale »,

Sono presenti:

**- per la Delegazione francese:**

Sig. Louis BESSON, Capo della Delegazione francese e Presidente in carica della CIG,  
M.me Marie-Line MEAUX, Segretario generale della Delegazione francese della CIG,  
Sig. Jean-Pierre LACROIX, prefetto della Regione Rhône-Alpes, membro effettivo,  
Sig. Christian SAPEDE, prefetto della SAVOIE, membro supplente,  
Sig. Bernard MENORET, Ministero dei trasporti, membro effettivo,  
Sig. Serge RABET, Ministero degli Affari Esteri, membro effettivo,  
Sig. Rodolphe GINTZ, ministero dell'Economia e delle finanze, membro effettivo,  
Sig. Bertrand GALTIER, Ministero dell'ambiente, membro effettivo,  
Sig. Yvan CORDIER, ministero delle finanze, membro supplente,  
Sig. Mathieu DUFOIX, ministero dell'Economia e delle finanze, membro supplente,  
Sig. Bernard SOULAGE, vice Presidente delegato ai trasporti e alle infrastrutture della Regione Rhône-Alpes, membro associato,  
Sig. Bernard SIMON, responsabile del progetto Torino-Lione presso il Consiglio regionale Rhône-Alpes,  
Sig. Claude GRESSIER, Presidente del gruppo

M. Jean-François VIVIER, président du groupe de travail « technique et sécurité »,  
M. Frédéric RICO, groupe de travail Technique et sécurité,  
M. Noël de SAINT-PULGENT, chef de la délégation française du groupe de travail Juridique, économique et financier,  
M. Julien DEHORNOY, secrétaire technique du groupe de travail « Juridique, économique, et financier »,  
M. Stéphane FLAHAUT, secrétariat français de la CIG,  
Mme Catherine FERREOL, secrétaire technique groupe de travail « Report Modal »,  
M. Christian MAISONNIER, ministère de l'Équipement, secrétariat français de la CIG,  
Mme Francine HALLING, secrétariat général de la délégation française de la CIG ;

**- pour la délégation italienne :**

M. Rainer MASERA, chef de la délégation italienne et président en charge de la CIG,  
M. Saverio PALCHETTI, secrétaire général de la délégation italienne,  
M. Goffredo SOTTILE, ministère de l'Intérieur, préfet de Turin, membre titulaire,  
M. Gaetano FONTANA, ministère de l'Équipement et des transports, membre titulaire,  
M. Gianpaolo BASOLI, Ministère des transports, membre titulaire,  
M. Fabio PIGLIAPOCO, ministère des Affaires étrangères, membre suppléant,  
M. Daniele BORIOLI, Région Piémont, membre suppléant,  
Préfet Luciano ROSINI, chef de la délégation italienne du comité sûreté,  
Mme Clara RICOZZI, groupe de travail "report modale",  
M. Luigi PACIFICO, Président du groupe de travail « Juridique, économique et financier »,  
M. Pasquale CIALDINI, chef de la délégation italienne au groupe « Technique et Sécurité »,  
M. Mario VIRANO, Président de l'Observatoire,

di lavoro "Trasferimento modale",  
Sig. Jean-François VIVIER, Presidente del gruppo "tecnico-sicurezza",  
Sig. Frédéric RICO, gruppo di lavoro Tecnico-sicurezza,  
Sig. Noël de SAINT-PULGENT, Capo delegazione francese del gruppo Giuridico, economico e finanziario,  
Sig. Julien DEHORNOY, segretario della delegazione francese del gruppo "giuridico, economico e finanziario",  
Sig. Stéphane FLAHAUT, Segretariato generale francese della CIG,  
M.me Catherine FERREOL, Segretariato generale francese della CIG,  
Sig. Christian MAISONNIER, Ministero dei trasporti, segretariato francese della CIG,  
Mme Francine HALLING, segretariato della Delegazione francese della CIG ;

**- per la Delegazione italiana:**

Prof. Rainer MASERA, Capo della Delegazione italiana della CIG,  
Ing. Saverio PALCHETTI, Segretario generale della Delegazione italiana,  
Dott. Goffredo SOTTILE, Ministero dell'interno, Prefetto di Torino, membro effettivo,  
Arch. Gaetano FONTANA, Ministero delle infrastrutture, membro effettivo,  
Ing. Gianpaolo BASOLI, Ministero dei trasporti, membro effettivo,  
Min. Plen. Fabio PIGLIAPOCO, Ministero degli affari esteri,  
Assess. Daniele BORIOLI, Regione Piemonte, membro associato, supplente,  
Prof. Luciano ROSINI, Capo delegazione italiana Comitato AS/AT,  
Dott.ssa Clara RICOZZI, gruppo di lavoro Trasferimento modale,  
Prof. Luigi PACIFICO, Presidente gruppo "giuridico, economico e finanziario",  
Ing. Pasquale CIALDINI, Capo delegazione italiana gruppo "Tecnico-sicurezza",  
Arch. Mario VIRANO, Presidente Osservatorio,  
Cons. Stefano TALIANI, Ambasciata d'Italia a

M. Stefano TALIANI, Ambassade d'Italie à Paris,  
M. Marco MENNA, Secrétariat de la délégation italienne à la CIG ;  
Mlle Margherita BULZACCHELLI, Secrétariat de la délégation italienne à la CIG,  
M. Giovanni NASTASI, Secrétariat de la délégation italienne à la CIG,

Parigi,  
Dott. Marco MENNA, Segretariato generale della Delegazione italiana della CIG,  
Avv. Margherita BULZACCHELLI, Segretariato generale della Delegazione italiana della CIG,  
Sig. Giovanni NASTASI, Segretariato generale della Delegazione italiana della CIG.

**étaient également présents :**

M. Alain BARON, PP6, Commission européenne,  
M. Michel BOYON, Président de RFF  
M. Philippe de MESTER, Directeur régional Rhône Alpes Auvergne, RFF  
M. Renato CASALE, Directeur des investissements RFI,  
M. François LEPINE, Président de LTF Sas ,  
M. Paolo COMASTRI, Directeur général de LTF Sas,  
M. Gérard CARTIER, Directeur des études de LTF Sas ,  
M. Marco RETTIGHIERI, Directeur des travaux de LTF Sas,  
M. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministère de l'Environnement,  
Mlle Caterina PROCOPIO, secrétaire technique au comité sûreté,  
Mme Rossella NAPOLITANO, Ministère des Infrastructures,  
Mlle Silvia FRANCHELLO, région Piémont.

**- sono inoltre presenti :**

Sig. Alain BARON, PP6, Commissione europea,  
Sig. Michel BOYON, Presidente di RFF,  
Sig. Philippe DE MESTER, delegato interregionale RFF,  
Ing. Renato CASALE, Direttore Investimenti, RFI,  
Sig. François LEPINE, Presidente di LTF Sas,  
Ing. Paolo COMASTRI, Direttore generale di LTF Sas,  
Sig. Gérard CARTIER, Direttore studi di LTF Sas,  
Ing. Marco RETTIGHIERI, Direttore dei lavori di LTF Sas,  
Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministero dell'ambiente,  
Dott.ssa Caterina PROCOPIO, Segretario tecnico Comitato AS/AT,  
Ing. Rossella NAPOLITANO, Ministero delle infrastrutture,  
Ing. Silvia FRANCHELLO, Direzione trasporti, Regione Piemonte.

L'ordre du jour de la réunion, avec les modifications apportées à la version proposée en convocation, est le suivant :

L'ordine del giorno della riunione, con le modifiche apportate alla versione proposta nella convocazione, è il seguente:

**Mardi 19 décembre 2006**

- 1) Approbation de l'ordre du jour et des conclusions de la 32<sup>ème</sup> réunion du 4 octobre 2006
- 2) Information sur la situation du projet en Italie
- 3) Etat d'avancement des travaux par LTF et discussion

**Martedì 19 dicembre 2006**

1. Approvazione dell'ordine del giorno e delle conclusioni della 32<sup>ma</sup> riunione del 4 ottobre 2006
2. Informazione sulla situazione del progetto in Italia
3. Stato d'avanzamento dei lavori da parte di LTF e discussione

- 4) *Information de la CIG sur les conclusions du groupe de travail sur le financement européen*
- 5) *Rapport du "Comité Sûreté" sur l'APR-PR/APD,*
- 6) *Information sur la situation de la ligne historique (AFA, sécurité : représentants des ministères des infrastructures et des transports)*
- 7) *Rapport d'avancement du Groupe de travail "Report Modal" et discussion*
- 8) *Rapport du groupe de travail "Technique Sécurité" et avis des autres groupes de travail*
- 9) *Information de la part de LTF sur le dernier CA (budget 2007),*

#### **Mercredi 20 décembre 2006**

- 10) *Rapport d'avancement du groupe de travail "Juridique, économique et financier" sur le montage financier et les études de trafic, et discussion.*
- 11) *Décisions de la CIG :*
  - a) *sur les soumissions de LTF,*
  - b) *sur l'APR,*
  - c) *sur l'activité des groupes de travail*
  - d) *sur le programme de travail 2007*
- 12) *Lieu et date de la prochaine réunion.*

#### **SEANCE DU 19 DECEMBRE 2006**

Le président BESSON, avant d'ouvrir la séance, rend hommage à Mme Loyola de PALACIO, coordonnateur européen pour le projet prioritaire n° 6, récemment décédée. Il fait part de l'émotion de tous les participants et rappelle ce que Mme de PALACIO a apporté au projet par la qualité et la crédibilité de son action.

La CIG est ensuite accueillie par le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, M. Dominique PERBEN, qui souligne que la CIG se tient pour la première fois dans les salons d'honneur du Ministre français et est ouverte en sa présence. Après avoir rappelé les rencontres régulières depuis juillet 2006 entre les trois ministres français et italiens, le Ministre rappelle que la crédibilité du projet

4. *Informazione della CIG sulle conclusioni del gruppo di lavoro sul finanziamento europeo*
5. *Rapporto del Comitato AS/AT sul PR-PD/APR*
6. *Informazione sulla situazione della linea storica (AFA, sicurezza : rappresentanti dei ministeri delle infrastrutture e dei trasporti)*
7. *Rapporto d'avanzamento del Gruppo di Lavoro "Trasferimento Modale" e discussione*
8. *Rapporto del gruppo di lavoro "Tecnico - Sicurezza" e parere degli altri gruppi*
9. *Informazione da parte di LTF sull'ultimo CdA (budget 2007)*

#### **Mercoledì 20 dicembre 2006**

10. *Rapporto d'avanzamento del gruppo di lavoro "Giuridico, economico e finanziario" sul montaggio finanziario e sugli studi di traffico, e discussione*
11. *Decisioni della CIG :*
  - a. *Sulle consegne di LTF*
  - b. *Sul PR-PD/APR*
  - c. *sull'attività dei gruppi di lavoro*
  - d. *sul programma di lavoro 2007*
12. *Luogo e data della prossima riunione*

#### **SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 2006**

Il Presidente BESSON, prima di aprire la seduta, rende omaggio alla Signora Loyola de PALACIO, coordinatrice europea per il progetto prioritario n°6, recentemente scomparsa. Esprime la commozione di tutti i partecipanti e ricorda quanto la Signora de PALACIO abbia contribuito al progetto con la qualità e la credibilità del suo operato.

La CIG viene accolta dal Ministro dei trasporti, delle infrastrutture, del turismo e del mare, Dominique PERBEN, il quale sottolinea che è la prima volta che la CIG si riunisce nei saloni di rappresentanza del Ministro francese in sua presenza. Dopo aver ricordato gli incontri regolari, da luglio 2006 in poi, fra i tre Ministri francesi e italiani, lo stesso sottolinea che la credibilità del progetto si basa sulle prospettive

s'appuie sur les perspectives de trafics, la sécurité des franchissements alpins, un montage juridique et financier adapté et des mesures fortes de report modal, et souhaite que les propositions substantielles de montage et de mesures de report modal soient prêtes pour fin mars afin de tenir compte du calendrier français. M. PERBEN confirme sa volonté de voir achever la procédure d'utilité publique fin 2007 au plus tard pour la part française de la partie commune, et fait part de la bonne conclusion de la concertation française sur la réalisation des accès côté français.

Soulignant que la concertation lancée en Italie est suivie en France avec attention, il souhaite son aboutissement positif dans les délais les plus rapides, et fait part des trois demandes de la France:

- que la consultation n'affecte pas la partie en territoire français,
- que la CIG exerce bien toutes ses responsabilités dans le processus en cours ;
- que les éventuelles évolutions du projet soient concertées entre les ministres, pour vérifier leurs conséquences sur les objectifs de la liaison, son coût et son calendrier.

M. PERBEN rappelle qu'au sommet franco-italien du 24 novembre 2006 les ministres ont signé une demande conjointe de 1 milliard d'euros au vice-Président Jacques BARROT, pour la période 2007-2013 et sur la section trans-frontalière du projet.

Il rend enfin hommage à Mme Loyola de PALACIO, à son action et à son implication personnelle exceptionnelle pour la réussite du projet.

M. MASERA, chef de la délégation italienne, remercie le Ministre pour son accueil, et, en regard de l'invitation transmise au ministre BIANCHI, remet au Ministre PERBEN une lettre de ce dernier. Il évoque aussi la lettre de

di traffico, sulla sicurezza dei valichi alpini, su un adeguato montaggio giuridico e finanziario e su misure forti di trasferimento modale, e si augura che le proposte concrete di montaggio e di misure di trasferimento modale siano pronte entro marzo, per tener conto delle scadenze francesi. Il Ministro PERBEN conferma la sua volontà di portare a termine la procedura di pubblica utilità entro fine 2007 al più tardi per la parte francese della parte comune, e rende nota la conclusione positiva della concertazione sulla realizzazione degli accessi sul lato francese.

Sottolineando che la concertazione avviata in Italia è seguita con attenzione in Francia, auspica che essa si concluda positivamente, e comunica tre richieste della Francia:

- che la consultazione non interessi la parte in territorio francese
- che la CIG svolga il ruolo di propria responsabilità in relazione alla procedura in corso;
- che le eventuali evoluzioni del progetto siano concertate fra i Ministri, per verificarne le conseguenze sugli obiettivi del collegamento, sui costi e tempi di esecuzione.

Il Ministro PERBEN ricorda che nel vertice italo-francese del 24 novembre 2006 i Ministri hanno firmato una richiesta congiunta di 1 miliardo di Euro al VicePresidente Jacques BARROT, per il periodo 2007-2013 e sulla sezione transfrontaliera del progetto.

Rende infine omaggio alla Signora Loyola de PALACIO, al suo operato e al suo impegno personale eccezionale per la riuscita del progetto.

Il Prof. MASERA, ringrazia il Ministro per la sua accoglienza e, in relazione all'invito rivolto al Ministro BIANCHI, gli consegna una lettera dello stesso. Dà notizia inoltre della lettera del Direttore THIELMANN della DGTREN, che in

M. THIELMANN, de la DGTREN, qui s'inquiète du calendrier de la consultation italienne. Le chef de la délégation italienne confirme qu'après l'instruction de la Conférence des services fin juillet, les décisions finales auront lieu en septembre 2007.

M. BESSON, président de la CIG, remercie le Ministre de son accueil et de ses propos, et ouvre officiellement la séance de la CIG.

### **1/ Approbation de l'ordre du jour et des conclusions de la 32<sup>ème</sup> réunion du 4 octobre 2006**

Le projet d'ordre du jour est modifié comme indiqué plus haut et approuvé.

Les conclusions du 4 octobre sont approuvées en tenant compte des modifications demandées par MM. MENOIRET, FONTANA et DI GIANFRANCESCO.

### **2/ Information sur la situation du projet en Italie**

Le président MASERA précise le rôle respectif de MM. FONTANA et VIRANO et rappelle que le processus italien est centré sur la Conférence des services, présidée par M. FONTANA, avec en parallèle une démarche de concertation animée par M. VIRANO.

M. FONTANA rappelle le processus en cours au plan administratif et juridique, M. COMASTRI présente les 4 options actuellement étudiées dans le cadre des études d'impact environnemental, et M. VIRANO précise l'objectif et la méthode de l'Observatoire. Ces éléments figurent en détail en annexe n°1 des conclusions.

M. FONTANA souligne que une information régulière sera donnée à la CIG sur l'activité

particulière manifesta preoccupazione circa i tempi della consultazione italiana. Il Capo della Delegazione italiana conferma infine che, conclusa a fine luglio l'istruttoria della Conferenza dei servizi, le decisioni finali saranno prese a settembre 2007.

Sig. BESSON, Presidente della CIG, ringrazia il Ministro per l'accoglienza e le parole pronunciate e dichiara ufficialmente aperta la seduta della CIG.

### **1/ Approvazione dell'ordine del giorno e delle conclusioni della 32<sup>ma</sup> riunione del 4 ottobre 2006:**

Viene approvato l'ordine del giorno modificato come sopra riportato.

Le conclusioni del 4 ottobre vengono approvate con le modifiche proposte dal Sig. MENOIRET, dall'Arch. FONTANA e dal Dott. DI GIANFRANCESCO.

### **2/ Informazione sulla situazione del progetto in Italia.**

Il Presidente MASERA, nel distinguere i ruoli dell'Arch. FONTANA e dell'Arch. VIRANO, ricorda che la procedura in corso in Italia è imperniata sulla Conferenza dei servizi, presieduta dall'Arch. FONTANA, mentre una concertazione parallela di natura istruttoria è affidata all'Arch. VIRANO.

L'Arch. FONTANA descrive il procedimento in corso sul piano amministrativo e giuridico; l'Ing. COMASTRI presenta le quattro opzioni attualmente oggetto del SIA; l'Arch. VIRANO precisa l'obiettivo e il metodo dell'Osservatorio. Questi elementi figurano dettagliatamente nell'allegato n°1 delle conclusioni.

L'Arch. FONTANA sottolinea che sarà garantita un'informazione costante alla CIG e

menée dans le cadre de la procédure d'approbation, et confirme que la décision finale de la Conférence des services aura lieu d'ici le septembre 2007.

Le président BESSON demande, comme l'a aussi exprimé le Ministre, d'une part que la CIG puisse donner un avis en amont de la décision finale de la Conférence des services, et d'autre part que les réflexions engagées ne concernent que le territoire italien, pour ne pas fragiliser juridiquement la DUP française.

M. FONTANA assure que la Conférence des services est l'instance chargée de l'approbation mais ne peut se prononcer que sur la part du projet en Italie.

Le Chef de la Délégation italienne, M. MASERA confirme l'accord formel de la délégation italienne pour que la CIG soit informée en continu et au préalable des conclusions de la Conférence des services.

### **3/ Etat d'avancement des travaux par LTF et discussion**

LTF présente l'avancement des travaux déjà exposé dans le rapport d'activité n°14 et le rapport d'alerte n°4.

La délégation française fait part du vote du budget 2007 de l'AFITF, qui a demandé, pour mieux garantir l'annualité budgétaire et conformément aux décisions antérieures de la CIG, une meilleure anticipation par LTF de l'information des financeurs sur les besoins financiers éventuels.

Le président BESSON note que Modane est plutôt en avance, qu'à La Praz l'avancement reste conforme aux prévisions en 2006, mais avec des risques pour 2007 qu'il faudra vérifier, et qu'à St Martin La Porte les coûts sont mieux maîtrisés mais que la cadence ne laisse pas

continua sulle attività poste in essere nell'ambito della procedura approvativa; conferma che la decisione finale della Conferenza di Servizi sarà adottata entro il 30 settembre 2007.

Il Presidente BESSON chiede, come già indicato dal Ministro, da un lato che la CIG possa dare un parere a monte della decisione finale della Conferenza dei servizi, e dall'altro che le riflessioni avviate interessino esclusivamente il territorio italiano, per non pregiudicare giuridicamente la DUP francese.

L'Arch. FONTANA assicura che la Conferenza di Servizi è l'organo deputato all'approvazione ma può pronunciarsi solo sulla parte di progetto lato italiano.

Il Capo della Delegazione italiana, MASERA conferma l'accordo formale della Delegazione italiana affinché la CIG sia informata regolarmente e prima delle conclusioni della Conferenza di servizi.

### **3/ Stato d'avanzamento dei lavori da parte di LTF e discussione**

LTF presenta l'avanzamento dei lavori come risulta dal rapporto d'attività n° 14 e dal rapporto d'allerta n° 4.

La Delegazione francese informa che è stato deliberato il bilancio 2007 dell'AFITF, che ha chiesto, per garantire i finanziamenti annuali e in conformità alla decisione della CIG, una comunicazione anticipata da parte di LTF delle informazioni sui fabbisogni finanziari eventuali.

Il Presidente BESSON nota che Modane è in anticipo, l'avanzamento di La Praz nel 2006 resta conforme alle previsioni con dei rischi per il 2007 che saranno verificati, mentre che a St Martin la Porte i costi risultano sotto controllo ma che l'avanzamento non lascia per ora

LB

envisager d'amélioration rapide à ce stade.

A la demande du Président, le préfet J.P. LACROIX expose l'avancement du projet en France sur trois points :

- après la remise du rapport sur l'enquête d'utilité publique de la partie commune, le décret d'utilité publique est attendu pour fin 2007 : juridiquement on ne peut dépasser 18 mois entre la clôture de l'enquête et le décret ;
- Pour la partie française, le préfet de région a conduit une concertation qui a permis de dégager un accord le 18 décembre entre tous les élus concernés, RFF et SNCF. Ce scénario sera présenté dans les conclusions qui seront adressées avant la fin de l'année au Ministre chargé des Transports, qui prendra alors une décision. Afin de tenir le planning le plus court avant la mise en service du tunnel transfrontalier, les études d'avant-projet sont d'ores et déjà commandées, elles doivent s'achever d'ici fin 2007.
- Le contournement ferroviaire de Lyon, dont le ministre avait arrêté le fuseau en 2005, devra progresser de façon cohérente entre sa partie nord et sa partie sud. L'avant-projet de la partie nord, en cours d'étude, sera approuvé, en même temps que sera arrêté le fuseau de passage sud. L'enquête publique sera lancée sur la partie nord en 2008, elle prendra en compte les décisions prises sur la partie sud.

M. MENORET précise que même si on phase on reste bien dans le cadre du projet global du Memorandum, en particulier pour le tunnel de Belledonne.

M. MASERA demande que ces documents puissent être utilisés dans le cadre des travaux

prevedere un rapido miglioramento.

Su richiesta del Presidente, il Prefetto J.-P. LACROIX espone su tre punti l'avanzamento del progetto in Francia:

- dopo la consegna del rapporto sull'inchiesta di pubblica utilità della parte comune, il decreto di pubblica utilità è atteso entro fine 2007: giuridicamente, non si possono superare i 18 mesi fra il termine dell'inchiesta e il decreto;
- per la parte francese, il Prefetto della Regione ha condotto una concertazione che ha permesso di trovare il 18 dicembre un accordo fra tutti gli enti locali interessati, RFF, SNCF. Questo scenario sarà presentato nelle conclusioni che saranno inviate prima della fine dell'anno al Ministro dei trasporti, il quale quindi assumerà una decisione. Al fine di prevedere il *planning* più breve possibile prima della messa in servizio del tunnel transfrontaliero, la progettazione preliminare è stata immediatamente avviata per essere completata entro la fine del 2007.
- la circonvallazione ferroviaria di Lione, per la quale il Ministro nel 2005 aveva fissato il corridoio, dovrà svilupparsi con tempi coerenti tra la parte Nord e quella Sud. La progettazione della parte Nord, in corso di studio, sarà approvata, mentre sarà definito il corridoio della parte Sud. L'inchiesta pubblica sulla parte Nord sarà avviata nel 2008 e prenderà in considerazione le decisioni assunte sulla parte Sud.

Il Sig. MENORET precisa che anche in caso di fasaggio, ci si atterrà al progetto globale contenuto nel Memorandum, in particolare per la galleria di Belledonne.

Il Presidente MASERA chiede che questi documenti possano essere utilizzati nell'ambito





de la Conférence des services et de l'Observatoire.

#### **4/ information sur les conclusions du groupe de travail sur le financement européen**

M. MENORET rappelle la démarche engagée pour la demande du soutien financier communautaire, qui a abouti à la lettre conjointe des ministres du 24 novembre 2006 pour obtenir 1 milliard pour la période 2007-2013.

Le groupe de travail continuera de travailler dans la même formation pour la suite, en particulier sur les modalités souhaitables de l'intervention de la BEI et pour préparer le rendez-vous intermédiaire de 2008-2009 pour le financement des RTE-T.

M. BARON, qui rend à son tour hommage à l'action de Mme de PALACIO, rappelle qu'elle a personnellement préparé la lettre que le directeur THIELMANN vient d'adresser aux deux chefs de délégation.

- La Commission a pris acte du processus lancé en Italie, il est prévu un travail en commun avec le coordonnateur VINCK pour évaluer les actions nécessaires pour conforter la ligne historique, et mieux évaluer sa capacité.

- Sur le plan financier, le Parlement européen a accepté de renoncer à une procédure de droit de regarder étendu dans le cadre de l'octroi des fonds RTE. Sur la base de l'accord interinstitutionnel, les sections communes transfrontalières des projets prioritaires pourraient bénéficier d'un taux de soutien de 30%, les autres sections des projets prioritaires de 20% (notamment les accès).

Mais l'enveloppe globale est déterminante : de 4,8 à 5 milliards € (sur les 8 milliards du budget) sont potentiellement disponibles pour les projets d'infrastructures prioritaires: 1 milliard pour le Lyon-Turin en représenterait 20%, c'est considérable. Le calendrier du projet est donc essentiel, surtout dans le contexte de la

dei lavori della Conferenza di Servizi e dell'Osservatorio.

#### **4/ Informazione della CIG sulle conclusioni del gruppo di lavoro sul finanziamento europeo**

Il Sig. MENORET ricorda l'iniziativa presa per la richiesta del contributo finanziario comunitario, conclusasi con la lettera congiunta dei Ministri del 24 novembre 2006 per ottenere 1 miliardo per il periodo 2007-2013.

Il gruppo di lavoro continuerà la sua attività con la stessa composizione, in particolare sulle modalità auspicabili d'intervento della BEI e per preparare l'appuntamento intermedio del 2008-2009 per il finanziamento delle RTE-T.

Il Sig. BARON, rendendo a sua volta omaggio all'azione della Signora de PALACIO, ricorda che è stata lei stessa a preparare la lettera recentemente indirizzata dal Direttore THIELMANN ai due Capi Delegazione.

- La Commissione ha preso atto della procedura avviata in Italia, è previsto un lavoro in comune con il Coordinatore VINCK per esaminare le azioni necessarie a sostegno della linea storica, e per valutarne meglio la capacità.

- Sul piano finanziario, il Parlamento europeo ha accettato di rinunciare ad una procedura di "droit de regarder" esteso nell'ambito della concessione dei fondi RTE. In base all'accordo interistituzionale, le sezioni comuni transfrontaliere dei progetti prioritari potrebbero beneficiare di un sostegno del 30%, le altre sezioni dei progetti prioritari del 20% (in particolare gli accessi).

Ma determinante è l'importo globale: dai 4,8 ai 5 miliardi di € (sugli 8 miliardi del budget) sono potenzialmente disponibili per i progetti prioritari di infrastrutture: 1 miliardo per la Torino-Lione ne rappresenterebbe il 20%, quindi una parte consistente. Il calendario di realizzazione del progetto è dunque

LS

consultation en Italie.

- A titre indicatif seulement, le calendrier pourrait être un appel à proposition début avril pour des réponses des Etats en mai-juin, et la Commission pourrait soumettre aux EM la liste des projets retenus vers septembre/octobre 2007.

- Enfin, sur le contexte global, la nomination d'un nouveau coordonnateur prendra au moins 3 à 4 mois, et les conditions d'intervention de la BEI restent à préciser.

M. SOULAGE rappelle les deux déclarations d'Udine en septembre, l'une des régions et l'autre des ministres, pour un soutien concret au corridor V dans lequel s'inscrit le projet.

M. MASERA confirme l'attention portée au calendrier de la part de la Table institutionnelle, tant par M. FONTANA que par M. VIRANO.

Le président BESSON rappelle la confidentialité des travaux de la CIG, et se dit certain que l'on saura concilier des messages forts sur le calendrier européen et le plein succès de la concertation italienne.

#### **5/ Rapport du comité sûreté sur l'APR**

Le préfet LACROIX présente à la CIG le rapport oral du comité sûreté, qui a validé les principes fonctionnels de l'APR de la partie commune, conformément à l'accord franco-italien de décembre 2003. Le document ainsi validé constitue le point 2-4 de la synthèse de l'avant-projet de référence.

L'approbation du comité sûreté porte sur les dispositions relatives au génie civil (protections périphériques, protections périmétriques, protections des terminaux), à la fois pour le tunnel de base et entre les ouvrages, ainsi que

fondamentale, surtout en relation avec la consultation en Italie.

- A titolo puramente indicativo, i tempi potrebbero essere: richiesta delle offerte all'inizio di aprile, con risposte degli Stati a maggio-giugno, e la Commissione potrebbe sottoporre agli Stati membri la lista dei progetti selezionati verso settembre/ottobre 2007.

- Infine, sul contesto globale, la nomina di un nuovo coordinatore prenderà almeno 3-4 mesi, e le condizioni d'intervento della BEI sono ancora da precisare.

Il Sig. SOULAGE ricorda le due dichiarazioni di Udine di settembre, una delle Regioni e l'altra dei Ministri, per un sostegno concreto al Corridoio V in cui si inserisce il progetto.

Il Presidente MASERA conferma l'attenzione prestata dal Tavolo istituzionale alle esigenze di rispettare i tempi stabiliti, ben noti sia all'Arch. FONTANA sia all'Arch. VIRANO.

Il Presidente BESSON ricorda il carattere riservato dei lavori della CIG e si dice certo che sarà possibile conciliare il rispetto del calendario europeo con il pieno successo della concertazione italiana.

#### **5/ Rapporto del Comitato AS/AT sul PR-PD/APR**

Il Prefetto LACROIX presenta oralmente alla CIG il rapporto del Comitato AS/AT, che ha approvato i principi funzionali del PR della parte comune, conformemente all'accordo italo-francese del dicembre 2003. Il documento così approvato costituisce il punto 2-4 della sintesi del progetto di riferimento.

L'approvazione del Comitato AS/AT riguarda le indicazioni in materia di opere civili (protezioni periferiche, protezioni perimetrali, protezioni dei terminali), tanto a livello di tunnel di base che di opere, così come quelle in

LB

sur les dispositions concernant les équipements (éclairage, poste central de surveillance).

A la demande de la délégation italienne du comité, pour tenir compte de la consultation en cours, le document sera modifié pour ne pas localiser de façon précise les installations en territoire italien.

Le préfet ROSINI confirme que, compte tenu des incertitudes du tracé en Italie, on ne peut indiquer les localisations géographiques mais que les principes fonctionnels ont été validés par les deux délégations. Les indications géographiques devront être confirmées à l'issue des procédures en cours. Sur le risque NBC, il reste à obtenir l'avis du CEA.

#### **6/ Information sur la situation de la ligne historique**

M. CIALDINI expose la situation de la ligne historique, sur laquelle les travaux pourront commencer après le mois de mars côté français, à la fin des travaux sur le versant italien. Pour le service expérimental d'AFA, il sera possible de réaliser une 5ème navette, tenant compte de la poursuite de l'expérimentation jusqu'à fin 2008, décidée par les ministres des transports. La capacité de trafic est limitée autant par la hauteur maximale de 4m que par l'indisponibilité de nouveaux sillons. La seule amélioration viendrait d'un déplacement de la plate-forme française vers Lyon. M. RICO confirme l'intervention de son homologue.

M.MASERA confirme les limites de la ligne historique et estime utile de parvenir à une définition de son potentiel effectif.

M. MENORET informe la CIG que le groupe de travail franco-italien sur la poursuite de l'expérimentation de l'AFA s'est mis en place sur la base de la lettre des deux ministres signée au sommet de Lucca. La 5ème navette sera

materia d'impianti (illuminazione, posto centrale di sorveglianza).

Su richiesta della delegazione italiana del Comitato, per tener conto della consultazione in corso, il documento sarà modificato per evitare di localizzare in modo preciso le installazioni sul territorio italiano.

Il Prefetto ROSINI conferma che, date le incertezze del tracciato in Italia, non si possano indicare localizzazioni geografiche precise, ma che i principi funzionali sono stati approvati dalle due delegazioni. Tali ubicazioni dovranno essere confermati al completamento delle procedure in corso. Si è inoltre in attesa del parere del CEA, sul rischio NBC

#### **6/ Informazione sulla situazione della linea storica**

L'Ing. CIALDINI espone la situazione della linea storica, sulla quale potranno dopo il mese di marzo iniziare i lavori sul versante francese, al termine dei lavori sul versante italiano. Per quanto concerne il servizio sperimentale di AF sarà possibile realizzare una quinta coppia di navette tenuto conto della prosecuzione della sperimentazione fino a tutto il 2008, deliberata dai due Ministeri dei trasporti. La capacità di traffico è limitata sia dall'altezza massima consentita di 4 metri, che dalla indisponibilità di nuove tracce. Unico miglioramento possibile sarebbe il riposizionamento della piattaforma francese verso Lione. Il Sig. RICO conferma l'intervento del suo omologo.

Il Presidente MASERA, confermando i limiti della linea storica, ritiene comunque utile che si pervenga ad una definizione dell'effettiva potenzialità della linea storica.

Il Sig. MENORET informa la CIG che il gruppo di lavoro italo-francese sul proseguimento della sperimentazione dell'AFA si è insediato sulla base della lettera dei due Ministri sottoscritta al Vertice di Lucca. Una quinta navette opererà

LB

ouverte dès que les sillons seront disponibles..

La discussion entre, notamment, MM. BASOLI, BORIOLI, CASALE et RICO met en valeur les éléments suivants :

- les travaux de mise au gabarit ne supprimeront pas toutes les contraintes qui pèsent sur la ligne, du point de vue des prestations (pentes ou rayons de courbure) ou de l'exploitation ;

- la capacité technique de la ligne doit tenir en compte les aspects de sécurité et la qualité du service (ponctualité et régularité) ;

- à la suite des interventions de mise à gabarit, les potentialités de développement du trafic de la ligne Modane-Turin deviendront plus importantes, mais il faut commencer le plus vite possible le report modal, et préparer la suite de l'expérimentation de l'AFA ;

- et il est important d'avoir, sur toutes ces questions, la plus grande transparence : elles sont en effet débattues avec les populations locales.

Sur tous ces points, MM. MASERA et BESSON concluent que même si la CIG n'a pas compétence sur la ligne historique, il est nécessaire d'avoir une bonne information de la part du groupe chargé de suivre l'AFA. Ils rendront compte aux ministres de la discussion sur ce thème, et souhaitent que le groupe de travail Report modal en tienne aussi compte.

#### **7/ Rapport d'avancement du groupe de travail Report modal**

M. MENORET présente au nom de M. GRESSIER, empêché, le rapport d'avancement du groupe de travail sur le report modal, qui est joint en annexe n°2.

Mme RICOZZI souligne qu'il faut renforcer la collaboration entre le groupe de travail et le Groupe de Zurich : tous les deux travaillent sur des perspectives de mesures de régulation du

non appena saranno disponibili le tracce.

Gli interventi, in particolare di BASOLI, BORIOLI, CASALE e RICO, mettono sottolineano i seguenti elementi:

- i lavori di adeguamento di sagoma non elimineranno tutti i limiti che caratterizzano la linea sotto il profilo delle prestazioni, quali ad esempio pendenze e raggi di curvatura o del servizio;

- la capacità tecnica della linea deve tenere conto degli aspetti di sicurezza e qualità del servizio (punctualità e regolarità);

- a seguito degli interventi di adeguamento, la linea Torino - Modane acquisterà una rilevante potenzialità di sviluppo del traffico, ma bisogna avviare al più presto il trasferimento modale e prepararsi a proseguire la sperimentazione dell'AFA;

- è importante garantire, per tali questioni, la massima trasparenza; infatti sono questi i temi dibattuti dalle popolazioni locali.

Sui punti su esposti, i Presidenti MASERA e BESSON concludono che, anche se la CIG non ha competenza in merito alla linea storica, è necessario che venga opportunamente informata dal gruppo incaricato di seguire l'AFA. Occorre inoltre rendere conto ai Ministri delle discussioni odierne sul tema, e auspica che il gruppo di lavoro Trasferimento modale ne tenga anche conto.

#### **7/ Rapporto di avanzamento del gruppo Trasferimento modale**

Il Sig. MENORET presenta a nome del Presidente GRESSIER assente, il rapporto d'avanzamento del gruppo di lavoro sul trasferimento modale (allegato n°2).

La Dott.ssa RICOZZI sottolinea che occorre rafforzare la collaborazione fra il gruppo di lavoro e il Gruppo di Zurigo: entrambi lavorano su prospettive di misure di regolamentazione

LB

trafic routier transalpin. En Italie la « Consulta generale dell'autotrasporto » réalisera le sondage auprès des acteurs économiques. L'Italie a déjà transposé la directive Eurovignette (Loi de finances 2007). L'avis de la Commission européenne sur les hypothèses testées par le groupe de travail sera très important.

M. de SAINT-PULGENT constate que les surpéages ont un effet limité, et que le plus novateur est l'idée de la bourse de transit, qui intègre la gestion de marché.

M. SOULAGE rejoint cette analyse, en soulignant que la définition des quotas est très politique, et qu'il y a besoin d'un dialogue fort avec les transporteurs routiers qui ne veulent pas être victimes des défaillances du système. Il insiste pour intégrer Vintimille dans les modalités d'application au projet des dispositions de la directive Eurovignette.

M. MASERA souligne l'importance du thème pour le projet. Il souhaite que les groupes de travail limitent au strict nécessaire les demandes d'études ultérieures à LTF, et estime nécessaire que les administrations développent elles-mêmes leurs propres études sur ces sujets.

Le président BESSON rappelle les accidents dans les tunnels routiers transalpins, et insiste pour que le groupe de travail sur le report modal bénéficie de l'appui du groupe de travail technique et sécurité pour tout ce qui touche au risque d'incendie. Il souligne que l'attractivité dépend beaucoup de la qualité du service, pas seulement des contraintes réglementaires, et que les travaux conduits sont importants aussi pour le montage opérationnel du projet.

Pour ce qui concerne LTF, le président BESSON regrette que la société apparaisse souvent comme bouc émissaire pour les opposants, alors qu'elle est un outil binational solide.

del traffico stradale transalpino. In Italia, la Consulta generale dell'autotrasporto avvierà il sondaggio presso gli operatori economici. Informa, inoltre, che l'Italia ha già recepito, con la Legge finanziaria 2007, la direttiva Eurovignette. In proposito il parere della Commissione europea sulle ipotesi esaminate dal gruppo di lavoro sarà importante.

Il Sig. de SAINT-PULGENT rileva che i sovrappedaggi hanno un effetto limitato e che l'idea più innovativa è quella della borsa dei transiti, che include la gestione del mercato.

Il Sig. SOULAGE condivide questa analisi, sottolineando che la definizione delle quote è questione politica e che è necessario un dialogo forte con i trasportatori autostradali locali che non vogliono essere condizionati dalle carenze del sistema. Insiste per integrare Ventimiglia nel campo di applicazione al progetto delle disposizioni della direttiva Eurovignette.

Il Presidente MASERA, sottolinea l'importanza della materia per il progetto. Rileva la necessità che i gruppi di lavoro limitino allo stretto necessario le richieste di studi ulteriori a LTF, e che le Amministrazioni svolgano alcuni studi al loro interno.-

Il Presidente BESSON ricorda gli incidenti nelle gallerie stradali transalpine, e insiste perché il gruppo di lavoro sul trasferimento modale benefici dell'appoggio del gruppo di lavoro tecnico sicurezza per tutto quanto attiene al rischio d'incendio. Sottolinea che l'appetibilità dipende molto dalla qualità del servizio, non solo dai vincoli regolamentari, e che i lavori condotti sono importanti anche per il montaggio operativo del progetto.

Per quel che riguarda LTF, il Presidente BESSON si rammarica per il fatto che la società faccia spesso da capro espiatorio per gli oppositori, mentre costituisce uno solido strumento binazionale.

LB

## 8/ Rapport du groupe de travail technique et sécurité

M. VIVIER présente le rapport du groupe de travail technique et sécurité, qui figure en annexe 3 des conclusions.

Sur les fonctionnalités, les deux délégations ont validé tous les éléments de l'avant-projet de référence examinés, à l'exception de trois points sur lesquels les positions divergent :

- la capacité à gérer un incendie de la motrice intermédiaire d'un train voyageurs en milieu de tunnel
- les caractéristiques des rameaux de liaison entre les deux tubes et leur interdistance:
- le profil de la galerie de Venaus.

Au final, les deux délégations divergent sur les conclusions : la délégation italienne estime ne pas pouvoir émettre d'avis définitif sur les soumissions 61 et 66 en raison des compléments d'étude demandés, la délégation française souhaite valider les fonctionnalités pour marquer une étape importante et disposer d'éléments de référence pour l'étude des alternatives italiennes, quitte à poursuivre le travail sur les points encore en suspens.

M. CIALDINI précise que les divergences existent depuis plusieurs mois et que les observations formulées par la délégation italienne n'ont pas reçu de réponse adaptée de la part de LTF, en particulier en matière de sécurité.

Le président BESSON demande aux deux délégations de préciser les points sur lesquels elles sont d'accord, afin de dégager un point d'étape des travaux du groupe.

M. MENORET rappelle que pour analyser les alternatives italiennes, la CIG aura besoin de points de repère fonctionnels. La délégation française comprend parfaitement que le

## 8/ Rapporto del gruppo di lavoro "Tecnico - Sicurezza"

Il Sig. VIVIER presenta il rapporto del gruppo di lavoro tecnico sicurezza, riportato all'allegato 3 di queste conclusioni.

Sulle funzionalità, le due delegazioni hanno approvato tutti gli elementi del progetto di riferimento esaminati, ad eccezione di tre punti su cui le posizioni divergono:

- la capacità di gestire un incendio della motrice intermedia di un treno passeggeri al centro del tunnel;
- le caratteristiche dei rami di collegamento fra le due canne e la distanza fra essi;
- il profilo del cunicolo di Venaus.

In fine, le due delegazioni divergono sulle conclusioni: la delegazione italiana ritiene di non poter esprimere un parere definitivo sulle Consegne 61 e 66 in considerazione dei complementi di studio richiesti, la delegazione francese desidera formulare un parere positivo sulle funzionalità per segnare una tappa importante e disporre di elementi di riferimento per lo studio delle alternative, salvo a proseguire il lavoro sui punti ancora in sospeso.

L'Ing. CIALDINI precisa che le divergenze sussistono da svariati mesi e che le osservazioni formulate dalla delegazione italiana non hanno ancora ricevuto adeguata risposta da parte di LTF, in particolare in materia di sicurezza.

Il Presidente BESSON chiede che le due delegazioni precisino i punti condivisi, per definire un punto fermo dei lavori del gruppo.

Il Sig. MENORET ricorda che per analizzare le alternative italiane, la CIG avrà bisogno di punti di riferimento funzionali. La Delegazione francese comprende perfettamente che il

LB

document ne puisse pas servir de Progetto definitivo à l'Italie, mais il est important de bâtir un document sur des exigences fonctionnelles communes.

Le président BESSON insiste auprès des chefs de délégation pour établir un document précisant clairement les points d'accord entre les deux parties, faute de quoi il faudrait considérer qu'aucune avancée réelle n'a eu lieu en plus d'un an de travail. Ce document devrait également indiquer sur quels points précis il est nécessaire de poursuivre les réflexions, et un calendrier probable.

Les deux chefs de délégation du groupe TS donnent leur accord sur le processus et en rendront compte en ouverture de séance de la CIG le lendemain.

#### **9/ Information de LTF sur le dernier CA (budget 2007)**

Le président LEPINE informe la CIG que le conseil d'administration du 4 décembre 2006 a approuvé le budget pluriannuel correspondant aux 628,81M€ (annexe n°4), ainsi que de la confirmation de la part française après le conseil d'administration de l'AFITF.

M. BARON indique que l'adoption des décisions de soutien au titre du budget RTE 2007 n'interviendra selon toute vraisemblance qu'en toute fin d'année 2007. Le règlement permettra une certaine flexibilité (l'éligibilité des coûts étant assurée dès janvier 2007).

A la suite des échanges entre M. FONTANA, le président LEPINE, et M. CASALE:

M. BARON s'engage à faire parvenir par écrit à la CIG le calendrier des décisions et les modalités pressenties pour couvrir les besoins ;  
M. MASERA demande que les actionnaires aient les meilleures assurances pour les engagements financiers qu'ils assument.

documento non possa servire all'Italia come Progetto definitivo, ma è importante costruire un documento basato su esigenze funzionali comuni.

Il Presidente BESSON insiste con i Capi delegazione perché redigano un documento che precisi chiaramente i punti di accordo fra le due parti, altrimenti occorrerebbe ammettere che non sia stato compiuto alcun progresso reale in più di un anno di lavoro. Questo documento dovrebbe anche indicare i punti precisi su cui le riflessioni devono proseguire, nonché un probabile calendario.

I due Capi delegazione del gruppo TS danno il loro consenso su questo modo di procedere e riporteranno le risultanze in apertura della sessione della CIG di domani.

#### **9/ Informazione da parte di LTF sull'ultimo CdA (budget 2007)**

Il Presidente LEPINE informa la CIG che il Consiglio d'Amministrazione del 4 dicembre 2006 ha approvato il bilancio pluriennale di 628,81M€ (allegato n. 4), e che è stata confermata la quota francese dopo il Consiglio d'Amministrazione dell'AFITF.

Il Sig. BARON indica che l'adozione delle decisioni circa il contributo sul budget RTE 2007 non perverrà, molto probabilmente, che a fine 2007. Il regolamento permetterà una certa flessibilità (l'eleggibilità dei costi sarà assicurata a partire da gennaio 2007).

A seguito degli interventi dell'Arch. FONTANA, del Presidente LEPINE, e dell'Ing. CASALE:

Il Sig. BARON si impegna a far pervenire per iscritto alla CIG il calendario delle decisioni e le modalità prospettate per coprire i bisogni;  
Il Presidente MASERA chiede che gli azionisti abbiano le massime garanzie di copertura per gli impegni finanziari che assumono ;

LB

Le président BESSON estime qu'il y a suffisamment de raison d'être optimistes pour l'attribution des fonds européens pour que la couverture temporaire de moins de 50 M€ soit assurée.

En conclusion, les deux chefs de délégation souhaitent obtenir le plus rapidement possible des informations claires de la part de la DGTREN sur le processus de gestion transitoire.

#### **SEANCE DU 20 DECEMBRE 2006**

En reprise de la CIG, les chefs de délégation du groupe de travail Technique et sécurité présentent le texte sur lequel ils se sont mis d'accord, afin de servir de trame à la décision de la CIG sur l'avant-projet de référence.

Le président BESSON les remercie pour leurs efforts et recueille l'accord des deux délégations sur le texte proposé, qui sera inscrit aux décisions de la CIG.

#### **10/ Rapport d'avancement du groupe de travail Juridique, économique et financier sur le montage et sur les études de trafic**

Le président PACIFICO présente à la CIG le rapport d'avancement du groupe de travail juridique économique et financier, qui figure en annexe n°5 des présentes conclusions. Il insiste notamment sur la nécessité de bâtir des propositions solides de report modal, qui constituent un élément important aussi pour le choix du montage juridique et financier.

En complément, M. de SAINT-PULGENT considère que le travail accompli est sans équivalent pour les grands projets européens, et que les Etats auront tous les éléments de leurs décisions futures. Le projet ne sera ni français ni italien mais *sui generis*, dans le respect des règles européennes.

LS

Il Presidente BESSON ritiene che vi siano sufficienti ragioni per essere ottimisti circa l'attribuzione dei fondi europei per una copertura temporanea inferiore a 50 M€.

In conclusione i due Capi Delegazione auspicano di ottenere al più presto delle informazioni precise da parte della DGTREN sul procedimento di gestione transitoria.

#### **SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 2006**

I Capi delegazione del gruppo di lavoro Tecnico-Sicurezza presentano il testo sul quale hanno trovato l'accordo, perché serva da base per la decisione della CIG sul progetto di riferimento.

Il Presidente BESSON li ringrazia per gli sforzi compiuti e raccoglie l'accordo di entrambe le Delegazioni sul testo proposto, che figurerà fra le decisioni della CIG.

#### **Punto 10/ Rapporto d'avanzamento del gruppo di lavoro "Giuridico, economico e finanziario" sul montaggio e sugli studi di traffico.**

Il Presidente PACIFICO presenta alla CIG il rapporto sullo stato d'avanzamento del gruppo di lavoro giuridico, economico e finanziario, che figura all'allegato 5 delle presenti conclusioni. Sottolinea in particolare la necessità di formulare delle proposte di misure concrete di trasferimento modale, poiché costituisce un elemento importante anche per la scelta del montaggio giuridico-finanziario.

Il Sig. de SAINT-PULGENT rileva che il lavoro compiuto non ha equivalenti fra i grandi progetti europei e che gli Stati disporranno di tutti gli elementi necessari per assumere le loro decisioni future. Il progetto non sarà né francese né italiano, bensì *sui generis* nel rispetto delle regole europee.



Le président MASERA partage ces observations et souligne la nécessité que les recettes puissent couvrir, en plus des coûts de gestion, aussi une partie de coûts d'ouvrage, à la hauteur de 10 à 20% au moins pour justifier le recours à un PPP.

M. BASOLI demande que les travaux des groupes Report modal et Juridique, économique et financier soient bien coordonnés, et souhaite la mise en place d'une politique cohérente à l'échelle de toutes les Alpes, avec le soutien de l'Europe. Le plan général de la mobilité en Italie, en cours d'étude, confirme l'enjeu du développement durable de la mobilité.

Le président BESSON remercie pour l'excellent travail, qui explore des voies nouvelles, et rappelle que des propositions substantielles sont attendues par les gouvernements pour fin mars au plus tard. Il considère que le changement climatique et le refus des poids lourds par la population rendront sans doute plus normales voire impératives des hypothèses jusqu'ici qualifiées d'extrêmes. Le scénario d'interdiction des + 26T dans les vallées et les tunnels alpins serait une garantie de saturation future de l'ouvrage, rassurante pour les investisseurs.

Le président BESSON constate que sur plusieurs sujets, une rencontre avec M. BARROT serait très utile: nomination d'un nouveau coordonnateur, gestion du budget de transition, application d'Eurovignette, montage financier innovant, information respective sur les calendriers du projet.

Après échanges avec MM. MASERA, FONTANA et BARON, il est convenu de distinguer les sujets relatifs à la nomination d'un coordonnateur et à l'information sur le calendrier lié à la situation italienne, qui relèvent d'un courrier des ministres, des autres sujets dont pourront se saisir les chefs de

Il Presidente MASERA, condividendo queste osservazioni, evidenzia la necessità che i ricavi siano tali da coprire oltre ai costi di gestione, anche una parte dei costi dell'opera almeno tra il 10 ed il 20% per giustificare il ricorso ad un PPP.

L'Ing. BASOLI chiede che i lavori dei gruppi Trasferimento modale e Giuridico, economico e finanziario siano ben coordinati, e auspica la messa a punto di una politica coerente che interessi l'insieme delle Alpi, con l'appoggio indispensabile. Il piano generale della mobilità in Italia, in corso di studio, conferma l'importanza dello sviluppo sostenibile della mobilità.

Il Presidente BESSON ringrazia per l'eccellente lavoro, che esplora nuovi percorsi, e ricorda che i Governi attendono delle proposte concrete per fine marzo al più tardi. Considera che i cambiamenti climatici e il rifiuto dei mezzi pesanti da parte della popolazione renderanno più normali, anzi obbligatorie delle ipotesi finora definite estreme. Lo scenario di divieto dei mezzi superiori alle 26t nelle valli e attraverso le gallerie alpine, rappresenterebbe una garanzia di saturazione futura dell'opera, rassicurante per gli investitori.

Il Presidente BESSON constata che sarebbe molto utile un incontro con il Commissario BARROT sui seguenti argomenti: nomina di un nuovo Coordinatore, gestione del bilancio di transizione, applicazione di Eurovignette, reciproca informazione sui tempi del progetto.

Dopo uno scambio di opinioni tra i Sigg. MASERA, FONTANA e BARON, si decide di distinguere gli argomenti relativi alla nomina di un Coordinatore e all'informazione sul calendario legato alla situazione italiana, che necessitano di una lettera da parte dei Ministri, dagli altri argomenti che potranno essere

13

délégation après l'intervention des ministres.

Enfin, sur la question des calendriers du projet et de l'Union européenne, M. FONTANA adressera à la CIG, en vue de l'annexer aux conclusions, une brève note pour rappeler la procédure italienne et le processus en cours.

### 11/ Décisions de la CIG

#### A/ Décision de la CIG sur son intervention dans la procédure d'approbation italienne :

- La CIG prend note avec satisfaction des démarches entreprises pour rechercher, en Italie, le plus large accord sur le projet. Elle prend note également des études d'option de tracé entreprises par LTF, à la demande de la partie italienne, dans le cadre des études d'impact environnemental.

- En accord avec la partie italienne, et dans le respect des compétences qu'elle tire du Traité de Turin, la CIG sera consultée dès la fin des études de LTF sur les conséquences des options de tracé pour les aspects fonctionnels, environnementaux et financiers du projet et pour son calendrier. Elle s'engage à fournir son avis avant la fin de l'instruction conduite par la Conférence des Services, prévue fin juillet.

#### B/ Décision de la CIG sur la relation avec l'Union européenne:

La CIG note avec satisfaction les propositions de règlement financier, notamment le taux maximal de 30% pour les parties communes transfrontalières et de 20% pour les autres. Elle espère que les conditions d'attribution des fonds européens seront clarifiées le plus rapidement possible pour ce qui concerne le budget 2007, et que les actionnaires de LTF recevront toutes les assurances souhaitables pour garantir à LTF les crédits 2007 utiles à la poursuite de son programme.

affrontati dai Capi Delegazioni a seguito dell'intervento dei Ministri.

Infine, sulla questione del calendario del progetto e dell'Unione europea, l'Arch. FONTANA trasmetterà alla CIG, perché sia allegata alle conclusioni, una breve nota per rappresentare la procedura italiana e il procedimento in corso.

### 11/ Decisioni della CIG

#### A/ Decisione della CIG sul coinvolgimento nella procedura approvativa italiana:

- La CIG prende nota con soddisfazione delle iniziative intraprese per ricercare, in Italia, l'accordo più ampio possibile sul progetto. Prende anche nota degli studi sulle ipotesi di tracciato alternativo avviati da LTF, su richiesta italiana, nell'ambito dello studio d'impatto ambientale.

- D'accordo con la parte italiana, e nel rispetto delle competenze che le derivano dall'Accordo di Torino, la CIG sarà consultata non appena terminati gli studi di LTF sulle conseguenze dei tracciati alternativi sugli aspetti funzionali, ambientali e finanziari del progetto e sui tempi di realizzazione. Si impegna a fornire il proprio parere prima della fine dell'istruttoria condotta dalla Conferenza di Servizi, prevista per fine luglio.

#### B/ Decisione della CIG sulla relazione con l'Unione Europea:

La CIG nota con soddisfazione le proposte di regolamento finanziario, in particolare la percentuale massima del 30% per le parti comuni transfrontaliere e del 20% per le altre. Spera che le condizioni di assegnazione dei fondi europei siano chiarite al più presto per quanto riguarda il bilancio 2007 e che gli azionisti di LTF ricevano tutte le assicurazioni auspicabili per garantire a LTF i crediti necessari al proseguimento del suo programma.

LB

Les chefs de délégation proposeront aux ministres de saisir le vice-président J. BARROT de l'utilité de nommer un nouveau coordonnateur européen dans les meilleurs délais, et de l'informer du calendrier lié à la procédure italienne en cours.

A la suite de cette intervention, les chefs de délégation saisiront J. BARROT des questions liées à l'application d'Eurovignette, au montage financier du projet et au budget de transition de l'année 2007.

**C/ Décision de la CIG sur l'avant-projet de référence :**

La CIG confirme le haut niveau d'intérêt commun porté par les deux délégations aux exigences de la sécurité et de la prise en compte des risques de sûreté.

Elle prend acte de l'avancement de l'APR/PR tel que décrit d'une manière synthétique dans les soumissions 61 et 66, et demande que cette configuration serve de référence valable pour les évaluations un cours. Elle note l'actualisation des coûts qui en résulte, coûts qui devront être confirmés à la fin des travaux de reconnaissance géologique.

Elle valide les fonctionnalités du projet en matière de sûreté, sur la base du rapport du comité sûreté à la CIG, et note que les éléments de localisation en Italie devront être ultérieurement confirmés.

Elle valide également les fonctionnalités du projet en matière de sécurité, à l'exception de celles susceptibles d'être modifiées en vue de résoudre les trois points liés à la sécurité identifiés dans le rapport du groupe de travail TS à la CIG.

Elle demande que les études concernant ces trois points soient poursuivies activement par

I Capi Delegazione proporranno ai Ministri di chiedere al Vice-Presidente J. BARROT di nominare al più presto possibile un nuovo Coordinatore europeo e di informarlo del calendario legato alla procedura italiana in corso.

A seguito di questo intervento, i Capi Delegazione porranno al Sig. BARROT le questioni relative all'applicazione di Eurovignette, al montaggio finanziario del progetto e al budget di transizione per il 2007.

**C/ Decisione della CIG sul progetto di riferimento:**

La CIG conferma l'alto interesse comune manifestato dalle Delegazioni circa le esigenze legate alla sicurezza tecnica e AS/AT.

Prende atto dell'avanzamento del PR/APR, come descritto sinteticamente nelle consegne 61 e 66, e chiede che questa configurazione serva da riferimento per le valutazioni in corso. Nota l'aggiornamento dei costi che ne risulta, che dovranno essere confermati al termine dei lavori di ricognizione geologica.

Approva le funzionalità del progetto in materia di sicurezza AS/AT, in base al rapporto del relativo Comitato alla CIG e nota che gli elementi di localizzazione in Italia dovranno essere successivamente confermati.

Approva anche le funzionalità del progetto in materia di sicurezza tecnica, ad eccezione di quelle che potranno essere modificate al fine di risolvere i tre punti legati alla sicurezza individuati nel rapporto del gruppo di lavoro TS alla CIG.

Chiede che gli studi su questi tre punti siano portati avanti attivamente da parte di LTF e del

LTF et le groupe TS en vue d'aboutir à une position commune dans un délai d'au plus 6 mois, sur la base des propositions déjà faites par les deux délégations et résumées dans le rapport du groupe TS à la CIG.

La CIG demande à LTF de rendre aussi anonymes que possible les documents déjà produits en matière de sûreté dans la partie concernant le territoire italien, comme demandé par le comité de sûreté. Par ailleurs, toute mention du Progetto definitivo italien sera retirée de l'avant-projet de référence/progetto di riferimento.

**D/ Décision de la CIG sur les rapports des groupes de travail juridique, économique et financier, et sur le report modal :**

La CIG prend note avec satisfaction de l'avancement des travaux sur ces deux thèmes. Elle valide les résultats exposés et confirme les demandes d'études complémentaires faites à LTF, telles qu'exposées dans les rapports des deux groupes. Elle demande aux groupes de tout faire pour être en situation de proposer aux Etats fin mars 2007, en cohérence avec l'avancement des études de trafic et de sécurité des franchissements alpins, des éléments de décision substantiels sur le montage juridique et financier et les mesures de report modal, avec si nécessaire des scénarios et des hypothèses préférentielles argumentées.

**E/ Décision de la CIG sur le programme 2007 :**

La CIG confirme le programme de travail de LTF résultant de la poursuite des différentes études engagées et des travaux de reconnaissance, dans le cadre du programme de travail pluriannuel décidé lors de sa dernière session.

Le tableau récapitulatif du programme et de son budget, ainsi que la lettre du 6 décembre 2006 du président de LTF au président de la CIG, sont annexés aux présentes conclusions (annexe n°4).

LB

groupe TS, al fine di pervenire ad una posizione comune entro un periodo massimo di 6 mesi, sulla base delle proposte già fatte dalle due delegazioni e riassunte nel rapporto del gruppo TS alla CIG.

La CIG conferma a LTF la necessità di correggere i documenti già prodotti in materia di sicurezza in modo da escludere qualsiasi riferimento sul territorio italiano, come concordato nell'ambito del Comitato AS/AT. Inoltre ogni menzione del Progetto definitivo italiano sarà eliminata dal Progetto di riferimento/ APR.

**D/ Decisione della CIG sui rapporti dei gruppi di lavoro giuridico, economico e finanziario, e sul trasferimento modale:**

La CIG prende atto con soddisfazione dell'avanzamento dei lavori su questi due temi. Convalida i risultati esposti e conferma le richieste di studi complementari rivolte a LTF, quali figurano nei rapporti dei due gruppi. Ad essi chiede di fare in modo di proporre agli Stati, entro fine marzo 2007, in coerenza con l'avanzamento degli studi di traffico e di sicurezza dei valichi alpini, gli elementi concreti di decisione sul montaggio giuridico e finanziario, relativamente alle misure di trasferimento modale, accompagnate, se necessario, da scenari e ipotesi preferenziali motivati.

**E/ Decisione della CIG sul programma 2007:**

La CIG conferma il programma di lavoro di LTF che risulta dal proseguimento dei vari studi avviati e dai lavori geognostici, nell'ambito del programma di lavoro pluriennale deciso nella sua ultima sessione.

Il quadro di sintesi del programma e del relativo bilancio, così come la lettera del 6 dicembre 2006 del Presidente di LTF al Presidente della CIG, sono allegati alle presenti conclusioni (allegato n° 4).

La CIG estime nécessaire d'obtenir confirmation au plus tôt que LTF disposera bien en temps utile des fonds européens 2007 utiles à la poursuite de son programme pluriannuel.

**F/ Décision de la CIG sur la ligne historique:**

La CIG décide que les chefs de délégation informeront leur administration respective de la teneur des débats qui ont eu lieu sur le sujet de la ligne historique, en souhaitant qu'ils trouvent leur prise en compte au niveau le plus approprié.

**12/ Lieu et date de la prochaine réunion:**

La prochaine CIG aura lieu le 27 mars 2007 en Italie.

La 33ème réunion de la CIG a aussi été l'occasion de saluer l'action du ministre plénipotentiaire PIGLIAPOCO, qui part rejoindre ses nouvelles fonctions d'ambassadeur d'Italie en République tchèque.

Le président BESSON a vivement remercié M. PIGLIAPOCO pour sa présence stimulante et son soutien tout au long des débats de la CIG.

M. PIGLIAPOCO a souligné la signification européenne forte du projet, et souhaité que pour démontrer à l'extérieur l'engagement conjoint des deux pays, la CIG puisse se réunir une fois dans une autre ville de l'axe du projet prioritaire n°6, ou à Bruxelles.

Paris, le 20 décembre 2006

Le Président  
Louis BESSON



La CIG ritiene necessario acquisire la conferma, al più presto possibile, della disponibilità dei fondi europei 2007 per LTF, utili per il prosieguo del programma pluriennale.

**F/ Decisione della CIG sulla linea storica:**

La CIG decide che i Capi Delegazione informeranno le rispettive amministrazioni del tenore dei dibattiti che si sono svolti sul tema della linea storica, auspicando che vengano presi in considerazione al livello più adeguato.

**12/ Data e luogo della prossima riunione**

La prossima riunione della CIG si terrà il 27 marzo in Italia.

La 33a riunione della CIG è anche stata l'occasione per salutare l'azione del ministro plenipotenziario PIGLIAPOCO, chiamato ad assumere le sue nuove funzioni di ambasciatore d'Italia nella Repubblica Ceca.

Il Presidente BESSON ha ringraziato sentitamente il Min. Plen. PIGLIAPOCO per la sua presenza stimulante e il suo sostegno durante tutti i dibattiti della CIG.

Il Min. Plen. PIGLIAPOCO ha sottolineato il significato europeo forte del progetto, augurandosi che, per dimostrare verso l'esterno l'impegno congiunto dei due Paesi, la CIG possa riunirsi una volta in un'altra città dell'asse del progetto prioritario n° 6, oppure a Bruxelles.

Parigi, 20 dicembre 2006

Il Capo della Delegazione italiana  
Rainer MASERA



## SITUATION DU PROJET EN ITALIE

## SITUAZIONE DEL PROGETTO IN ITALIA

**Procédure d'approbation italienne de la partie commune (St. Jean de Maurienne - Bussoleno/Bruzolo) du projet ferroviaire Lyon-Turin, de la compétence de LTF (Lyon Turin Ferroviaire) sas**

**Iter approvativo italiano della parte comune (St. Jean de Maurienne - Bussoleno/Bruzolo) del progetto ferroviario Torino -Lione, di competenza del promotore LTF (Lyon Turin Ferroviaire) sas**

Les difficultés apparues dans le Val de Susse ont conduit les Autorités italiennes, à extraire le projet d'ouvrage de la procédure d'approbation de la "Loi Objectif" et à le replacer, précisément pour assurer une plus ample participation des collectivités locales, dans le cadre de la procédure prévue à l'art. 81 du DPR du 24 juillet 1977, n. 616, modifié par le DPR du 18 avril 1994, n. 383. Sur la base de la procédure susmentionnée, le ministère des infrastructures convoque une Conférence de services (CdS), invitant tous les responsables locaux concernés (région, provinces, communes et autres entités ayant des compétences urbanistiques, territoriales, environnementales, sanitaires, pour la sécurité publique) à y participer et à s'exprimer.

Dans ce cadre, les réalisations nécessaires à l'évaluation de l'impact environnemental, préalables à l'émission d'un avis de la Conférence de services sur la localisation de l'ouvrage, ont nécessité le lancement par le sujet promoteur LTF (Lyon Turin Ferroviaire) de l'étude d'impact environnemental (EIE). L'étude, attribuée sur appel d'offres européen fin novembre à la société GOLDER ASSOCIATES SRL, et dont le terme est prévue pour la fin avril, s'articule en deux parties :

- l'analyse d'impact de la solution du projet de base ("gauche Dora");
- l'évaluation de possibles alternatives de la solution du projet de base ("option 0", "droite Dora-Val Sangone", "quadruplement sur place").

L'étude sera soumise dès sa phase d'élaboration à l'examen des collectivités locales dans le

Le criticità emerse in Valle di Susa hanno indotto l'Autorità italiana a stralciare il progetto dell'opera dalla procedura approvativa della "Legge Obiettivo", e a ricondurlo, proprio per assicurare la più ampia partecipazione delle comunità locali, alla procedura prevista dall'art. 81 del DPR 24 luglio 1977, n. 616, come modificato dal DPR 18 aprile 1994, n.383. Sulla base della suddetta procedura, il Ministero delle infrastrutture indice una Conferenza di servizi (CdS), invitando a parteciparvi ed esprimersi sul progetto definitivo dell'opera tutti i soggetti territorialmente interessati (regione, province, comuni e gli altri enti con competenze urbanistico-territoriali-ambientali-sanitarie per la pubblica incolumità).

In tale ambito, gli adempimenti relativi alla valutazione di impatto ambientale, propedeutici all'espressione del parere della Conferenza di Servizi sulla localizzazione dell'opera, hanno richiesto l'avvio, da parte del soggetto proponente LTF (Lyon Turin Ferroviaire) dell'intervento, dello studio di impatto ambientale (SIA). Lo studio affidato, con gara europea alla fine di novembre, alla società GOLDER ASSOCIATES SRL, ed il cui termine è previsto per la fine di aprile, si articola in due ambiti :

- l'analisi di impatto della soluzione progettuale di base ("sinistra Dora");
- la valutazione di possibili alternative della soluzione progettuale di base ("opzione 0", "destra Dora-Val Sangone", "quadruplicamento in sede").

Lo studio sarà sottoposto, già in corso di elaborazione, all'esame degli enti locali

cadre de la Conférence des services. Une fois achevée l'EIE, la procédure d'évaluation d'impact environnemental (EIE) pourra être lancée, celle-ci devant être légalement menée à terme dans les 90 jours, et s'achèvera d'ici le mois de juillet prochain.

L'émission d'un avis définitif de la CdS est donc prévue pour la fin septembre, avec l'adoption du décret de localisation de l'ouvrage en cas d'avis positif ou renvoi des actes à la présidence du Conseil pour décision finale en cas d'avis négatif.

#### ✓ Travaux de l'Observatoire

M. Virano a souligné que l'Observatoire a été institué dans le but principal de surmonter les oppositions de principe et les conflits apparus récemment et de réaliser les instructions techniques complémentaires au processus décisionnel qui reste de la compétence de la Conférence des services. Il a précisé que l'Observatoire est composé de techniciens nommés par les différentes institutions concernées par la réalisation de l'ouvrage. On assiste à une nette diversification de la position des sujets impliqués : Haute vallée, Basse vallée, aire périurbaine, Val Sangone.

L'Observatoire s'est réuni pour la première fois le 12 décembre dernier et a fixé un calendrier des travaux très chargé, déterminant quatre thèmes spécifiques à affronter, sans exclure la possibilité de problématiques ultérieures qui devraient être posées par le territoire. Les 4 thèmes déterminés sont :

1. évaluation globale de la ligne historique, y compris le tronçon en territoire français, pour parvenir à un avis partagé sur la potentialité de cette ligne;
2. évaluation des données de trafic sur tout l'arc alpin et du rapport entre demande et offre;
3. l'examen du "nœud de Turin", avec les caractéristiques de la plateforme

nell'ambito della Conferenza di servizi. Concluso il SIA, potrà avviarsi la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), che dovendo espletarsi per legge entro novanta giorni, si concluderà entro il prossimo mese di luglio.

L'espressione di parere definitivo della CdS, quindi, è previsto per fine settembre, con l'emissione del decreto di localizzazione dell'opera in caso di parere positivo o remissione degli atti alla Presidenza del Consiglio per la decisione finale in caso di parere negativo

#### ✓ Lavori dell'Osservatorio

Il Presidente VIRANO ha sottolineato che l'Osservatorio è stato istituito con lo scopo precipuo di superare le contrapposizioni di principio e le conflittualità venutesi a creare nel recente passato e di svolgere le istruttorie tecniche complementari al procedimento decisorio che resta di competenza della Conferenza di servizi. Ha precisato che l'Osservatorio è composto da tecnici nominati dalle diverse istituzioni interessate dalla realizzazione dell'opera. Si sta assistendo a una netta diversificazione delle posizioni dei soggetti coinvolti: Alta Valle, Bassa Valle, Area metropolitana, Val Sangone.

L'Osservatorio si è riunito per la prima volta il 12 dicembre scorso ed ha fissato un'agenda dei lavori molto cadenzata, individuando quattro temi specifici da affrontare, senza escludere la possibilità di ulteriori problematiche che dovessero essere poste dal territorio. I quattro temi individuati sono:

1. valutazione globale della Linea storica, comprensiva della tratta in territorio francese, per pervenire ad un quadro condiviso sulla potenzialità della stessa linea;
2. valutazione dei dati di traffico sull'intero arco alpino e del rapporto fra domanda e offerta;
3. l'esame del "nodo di Torino", con le caratteristiche della piattaforma logistica

logistique de l'aire périurbaine et de sa connexion optimale avec le réseau, y compris les questions du "scalo di Orbassano" et de l'axe de "corso Marche";

4. alternatives au tracé en examen dans le cadre de l'étude d'impact environnementale (EIE)

M. VIRANO réaffirme en conclusion son intention de fournir une information adéquate à la délégation française sur toute l'activité de l'Observatoire.

dell'area metropolitana e della sua connessione ottimale con la rete, comprendendo le questioni dello "scalo di Orbassano" e dell'asse di "corso Marche";

4. alternative di tracciato oggetto di esame nell'ambito dello studio di impatto ambientale (SIA).

Il Presidente VIRANO in chiusura ha ribadito l'intenzione di fornire adeguata informazione alla Delegazione francese su tutta l'attività svolta dall'Osservatorio.



## ANNEXE 2

## ALLEGATO 2

## RAPPORT D'AVANCEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL « REPORT MODAL »

## RAPPORTO SULLO STATO D'AVANZAMENTO DEI LAVORI DEL GRUPPO «TRASFERIMENTO MODALE»

Groupe de travail « Report modal » Rapport d'avancement à la CIG Lyon-Turin des 19 et 20 décembre 2006	Gruppo di lavoro « Trasferimento modale » Rapporto d'avanzamento lavori, alla CIG Torino-Lione del 19 e 20 dicembre 2006
<p>Le groupe de travail « Report modal » a continué ses travaux, sans toutefois s'être réuni au complet depuis mars 2006. Néanmoins une partie du groupe a participé au séminaire commun avec le groupe JEF du 13 septembre 2006, tandis que la délégation française s'est réunie le 23 novembre 2006 en présence de LTF. En outre les 2 chefs de délégation ont tenu une visioconférence le 27 novembre, afin de préparer la réunion binationale du groupe du 11 décembre 2006 (en visio-conférence) pour le nouveau démarrage des travaux.</p>	<p>Il gruppo di lavoro « Trasferimento modale » ha proseguito i lavori pur non essendosi riunito al completo dal marzo 2006. Tuttavia una sua rappresentanza ha partecipato al seminario comune con il gruppo GEF del 13 settembre 2006, mentre la delegazione francese si è riunita il 23 novembre 2006 alla presenza di LTF. Inoltre i due capi delegazione hanno tenuto una videoconferenza il 27 novembre per preparare la riunione del gruppo e, sempre a mezzo videoconferenza, l'11 dicembre 2006, si è tenuta una riunione binazionale per il riavvio dei lavori.</p>
<p>La composition de la délégation italienne a été modifiée suite à l'installation du nouveau gouvernement en Italie et à la partition du précédent ministère en ministère des transports et ministère des infrastructures. M. Amedeo Fumero a ainsi succédé à M. Gaetano Fontana à la tête de la délégation italienne, avec la collaboration de Mme Ricozzi et M. D'Anzi.</p>	<p>La composizione della delegazione italiana è stata modificata in seguito all'insediamento del nuovo Governo in Italia ed alla suddivisione in Ministero dei Trasporti e Ministero delle Infrastrutture. L'Ing. Fumero è quindi subentrato all'Arch. Fontana a capo della delegazione italiana, coadiuvato dalla dott.ssa Ricozzi e dall'Ing. D'Anzi.</p>
<p>Les délégations conviennent d'étendre la composition du groupe à un représentant de la commission européenne.</p>	<p>Le delegazioni convengono di estendere la composizione del gruppo ad un rappresentante della commissione europea.</p>
<p><b>Avancement des travaux - suites proposées :</b></p>	<p><b>Avanzamento dei lavori - seguito proposto:</b></p>
<p>- <i>auditions des acteurs économiques :</i> Les compte-rendus détaillés des 11 auditions réalisées par la délégation française ont été traduits et transmis à la délégation italienne qui fera des auditions similaires notamment par l'intermédiaire de sa Consultation Générale des Transports.</p>	<p>- <i>audizioni degli attori economici:</i> I resoconti dettagliati delle 11 audizioni realizzate dalla delegazione francese sono stati tradotti e trasmessi alla delegazione italiana che procédera ad audizioni simili tramite, in particolare, la propria Consulta Generale dei Trasporti.</p>
<p>Les solutions intéressantes pour faciliter le report modal sont, du point de vue des entreprises auditionnées par la délégation française (chargeurs et transporteurs), les suivantes :</p>	<p>Le soluzioni di interesse a favore del trasferimento modale, dal punto di vista delle aziende ascoltate dalla delegazione francese (caricatori e trasportatori) sono le seguenti:</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- positionnement adapté des gares de départ et d'arrivée,</li> <li>- qualité de service (fréquence, horaires adaptés, possibilité de transport de nuit, régularité et fiabilité, facilité et rapidité de chargement et de déchargement, sécurité de l'acheminement),</li> <li>- possibilité de circuler à 44 tonnes, notamment pour les entreprises qui transportent des produits lourds (sous réserve de sa cohérence avec la directive européenne sur les poids maximaux autorisés en trafic routier international),</li> <li>- rentabilité, compétitivité (longueur de l'itinéraire, tarification, possibilité de transport non accompagné),</li> <li>- tenir compte de marchés difficiles à capter (soumis à des contraintes de "juste à temps" comme l'industrie automobile),</li> <li>- utiliser un outil qui peut être décisif: le levier des chargeurs (appels d'offres avec option ferroviaire).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- posizionamento adeguato delle stazioni di partenza e di arrivo,</li> <li>- qualità del servizio (frequenza, orari adeguati, possibilità di trasporto notturno, regolarità ed affidabilità, facilità e rapidità delle operazioni di carico e scarico, sicurezza dell'instradamento),</li> <li>- possibilità di circolare con 44 tonnellate, soprattutto per le aziende che trasportano merci pesanti (purché in osservanza della direttiva europea sui pesi massimi autorizzati per il traffico internazionale su strada),</li> <li>- redditività, competitività (lunghezza dell'itinerario, tariffazione, possibilità di trasporto non accompagnato),</li> <li>- tenuta in considerazione dei mercati difficili da catturare (soggetti alle limitazioni del "just in time" tipiche dell'industria automobilistica),</li> <li>- utilizzazione, che può essere decisiva, della leva dei caricatori (bandi di gara con opzione ferroviaria).</li> </ul>
<p>En revanche, les entreprises ont réagi négativement aux hypothèses d'incitation étatique proposées (augmentation des tarifs de péage, plafonnement du nombre de véhicules, limitations de vitesse). Elles ne souhaitent pas être "contraintes" dans leur choix, ni dégrader leur (faible) compétitivité. Elles ont généralement estimé que la qualité de l'offre fait toute la différence, en incitant ou non au report modal. A leurs yeux, il faut que le nouveau service trouve sa place sur le marché par des arguments de marché (qualité, fiabilité, rapidité, coût,...) et permette aux transporteurs d'utiliser un service équivalent à la route, voire meilleur.</p>	<p>Le aziende hanno invece reagito negativamente alle ipotesi proposte di agevolazioni statali (aumento delle tariffe dei pedaggi, limite massimo del numero di veicoli, limitazioni di velocità). Le aziende non vogliono che si pongano "limiti" alle loro scelte, né che la loro (debole) competitività sia ridotta. In generale, ritengono che la qualità dell'offerta debba fare la differenza incentivando o no il trasferimento modale. A loro parere, il nuovo servizio deve trovare la giusta collocazione tramite argomenti di mercato (qualità, affidabilità, rapidità, costo,...) e permettere ai trasportatori di usufruire di un servizio equivalente a quello stradale, anzi migliore.</p>
<p>Cela étant, les entreprises feront avec les contraintes qui leur seront imposées, tout en soulignant leurs limites.</p>	<p>Stando così le cose, le aziende si adegueranno alle limitazioni loro imposte pur sottolineandone i limiti.</p>
<p>- <i>simulations relatives au transport de matières dangereuses (réalisées par LTF) :</i> Les premières analyses de LTF tendent à</p>	<p><i>simulazioni relative al trasporto di merci pericolose (realizzate da LTF):</i> Le prime analisi di LTF tendono a dimostrare</p>

prouver que la part de trafic matières dangereuses est relativement faible aux points de passages routiers transfrontaliers (4,3% des tonnes et 3% des poids lourds, soit 84 600 PL dont les 2/3 passant par Vintimille). En outre, 39% des PL (et jusqu'à 45% à Vintimille) effectuent un parcours origine-destination relativement court, captif préférentiellement du parcours routier, et qui pourrait, seulement dans le cas d'une interdiction de passage par le Fréjus, se reporter sur une autoroute-ferroviaire courte (type Aiton-Orbassano).

Pour les origines / destinations longues, il existe toutefois une possibilité de changement de mode (fer ou mer), ou d'itinéraires (passage par la Suisse voire l'Autriche); d'où la nécessité de coordonner la politique des transports entre les pays alpins.

En conclusion, le groupe report modal propose :

- d'évaluer les possibilités d'interdiction du transport de matières dangereuses au tunnel du Fréjus (en plus du tunnel du Mont Blanc) à l'horizon 2009 ou 2010
- de faire étudier par LTF les conséquences d'une interdiction de la circulation des matières dangereuses à Vintimille (y compris dans la traversée de Nice), notamment pour les trajets courtes distances (quelles origines-destinations sont intéressées, quel marché, quelles alternatives modales fer/mer possibles?); des résultats seront fournis pour la prochaine réunion du groupe « Report modal »,
- d'approfondir la suggestion de LTF concernant l'interdiction des marchandises inflammables (nomenclature, combinaisons de différents types de marchandises). En particulier sont recommandés les approfondissements sur les catégories de marchandises qui, même si elles ne font pas partie des matières dangereuses, présentent de telles caractéristiques demandant une attention particulière visant la sécurité

che l'entità del traffico di merci pericolose è relativamente bassa nei punti di passaggio stradale transfrontaliero (il 4,3% delle tonnellate ed il 3% dei mezzi pesanti, ossia 84.000 MP di cui i 2/3 passano per Vintimiglia). Inoltre, il 39% dei MP (e sino al 45% a Vintimiglia) effettua un percorso origine-destinazione relativamente breve che interessa, di preferenza, un itinerario stradale e che potrebbe, solo nel caso di una imposizione di passaggio obbligato dal Fréjus, trasferirsi su un'autostrada ferroviaria breve (tipo Aiton-Orbassano).

Per le origini/destinazioni lunghe esiste tuttavia una possibilità di cambiamento del modo (ferrovia o mare) o di itinerario (passaggio da Svizzera o Austria). Da qui la necessità di coordinare la politica dei trasporti tra i paesi alpini.

In conclusione il gruppo trasferimento modale propone:

- di valutare la possibilità di vietare il trasporto delle merci pericolose per il tunnel del Fréjus (oltre che per il tunnel del Monte Bianco) entro il 2009 o 2010,
- di far studiare da LTF le conseguenze di un divieto di circolazione delle merci pericolose a Vintimiglia (compreso l'attraversamento di Nizza), soprattutto per i tragitti brevi (quali origini-destinazioni vengono interessate, quale mercato, quali possibili alternative modali ferrovia/mare?); alcuni risultati saranno forniti in occasione della prossima riunione del "gruppo modale",
- di approfondire i suggerimenti di LTF in merito al divieto riguardante le merci infiammabili (nomenclatura, combinazione di diversi tipi di merci). In particolare si raccomandano approfondimenti su quelle categorie merceologiche che, pur non rientrando a pieno titolo tra quelle c.d. "pericolose", presentino caratteristiche tali da imporre cautele particolari ai fini della sicurezza della circolazione stradale. Si è quindi in attesa dell'intero set di categorie

de la circulation routière. On reste donc en attente de la totalité des catégories de marchandises pour les quelles sont disponibles les matrices O/D, pour pouvoir évaluer quelles autres ajouter à l'étude menée.

**- simulations de politique des transport (réalisées par LTF) :**

Les premières analyses de LTF tendent à prouver que l'application stricte de la directive Eurovignette (+ 25% de péage sur les itinéraires Marseille-Gênes soit +16€, Lyon-Turin soit +46€, Munich-Vérone soit +29€, Salzbourg-Villach soit +29€) ne conduit qu'à un sur-péage limité par rapport au trajet complet. Pour les itinéraires passant par le Fréjus, le surpéage serait en moyenne de 4,5%, décomposé comme suit : +11% pour les trajets de moins de 300 km, +5% pour les trajets de 600 à 900 km, +2,7% pour les trajets supérieurs à 1200 km; pour les itinéraires passant par Vintimille, le surpéage serait en moyenne de 1,6%), et donc aurait des effets modérés tant en termes de report modal que de recettes.

Des variantes ont été testées : surpéage sur l'itinéraire Marseille-Gênes égal à celui de Lyon-Turin (augmentation de 4,5% par rapport à la moyenne du trajet complet), pas d'application d'Eurovignette aux passages autrichiens.

En 2008, on observerait ainsi une diminution entre 130 000 et 160 000 PL sur l'arc alpin (diminution entre 200 000 et 250 000 PL sur le corridor); en 2022, on observerait une diminution entre 232 000 et 317 000 PL sur l'arc alpin (diminution de 250 000 à 300 000 PL sur le corridor). Notons que l'application stricte d'Eurovignette à Vintimille entraîne en outre une hausse du trafic sur ce passage. Pour éviter de simples reports entre itinéraires routiers, il faudrait donc que les surpéages soient, en valeur absolue, identiques au Mont Blanc, au Fréjus ainsi qu'à Vintimille. L'application d'Eurovignette en Autriche est importante pour le report modal global.

merceologiche per le quali sono disponibili matrici O/D in modo da poter valutare quali altre inserire all'interno dello studio condotto.

**- simulazioni di politica dei trasporti (realizzate da LTF):**

Le prime analisi di LTF tendono a dimostrare che la rigorosa applicazione della direttiva Eurovignette (+25% di pedaggio sugli itinerari Marsiglia-Genova ossia +16€, Torino-Lione ossia +46€, Monaco-Verona ossia +29€, Salisburgo-Villach ossia +29€) porta unicamente ad un sovrapedaggio limitato rispetto al tragitto completo. Per gli itinerari passanti dal Fréjus, il sovrapedaggio sarebbe in media del 4,5%, suddiviso come segue: +11% per i tragitti di meno di 300km, +5% per i tragitti tra 600 e 900km, +2,7% per i tragitti superiori a 1200km; per gli itinerari passanti da Ventimiglia, il sovrapedaggio sarebbe in media dell'1,6% e quindi avrebbe effetti modesti in termini sia di trasferimento modale che di introiti.

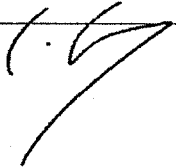
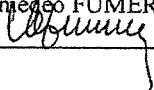
Sono state testate alcune varianti: sovrapedaggio sull'itinerario Marsiglia-Genova pari a quello Torino-Lione (incremento del 4,5% rispetto alla media del tragitto completo), non prevedendo l'applicazione della Eurovignette ai passaggi austriaci.

Nel 2008 si osserverebbe quindi una diminuzione compresa tra 130.000 e 160.000 MP sull'Arco alpino (diminuzione tra 200.000 e 250.000 MP sul corridoio); nel 2022, si osserverebbe una diminuzione compresa tra 232.000 e 317.000 MP sul corridoio). Notiamo che l'applicazione rigorosa dell'Eurovignette a Ventimiglia genera anche un traffico su questo passaggio.

Per evitare semplici trasferimenti tra itinerari stradali, i sovrapedaggi dovrebbero quindi essere, in valore assoluto, identici per il Monte Bianco, per il Fréjus e per Ventimiglia. L'applicazione dell'Eurovignette in Austria è importante per il trasferimento modale

<p>Il convient de noter que, dans la simulation ci-dessus, les prix des autoroutes ferroviaires sont estimés égaux à 0,736 fois les prix des passages routiers avant surpéage</p> <p>Par contre, le plafonnement des trafics de transit routier sur tout l'arc alpin peut être atteint avec la mise en oeuvre d'une bourse de transit qui renchérit le coût de franchissement. Le contingentement simulé correspond à des trafics de 2,4 millions de PL aux passages franco-italiens (contre 2,6 actuellement), 0,65 M PL en Suisse et 2,9 M PL en Autriche (niveau 2004). En 2008, le report serait de 1,9 M PL (soit 31 Mt), pour une augmentation du tarif de 386€ aux passages franco-italiens (soit +44% du coût du trajet moyen de bout en bout), de 366€ aux passages suisses et de 244€ aux passages autrichiens.</p> <p>En 2022, le report serait de 4,5 millions de PL (soit 70 Mt), pour une augmentation du tarif de 300 à 350€ par passage (+30% en moyenne).</p> <p>Il convient de noter que, dans cette simulation, les prix des autoroutes ferroviaires augmentent d'un montant égal à la moitié de l'augmentation du prix des passages routiers.</p> <p>Notons que la faisabilité et l'acceptabilité de mesures contraignantes de report modal sont très liées à l'existence de solutions alternatives. On note ainsi un manque de capacité ferroviaire tant en 2008 qu'en 2022 avec le contingentement envisagé par la bourse de transit.</p> <p>Faisant suite à ces simulations, le groupe « report modal » propose de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vérifier la possibilité d'instaurer le même niveau de surpéage sur les 3 principaux passages routiers franco-italiens, tout en réfléchissant à la progressivité de l'augmentation et en approfondissant la problématique de Vintimille</li> <li>- discuter avec la Commission européenne de questions soulevées notamment par la mise en oeuvre de la</li> </ul>	<p>globale.</p> <p>Si fa notare che i prezzi riportati nella simulazione su riportata sono stimati pari allo 0,736 dei prezzi dei passaggi stradali prima del sovrapedaggio.</p> <p>Invece, il limite massimo dei traffici di transito stradale su tutto l'arco alpino può essere raggiunto con l'applicazione di una borsa di transito che aumenti il costo di valico. Il contingentamento simulato corrisponde a traffici di 2,4 milioni di MP ai passaggi italo-francesi (contro gli attuali 2,6) , 0,65M MP in Svizzera e 2,9 M MP in Austria (livello 2004). Nel 2008 il trasferimento diverrebbe di 1,9M MP (ossia 31 Mt) per un aumento della tariffa di 386€ ai passaggi italo francesi (ossia 44% del costo del tragitto medio poco alla volta), di 366€ ai passaggi svizzeri e di 244€ ai passaggi austriaci.</p> <p>Nel 2022, il trasferimento diverrebbe di 4,5 milioni di MP (ossia 70 Mt) per un aumento della tariffa da 300 a 350€ per passaggio (+30% in media).</p> <p>Occorre notare che in questa simulazione i prezzi delle autostrade ferroviarie aumentano in ragione della metà dell'aumento del prezzo del passaggio stradale.</p> <p>Si nota che la fattibilità e l'accettabilità di misure restrittive di trasferimento modale sono molto legate all'esistenza di soluzioni alternative. Si nota così, (con il contingentamento previsto dalla borsa dei transiti), una mancanza di capacità ferroviaria sia nel 2008 che nel 2022.</p> <p>In seguito a tali simulazioni, il gruppo "trasferimento modale" propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verificare la possibilità di instaurare un sovrapedaggio dello stesso livello per i 3 principali passaggi stradali italo-francesi, riflettendo sulla progressività dell'aumento e approfondendo la problematica di Ventimiglia,</li> <li>- discutere con la Commissione europea questioni sollevate soprattutto dall'applicazione della direttiva</li> </ul>
---	---

<p>directive Eurovignette : définition des corridors (largeur, profondeur, notion de « zone de montagne »), possibilité de mettre en place un sur-péage à Vintimille, traitement des trafics régionaux ne franchissant pas les Alpes, financement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus,...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veiller à ce que la transposition de la directive Eurovignette dans les deux pays retienne des définitions compatibles pour la notion de corridor,</li> <li>- étudier les conséquences sur les finances des sociétés tunnelières et sur les autres sociétés autoroutières concernées</li> <li>- poursuivre les réflexions sur la bourse de transit en lien avec l'étude prévue par le groupe de Zurich : information mutuelle, approfondissement du corps d'hypothèses, propositions franco-italiennes d'hypothèses, poursuite de simulations par LTF (à partir du modèle intégrant CAFT 2004) avec une nouvelle hypothèse sur le prix des autoroutes ferroviaires : prix analogue au prix routier aujourd'hui, sans surpéage</li> <li>- tester une hypothèse extrême où tout le trafic des PL de plus de 26 tonnes serait reporté sur le rail.</li> </ul>	<p>Eurovignette: definizione dei corridoi (larghezza, profondità, nozione di "zona di montagna"), sulla possibilità di applicare un sovrapedaggio a Vintimiglia, sul trattamento dei traffici regionali che non attraversano le Alpi, sul finanziamento della galleria di sicurezza del tunnel del Fréjus...,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verificare che la trasposizione della direttiva Eurovignette nei due paesi tenga conto delle definizioni contabili per la nozione di corridoio,</li> <li>- studiare le conseguenze sulla gestione economica delle Società di gestione dei tunnel e delle altre Società autostradali interessate.</li> <li>- continuare a riflettere sulla borsa di transito in rapporto allo studio previsto dal gruppo di Zurigo: informazioni reciproche, approfondimento dell'insieme delle ipotesi, proposte d'ipotesi italo-francesi, continuazione delle simulazioni da parte di LTF (partendo dal modello integrante CAFT 2004) con una nuova ipotesi di lavoro sul prezzo dell'autostrada ferroviaria: prezzo pari al prezzo stradale odierno, senza sovrapedaggio,</li> <li>- testare un'ipotesi estrema secondo la quale tutto il traffico dei mezzi pesanti di oltre 26 tonnellate sarebbe trasferito su rotaia.</li> </ul>
<p><b>Calendrier d'activités jusqu'à la CIG de mars 2007</b></p> <p>Faisant suite aux réunions séparées des délégations française et italienne, et à une visio-conférence entre les 2 délégations le 11 décembre, le groupe « report modal » se réunira dans sa formation complète les 18 et 19 janvier 2007 à Rome, et envisagera un séminaire commun avec le groupe « juridique, économique et financier » (à partir de la mi-février 2007).</p> <p>Une rencontre avec des responsables de la Commission européenne sera programmée en février 2007.</p>	<p><b>Calendario attività fino alla CIG del marzo 2007</b></p> <p>Facendo seguito alle riunioni separate delle delegazioni francese ed italiana e alla videoconferenza dell'11 dicembre tra le 2 delegazioni, il gruppo "trasferimento modale" si riunirà al completo i giorni 18 e 19 gennaio 2007 e programmerà un seminario comune con il gruppo "giuridico, economico e finanziario" (per la metà febbraio 2007).</p> <p>Nel febbraio 2007 sarà programmato un incontro coi responsabili della Commissione europea.</p>

<p>La relation avec les acteurs économiques devra être instaurée: en plus des entretiens menés avec les chargeurs et transporteurs, une discussion avec les sociétés autoroutières et avec les sociétés gestionnaires des tunnels (et avec la Consultation générale des Transports pour ce qui concerne la délégation italienne) sera programmée, sous la forme possible d'un séminaire, dans la mesure du possible avant la prochaine réunion du groupe « Report modal ».</p> <p><b>Points de décision attendue de la CIG :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prise d'acte des travaux conduits par le groupe « Report modal »</li> <li>- validation des propositions présentées ainsi que le calendrier des travaux du groupe.</li> <li>- saisine de la direction générale de la Commission européenne pour des éléments nécessaires relatifs aux modalités d'application de la directive Eurovignette ;</li> <li>- évaluation de la possibilité d'interdire le transport de marchandises dangereuses dans le tunnel du Fréjus en 2009 ou 2010 ;</li> <li>- lancement par LTF de l'étude des conséquences d'une interdiction de transport de matières dangereuses à Ventimille sur des parcours courts ;</li> <li>- lancement d'une série d'échanges d'information et de contacts avec le groupe de Zurich à fin de définir un bon modèle de bourse des transits.</li> </ul>	<p>Si dovrà instaurare un contatto con gli attori economici: oltre ai colloqui con i caricatori ed i trasportatori, sarà programmata una discussione con le società autostradali e con le Società di gestione dei tunnel (e con la "Consulta generale dei trasporti" per quanto riguarda la delegazione italiana), probabilmente sotto forma di seminario nella misura del possibile prima della prossima riunione del gruppo TM.</p> <p><b>Punti di decisione attesi dalla CIG:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- presa d'atto dei lavori condotti dal gruppo "Trasferimento modale";</li> <li>- approvazione delle proposte presentate e del calendario dei lavori del gruppo;</li> <li>- acquisizione dalla competente Direzione Generale della Commissione Europea dei necessari elementi relativi alle modalità di applicazione della direttiva Eurovignette;</li> <li>- valutazione della possibilità di vietare il trasporto delle merci pericolose per il tunnel del Fréjus entro il 2009 o 2010;</li> <li>- avvio studi da parte di LTF delle conseguenze del divieto di trasporto delle merci pericolose per Ventimiglia su brevi percorsi;</li> <li>- avvio di una serie di scambi di informazioni e di contatti con il Gruppo di Zurigo al fine di definire un corretto modello di Borsa dei Transiti.</li> </ul>
<p>Le Président du groupe M. Claude GRESSIER</p> 	<p>Il Capo della delegazione italiana Ing. Amedeo FUMERO</p> 

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL "TECHNIQUE  
ET SECURITE"RAPPORTO DEL GRUPPO DI LAVORO "TECNICO  
SICUREZZA"**Rapport du groupe de travail  
« technique et sécurité »  
à la CIG des 19 et 20 décembre 2006***Version 4 du 18/12/06*

Le groupe de travail a examiné la synthèse du projet d'APR/PD figurant dans les soumissions 61 et 66.

**1 Définition du projet**

Il note que les études réalisées ont permis des progrès très importants dans la définition du projet, et que les fonctionnalités assurées sont globalement cohérentes avec les objectifs fixés par la CIG à l'exception des observations que les délégations ont formulées et qui résultent des comptes-rendus des réunions.

Le groupe souhaite attirer l'attention de la CIG sur trois points en rapport avec les études de sécurité qui du point de vue de la délégation italienne ont des répercussions importantes sur le projet.

**a) Train de passagers arrêté avec un feu de motrice en tunnel courant.**

Ce point qui est le plus important répond à une demande spécifique de la CIG Lyon-Turin. Les études ont montré qu'une solution satisfaisante était apportée si le feu se situait en tête ou en queue de train, mais que dans le cas de feu sur une motrice en milieu de train, les connaissances disponibles ne permettaient pas d'aboutir à des certitudes.

Des études restent nécessaires pour poursuivre la vérification du fonctionnement des installations (ventilation, anti-incendie, etc.), des structures de génie civil (quais, rameaux de communication, etc.) et de l'organisation des secours afin de garantir l'évacuation d'un train de passagers en feu en tunnel dans le cas où le feu se déclencherait en milieu de train.

**Rapporto del gruppo di lavoro  
« tecnico-sicurezza »  
alla CIG del 19-20 dicembre 2006***Versione 4 del -18/12/06*

Il gruppo di lavoro « Tecnico e Sicurezza » ha esaminato la sintesi del APR/PD quale contenuta nelle Consegne 61 e 66.

**1 Definizione del progetto**

Il gruppo nota che gli studi realizzati hanno consentito progressi molto rilevanti nella definizione del progetto, e che le funzionalità garantite sono globalmente coerenti con gli obiettivi stabiliti dalla CIG, fatte salve le osservazioni che le delegazioni hanno formulato e che risultano dai resoconti delle riunioni.

Il gruppo desidera richiamare l'attenzione della CIG su tre punti legati agli studi sulla sicurezza che, secondo la delegazione italiana hanno ripercussioni importanti sul progetto.

**a) Treni passeggeri all'arresto con incendio di motrice in tunnel corrente**

Questo punto, il più importante, risponde ad una domanda specifica della CIG Lione-Torino. Gli studi hanno mostrato che una soluzione soddisfacente esisteva se l'incendio si trovava in testa o in coda del treno ma che nel caso di incendio su una motrice a centro treno, le conoscenze disponibili non permettevano di giungere a delle certezze.

Restano necessari degli studi per perseguire la verifica del funzionamento degli impianti (ventilazione, antincendio, ecc.), delle strutture di genio civile (marciapiedi, rami di comunicazioni, ecc.) e dell'organizzazione dei soccorsi al fine di garantire l'evacuazione di un treno passeggeri in fiamme nel tunnel nel caso in cui l'incendio si verifici a centro treno.



<p>Le groupe de travail considère qu'il est nécessaire de poursuivre activement le programme d'études que LTF a proposé pour approfondir cette question.</p>	<p>Il gruppo di lavoro ritiene necessario proseguire attivamente il programma di studi che LTF ha proposto per approfondire questo punto.</p>
<p>La délégation italienne pense que celui-ci devrait se conclure au cours du premier semestre de l'année 2007. La délégation française pense que les études sur ce sujet devront être poursuivies tout au long de la réalisation du projet, jusqu'à sa mise en service.</p>	<p>La delegazione italiana pensa che esso dovrebbe concludersi nel corso del primo semestre del 2007. La delegazione francese pensa che gli studi su questa questione dovranno essere perseguiti lungo tutta la realizzazione del progetto, sino alla sua messa in servizio.</p>
<p><b>b) Caractéristiques des rameaux de communication</b></p>	<p><b>b) Caratteristiche dei rami di comunicazione.</b></p>
<p>Ce point concerne le non-respect par le projet de l'un des critères de sécurité approuvés par la CIG en 2005. Ces critères prévoyaient que la surface de ces rameaux devait être supérieure à 100m<sup>2</sup>.</p>	<p>Questo punto riguarda il mancato rispetto da parte del progetto di uno dei criteri di sicurezza approvati dalla CIG nel 2005. Questi criteri prevedevano che la superficie dei rami doveva superare i 100m<sup>2</sup>.</p>
<p>En pratique la surface des rameaux est variable. La valeur moyenne de leur surface est de l'ordre de 100m<sup>2</sup>, mais les plus courts ont une surface inférieure.</p>	<p>In pratica, la superficie dei rami è variabile. Il valore medio della loro superficie è dell'ordine di 100m<sup>2</sup> ma i più corti hanno superficie inferiore.</p>
<p>Des études très approfondies ont été menées par LTF et ont montré qu'un élargissement, ou un allongement des rameaux de liaison n'étaient pas favorables à l'amélioration de la sécurité.</p>	<p>LTF ha condotto studi molto approfonditi che hanno dimostrato che un allargamento o un allungamento dei rami di collegamento non avrebbe favorito il miglioramento della sicurezza.</p>
<p>La délégation italienne considère que les rameaux de communication doivent être conçus avec une superficie minimum de 100 m<sup>2</sup> avec une interdistance maximale de 400m. De nombreux rameaux de communication entre les deux tubes du tunnel, ont une superficie inférieure, ceci est dû au fait que le concepteur du projet a maintenu tous les rameaux avec la même largeur, tandis que la longueur des rameaux est variable en fonction de la distance entre les tubes. Par conséquent, là où la distance entre les tubes est inférieure, la superficie des rameaux de liaison ne respecte pas le critère de sécurité.</p>	<p>La delegazione italiana ritiene che i rami di collegamento debbano essere progettati con una superficie minima di 100 m<sup>2</sup> e con una interdistanza massima di 400 m. Molti rami di collegamento tra le due canne della galleria hanno una superficie minima minore, ciò è dovuto al fatto che il progettista ha mantenuto tutti i rami con la stessa larghezza, mentre la lunghezza dei rami è variabile in funzione della distanza tra le canne. Di conseguenza dove la distanza tra le canne è inferiore, la superficie dei rami di collegamento non rispetta il criterio di sicurezza.</p>
<p>Elle a proposé de respecter les critères de sécurité en adoptant une autre solution, analogue à celle qui a été adoptée pour le tunnel du Mont Blanc et qui est en cours d'adoption pour d'autres tunnels ferroviaires</p>	<p>Ha proposto di rispettare i criteri di sicurezza adottando un'altra soluzione, analoga a quella che è stata adottata nel tunnel del Monte Bianco e che è in corso di adozione in altri tunnel ferroviari (ad esempio nel tunnel del Gottardo la distanza è circa 330 m) dove, per</p>

JFC

PR

<p>(par exemple dans le tunnel du Gothard la distance est d'environ 330 m) où, pour obtenir une amélioration de la sécurité, l'interdistanza entre les rameaux de liaison a été réduite. Dans le cas présent, elle propose d'adopter une interdistanza de 320 m., en augmentant de 25% le nombre de rameaux et en raccourcissant les parcours et donc les délais d'évacuation. À ce propos, elle souligne qu'il est incorrect de parler de coûts supplémentaires car il s'agit d'une adaptation nécessaire du projet aux critères de sécurité déjà approuvés par la CIG. En tout cas, les coûts supplémentaires prévus par LTF pour cette solution lui apparaissent largement surestimés par LTF.</p>	<p>ottenere un miglioramento per la sicurezza, si è ridotta l'interdistanza tra i rami di collegamento. Nel caso in esame, propone di adottare un'interdistanza di 320 m, aumentando del 25% il numero dei rami ed accorciando i percorsi e quindi i tempi di evacuazione. A riguardo sottolinea che non è corretto parlare di costi supplementari in quanto trattasi di un necessario adeguamento del progetto ai criteri di sicurezza già approvati dalla CIG. Comunque i costi supplementari prospettati da LTF per tale soluzione le sembrano essere di gran lunga sovrastimati da LTF.</p>
<p>La délégation française considère que la solution actuelle répond aux objectifs fonctionnels et fournit le niveau de sécurité visé. Elle n'est pas opposée à une étude portant sur la réduction de la distance des rameaux dans le but d'améliorer le niveau de sécurité au-delà de ce qui avait été envisagé par la CIG. Elle estime qu'une réflexion sur une modification de la distance des rameaux doit faire partie d'une réflexion plus large sur le niveau de sécurité à retenir, et la meilleure utilisation des moyens financiers pouvant être consacrés à cet objectif. Elle considère que l'étude des conséquences financières d'un rapprochement éventuel des rameaux reste à réaliser.</p>	<p>La delegazione francese ritiene che la soluzione attuale soddisfi gli obiettivi funzionali e garantisca il livello di sicurezza prefissato. Non è contraria ad uno studio che verta sulla riduzione della distanza dei rami allo scopo di migliorare il livello di sicurezza al di là di quanto era stato previsto dalla CIG. Pensa che una riflessione su una modifica della distanza dei rami debba essere integrata in una riflessione più ampia, relativa al grado di sicurezza da adottare e a un migliore impiego dei mezzi finanziari da assegnare a tale obiettivo. Ritiene che lo studio delle conseguenze finanziarie di un eventuale avvicinamento dei rami resta deve ancora essere realizzato.</p>
<p><b>c) Galerie de sécurité débouchant sur le versant italien.</b></p> <p>Ce point concerne les conditions d'utilisation de la galerie de sécurité qui débouche du côté italien.</p> <p>LTF a identifié pour les méthodes d'évacuation et d'intervention utilisant cette galerie trois solutions possibles : les solutions B1 et B2 dans le cadre de la conception de la galerie figurant dans l'APR et une solution A correspondant à une modification de la conception initiale.</p>	<p><b>c) Galleria di sicurezza con sbocco sul versante italiano</b></p> <p>Il terzo punto riguarda le condizioni di utilizzo della galleria di sicurezza che sbocca sul lato italiano.</p> <p>LTF ha individuato tre soluzioni possibili per i metodi di evacuazione e di intervento in questa galleria, ossia le soluzioni B1 e B2, nel quadro della progettazione della galleria, che figurano nell'APR e una soluzione A corrispondente a una modifica della progettazione iniziale.</p>

VFU

TC

La délégation française recommande que LTF soit autorisé à poursuivre l'étude de ces trois solutions. Il serait en effet regrettable de ne pas explorer toutes les améliorations possibles du projet.

La délégation italienne rappelle que la CIG avait décidé lors de la réunion d'octobre 2005 qu'aucune variante au projet de galerie de reconnaissance de Venaus ne devait être effectuée et par conséquent les hypothèses alternatives devaient être écartées du projet, également parce qu'un projet définitif ne peut contenir deux ou trois solutions.

## 2 Délais

En ce qui concerne les délais, le groupe de travail a pris en compte l'étude de LTF. Il attire l'attention de la CIG sur l'allongement de 11 mois de la durée de réalisation de l'ouvrage, et sur le fait que le rapprochement du chemin critique de plusieurs sections augmente les risques de dépassement des délais.

## 3 Coûts

En ce qui concerne les coûts, le groupe de travail constate que le coût budgétaire global est proche de celui estimé dans l'APS/PP. Cela résulte d'une augmentation un peu plus forte des coûts estimés, et d'une légère réduction des provisions pour risques.

Le groupe de travail attire l'attention sur le fait que le périmètre des coûts est légèrement différent de celui de l'APS/PP (les stations d'alimentation électrique ne sont plus financées dans le cadre de l'ouvrage, mais supposées financées par les opérateurs électriques).

Proposition d'augmenter les provisions pour risques (+2% pour la délégation italienne pour la sécurité, + 0,5% pour la délégation française pour le risque géologique).

Le groupe propose que si la CIG souhaitait

La delegazione francese raccomanda che LTF sia autorizzata a proseguire lo studio di queste tre soluzioni. In effetti non è auspicabile non esplorare tutti i possibili miglioramenti al progetto.

La delegazione italiana ricorda che la CIG nella riunione di ottobre 2005 aveva deciso che non doveva essere effettuata alcuna variante al progetto delle gallerie geognostiche di Venaus e di conseguenza le ipotesi in variante devono essere stralciate dal progetto, anche perché un progetto definitivo non può contenere due o tre soluzioni.

## 2 Tempi

Per quanto riguarda i tempi, il gruppo di lavoro ha preso in considerazione lo studio di LTF. Richiama l'attenzione della CIG sul prolungamento di 11 mesi della realizzazione dell'opera e sul fatto che l'avvicinarsi al percorso critico di diverse sezioni aumenta il rischio che si superino i tempi.

## 3 Costi

Per quanto riguarda i costi, il gruppo di lavoro constata che il costo globale nel budget si avvicina a quello valutato nel PP/APS. Questo è dovuto a un leggero aumento dei costi valutati e ad una lieve riduzione degli accantonamenti per rischi.

Il gruppo di lavoro richiama l'attenzione sul fatto che il perimetro dei costi è leggermente diverso da quello del PP/APS (le stazioni di alimentazione elettrica infatti non sono più finanziate nell'ambito dell'opera ma si suppone che lo saranno da parte degli operatori elettrici).

Proposta di aumento degli accantonamenti per rischi (+2% delegazione italiana per la sicurezza, +0.5% per la delegazione francese per il rischio geologico).

Il gruppo propone che se la CIG auspicava di

avoir une approche prudente sur le niveau d'aléas, elle pourrait augmenter la provision pour risques du projet de 2%.

La délégation italienne estime que cela pourrait être destiné à des interventions pour améliorer la sécurité et qui seront examinées en fonction des approfondissements de la conception du projet en matière de sécurité qui sont prévus au cours du premier semestre 2007.

La délégation française estime qu'une partie de ces provisions devrait être réservée pour faire face aux risques géologiques qui restent importants, et qui ne seront levés que progressivement par le programme de galeries de reconnaissance.

CONCLUSIONS :

Il n'a pas été possible d'aboutir à une position commune du groupe de travail.

La délégation française considère qu'il est souhaitable de valider l'ensemble des fonctionnalités du projet décrites dans l'APR afin de disposer d'une base de travail cohérente pour poursuivre les approfondissements nécessaires.

Le projet d'APR/PS tel qu'il est aujourd'hui présenté par LTF d'une manière synthétique dans les soumissions 61 et 66 représente un progrès considérable par rapport à l'APS

La délégation française considère que cette approbation ne fait pas obstacle à la poursuite d'études complémentaires notamment sur les points mentionnés ci-dessus, mais au contraire que cette approbation est nécessaire pour une conduite efficace de ces études car elle fournira une référence indiscutable pour toutes les comparaisons qui seront nécessaires.

La délégation italienne par contre, vu les observations reportées ci-dessus et celles qui figurent dans les comptes-rendus et les annexes correspondantes des réunions de 13 janvier 2006 (sur la soumission n. 61) et de

avere un approccio prudente sul livello delle ale, si potrebbero aumentare l'accantonamento per i rischi del progetto del 2%.

La delegazione italiana ritiene che potrebbe essere destinato ad interventi per migliorare la sicurezza e che saranno esaminati in funzione degli approfondimenti progettuali in materia di sicurezza che sono previsti nel corso del primo semestre del 2007.

La delegazione francese ritiene che parte di tali accantonamenti dovrebbe essere riservata a far fronte ai rischi geologici ancora importanti e che saranno eliminati solo progressivamente dal programma di galeries di ricognizione.

CONCLUSIONI:

Non è possibile giungere ad una posizione comune del gruppo di lavoro.

La delegazione francese ritiene che sia auspicabile approvare l'insieme delle funzionalità del progetto descritte nell'APR per disporre di una base di lavoro coerente al fine di procedere agli approfondimenti necessari.

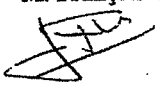
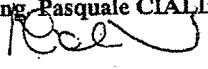
Il progetto di APR/PS quale oggi presentato sinteticamente da LTF nelle consegne 61 e 66 rappresenta un notevole progresso rispetto all'APS.


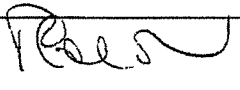
La delegazione francese ritiene che questa approvazione non sia d'ostacolo alla continuazione di studi complementari, soprattutto per i punti di cui sopra, ma che al contrario tale approvazione sia necessaria all'esecuzione efficace di tali studi poichè servirà da riferimento indiscutibile per tutti i raffronti necessari.

La delegazione italiana, invece, in considerazione delle osservazioni sopra riportate e di quelle contenute nei resoconti e relativi allegati delle riunioni del 13 gennaio 2006 (sulla consegna n. 61) e di giugno e

AT

re

<p>juin et septembre 2006 (sur la soumission n. 66), estime qu'on ne peut pas donner un avis favorable sur les soumissions 61 et 66 et par conséquent on ne peut pas donner un avis favorable sur le projet.</p> <p>La délégation italienne propose en outre d'inviter LTF à poursuivre sans délai les études et les vérifications de l'obtention d'un niveau de sécurité adapté qui permette l'évacuation de tous les usagers, même dans les conditions les plus défavorables, y compris les scénarios proposés par le comité de sûreté, à la lumière des résultats de la réunion conjointe du 20 septembre 2006.</p>	<p>settembre 2006 (sulla consegna n. 66), non ritiene che si possa dare un parere favorevole sulle consegne 61 e 66 e di conseguenza non si possa dare un parere favorevole sul progetto.</p> <p>La delegazione italiana propone inoltre di invitare LTF a proseguire senza indugio negli studi e nelle verifiche del raggiungimento di un adeguato livello di sicurezza che consenta l'evacuazione di tutti gli utenti anche nelle condizioni più sfavorevoli, ivi compresi gli scenari proposti dal Comitato AS/AT, alla luce degli esiti della riunione congiunta del 20 settembre 2006.</p>
<p><b>Le président du groupe de travail</b></p> <p><b>M. François VIVIER</b></p> 	<p><b>Capo della delegazione italiana</b></p> <p><b>Ing. Pasquale CIALDINI</b></p> 

<p><b><u>Proposition de décision de la CIG sur l'APR/PD</u></b></p> <p>La CIG prend acte de l'avancement de l'APR/PD tel que décrit d'une manière synthétique dans les soumissions 61 et 66, et souhaite que cette configuration serve de référence valable pour les évaluations en cours.</p> <p>Elle valide les fonctionnalités du projet à l'exception de celles susceptibles d'être modifiées en vue de résoudre les trois points liés à la sécurité identifiés dans le rapport du groupe de travail TS à la CIG.</p> <p>Elle demande que les études concernant ces trois points soient poursuivies activement par LTF et le groupe TS en vue d'aboutir à une position commune dans un délai d'au plus 6 mois, sur la base des propositions déjà faites par les deux délégations et résumées dans le rapport du groupe TS à la CIG.</p> 	<p><b><u>Proposta di decisione alla CIG sul PD/APR</u></b></p> <p>La CIG prende atto dell'avanzamento del PD/APR, quale descritto in maniera sintetica nelle Consegne 61 e 66 e si <sup>augura</sup> <del>augura</del> che tale configurazione serva da valido riferimento per le valutazioni in corso.</p> <p>La CIG convalida le funzionalità del progetto, ad eccezione di quelle suscettibili di essere modificate al fine di risolvere i tre punti legati alla sicurezza individuati nel rapporto presentato dal gruppo di lavoro TS alla CIG.</p> <p>La CIG chiede che gli studi relativi a questi tre punti siano proseguiti attivamente da parte di LTF e dal gruppo TS, al fine di raggiungere una posizione comune entro 6 mesi al massimo, sulla base delle proposte già presentate dalle due delegazioni e contenute in sintesi nel resoconto del gruppo TS alla CIG.</p> 
---	--

## ANNEXE 4

## ALLEGATO 4

LETTRE DU 6 DECEMBRE 2006 DU PRESIDENT DE  
LTF ET TABLEAU RECAPITULATIF DU  
PROGRAMME PLURIANNUEL ET DU BUDGET

LETTERA DEL 6 DICEMBRE 2006 DEL  
PRESIDENTE DI LTF E TABELLA DI SINTESI DEL  
PROGRAMMA PLURIENNALE E DEL BILANCIO

Monsieur le Président,

Dans le cadre du programme pluriannuel de 628,81 M€, proposé par le Conseil d'Administration de LTF le 27 juillet 2006 et décidé par la CIG lors de sa réunion du 4 octobre 2006, le Conseil d'Administration de LTF a approuvé le 4 décembre 2006 un budget 2007 de 94,08 M€ dont le financement se répartit comme suit :

- 34,08 M€ à la charge de la France qui seront décidés par le Conseil d'Administration de l'AFITF le 14 décembre 2006,
- 12,96 M€ à la charge de l'Italie,
- 47,04 M€ de la part de l'Union Européenne, soit 23,52 pour chacun des deux pays. Ces sommes restent à confirmer dans le cadre de la révision du PP6 2007-2013.

Au-delà de 2007 et dans le cadre du programme pluriannuel de 628,81 M€ :

- ✓ La France aura notifié, à travers l'AFITF, l'engagement de 8,58 M€ supplémentaires,
- ✓ L'Italie aura notifié l'engagement de 8,58 M€ supplémentaires, dont 2,88 M€ au-delà des fonds actuellement disponibles (303 M€ soit 50% d'un programme initialement fixé par RFI à 606 M€)
- ✓ L'Union Européenne aura notifié une participation de 17,16 M€, ces sommes restent à confirmer dans le cadre de la révision du PP6 2007-2013.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

**François LÉPINE**

Signor Presidente,

Nel quadro del programma pluriennale di 628,81 M€, proposto dal Consiglio di Amministrazione di LTF il 27 luglio 2006 e deciso dalla CIG durante la riunione del 4 ottobre 2006, il Consiglio di Amministrazione di LTF ha approvato il 4 dicembre 2006 un budget 2007 di 94,08 M€ il cui finanziamento si suddivide quanto segue :

- 34,08 M€ a carico della Francia che saranno stabiliti dal Consiglio di Amministrazione dell'AFITF il 14 dicembre 2006,
- 12,96 M€ a carico dell'Italia,
- 47,04 M€ da parte dell'Unione Europea, ossia 23,52 per ogni paese. Tale cifri rimangono da confermare nel quadro della revisione del PP6 2007-2013.

Oltre il 2007 e nel quadro del programma pluriennale di 628,81 M€ :

- ✓ La Francia avrà notificato, tramite l'AFITF, l'impegno di 8,58 M€ supplementari,
- ✓ L'Italia avrà notificato l'impegno di 8,58 M€ supplementari, di cui 2,88 M€ al di sopra dei fondi attualmente disponibili (303 M€ ossia il 50% di un programma inizialmente fissato da RFI a 606 M€)
- ✓ L'Unione Europea avrà notificato una partecipazione di 17,16 M€, questi cifri rimangono da confermare nel quadro della revisione del PP6 2007-2013.

L'occasione è gradita per porgerLe i miei più cordiali saluti.

**François LÉPINE**



RAPPORT D'AVANCEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL "JURIDIQUE, ECONOMIQUE ET FINANCIER"

RAPPORTO SULLO STATO D'AVANZAMENTO DEI LAVORI DEL GRUPPO "GIURIDICO, ECONOMICO E FINANZIARIO"

**RAPPORTO DI ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO GIURIDICO-ECONOMICO-FINANZIARIO**

**PREMESSA**

E' stato aggiornato il presente rapporto sulla base della consegna n. 67, trasmessa da LTF al gruppo di lavoro in data 2.12.2006 e presentata in occasione della riunione congiunta dello stesso gruppo in data 6.12.2006.

L'attività del gruppo di lavoro "Giuridico-economico-finanziario" si espleta lungo due linee principali, rappresentate:

- dagli studi giuridico-finanziari la cui finalità è la definizione delle modalità di realizzazione dell'infrastruttura nella prospettiva del suo finanziamento da parte degli Stati in condizioni ottimali);
- dagli studi economici (la cui finalità è la definizione dei metodi e criteri per la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dunque come corollario la capacità di autofinanziamento del progetto).

Le istruttorie condotte dal gruppo nell'attuale fase di studi definitivi hanno, quindi, ad oggetto i documenti elaborati da e per conto di LTF nell'ambito individuato dalle due linee d'azione come sopra indicate.

Obiettivo del presente rapporto è quello di aggiornare la CIG sullo stato di avanzamento nonché sui primi significativi risultati dei suddetti studi.

**STUDI GIURIDICI- FINANZIARI**

**1. PREMESSA**

Gli studi giuridici e finanziari hanno lo scopo di fornire gli approfondimenti necessari per permettere alla CIG di fornire ai due Governi tutte le informazioni necessarie per una scelta argomentata sul montaggio giuridico e finanziario per la costruzione e la gestione dell'opera.

La prima fase di studi giuridici e finanziari ha fatto progressi rilevanti nel corso del 2006. Una seconda fase sarà caratterizzata

**RAPPORT D'ACTIVITÉ DU GROUPE DE TRAVAIL JURIDIQUE, ÉCONOMIQUE ET FINANCIER**

**INTRODUCTION**

Le ce rapport a été mis à jour sur la base de la soumission n. 67, que LTF a transmise au groupe de travail le 2/12/06 et présentée à l'occasion de la réunion conjointe du même groupe du 6/12/06.

L'activité du groupe de travail "Juridique, économique et financier" s'effectue dans deux directions essentielles :

- les études juridiques et financières (avec l'objectif de définir le modèle de réalisation de l'infrastructure en vue de permettre son financement par les Etats dans des conditions optimales) ;
- les études économiques (avec l'objectif de définir des méthodes et des critères pour la détermination de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et donc en corollaire la capacité d'autofinancement du projet).

Les instructions menées par le groupe dans la phase actuelle des études définitives ont donc pour objet les documents élaborés par et pour le compte de LTF dans le cadre déterminé par les deux lignes d'action, comme indiqué ci-dessus.

L'objectif du présent rapport est d'informer la CIG sur l'état d'avancement ainsi que sur les premiers résultats significatifs des études en question.

**ÉTUDES JURIDIQUES ET FINANCIÈRES**

**1. PRESENTATION**

Les études juridiques et financières ont pour but de fournir les approfondissements nécessaires pour permettre à la CIG de présenter aux deux gouvernements toutes les informations nécessaires à leur choix éclairé de montage juridique et financier pour la construction et l'exploitation de l'ouvrage.

La première phase des études juridiques et financières a progressé de manière importante au cours de l'année 2006. Une deuxième phase



dall'approfondimento dello schema scelto.	viendra ensuite approfondir le schéma retenu.
<p>La prima fase di studi si compone di quattro tappe. Le prime due tappe, eseguite nel corso del 2006, hanno avuto ad oggetto, la prima (Consegna 50), lo stato degli studi precedenti e la definizione del programma degli studi giuridici e finanziari definitivi e, la seconda (Consegna 62, 64 e completata dalla 67) la definizione delle condizioni di attuazione pratica dei vari schemi il cui studio era stato richiesto. La tappa 3 è stata avviata nel mese di luglio con il sondaggio di mercato i cui risultati sono stati presentati a novembre nel "Rapporto di analisi dei rischi" e la cui discussione è stata avviata il 17/11/06. L'obiettivo di questa tappa è l'elaborazione degli schemi di riferimento per il montaggio, schemi che saranno valutati e discussi nel corso della 4° ed ultima tappa di questa fase.</p>	<p>La première phase se décompose en quatre étapes. Les deux premières étapes, réalisées au cours de l'année 2006, consistaient, pour la première (soumission 50), à faire le point sur les études antérieures et à définir le programme des études juridiques et financière de l'APR et, pour la seconde (soumission 62, 64 et complétée par la 67), à déterminer les conditions de mise en oeuvre opérationnelle des différents schémas dont l'étude avait été retenue. La 3<sup>e</sup> étape a été lancée au mois de juillet avec le sondage de marché, dont les résultats ont été présentés dans le « Rapport d'analyse des risques » au mois de novembre, et ont commencé à être discutés le 17/11/06. L'objectif de cette étape est l'élaboration des schémas de référence pour les montages, schémas qui seront évalués et départagés au sein de la 4<sup>e</sup> et dernière étape de cette phase.</p>
<p>Gli studi non hanno ancora prodotto i risultati attesi a causa del ritardo rispetto al calendario originario che prevedeva la conclusione di questa prima fase di studi entro 11 mesi dall'avvio e quindi entro luglio 2006. In base alle conclusioni di questa fase, la CIG avrebbe dovuto formulare una proposta per gli Stati entro la fine dello stesso anno.</p>	<p>Les études n'ont pas encore produit les résultats attendus à cause du retard sur le calendrier d'origine qui prévoyait la conclusion de cette première phase dans les 11 mois suivant son lancement et donc avant juillet 2006. Sur la base des conclusions de cette phase, la CIG aurait dû formuler une proposition pour les Etats avant la fin de cette année.</p>
<p><b>2. SCHEMI DI RIFERIMENTO (CFR ALLEGATI)</b></p>	<p><b>2. SCHEMAS DE REFERENCE</b></p>
<p>Gli schemi attualmente oggetto di studio e di raffronto rappresentano delle varianti dei tre schemi principali, che differiscono per il livello di coinvolgimento del PP e del settore privato.</p>	<p>Les schémas actuellement étudiés et comparés constituent des variantes des 3 schémas principaux, qui diffèrent selon le niveau d'implication du PP et du secteur privé.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schema 0: Committente pubblico</b> Un Promotore pubblico (PP), i cui azionisti saranno pubblici (i due Stati, RFI e RFF potrebbero farne parte, come anche eventualmente gli enti territoriali), è incaricato del finanziamento, della costruzione e della gestione<sup>1</sup> dell'opera. Il PP affida l'appalto per la costruzione dell'opera, procedendo mediante una</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schéma 0 : maîtrise d'ouvrage publique.</b> Un Promoteur Public (PP), dont les actionnaires seront publics (les deux Etats, RFF et RFI pourraient en faire partie, ainsi qu'éventuellement des collectivités territoriales) est chargé du financement, de la construction et de l'exploitation<sup>1</sup> de l'ouvrage. Le PP attribue la construction de l'ouvrage par appel d'offres, en</li> </ul>

<sup>1</sup> Sur le terme "exploitation" l'on distingue l'exploitation technique (entretien et renouvellement), l'exploitation commerciale (definition et vente des sillons) et l'exploitation de la sécurité de la circulation; sur ce point voir le tableau annexe concernant les positions de RFI et RFF.  
Sul termine gestione si distingue: la gestione tecnica (manutenzione e rinnovo), la gestione commerciale (definizione e vendita delle tracce orarie) e la gestione della sicurezza della circolazione; sul punto cfr tab alléga in merito alle posizione di RFI e RFF

<p>divisione in lotti o un unico contratto con un Contraente generale. Il Promotore pubblico beneficia della garanzia finanziaria degli Stati ed a questo titolo, il suo rischio, agli occhi dei finanziatori, è assimilato a quello degli Stati. Sono oggetto di esame tre varianti (oltre allo schema base):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>lo schema 0 parapubblico</u>: le garanzie finanziarie offerte dagli Stati al PP sono limitate ad un determinato numero di anni di anni dopo la messa in esercizio. L'interesse principale per questo tipo di montaggio potrebbe essere di consentire un deconsolidamento, in parte, del debito del PP (a questo proposito è necessaria una conferma di Eurostat);</li> <li>- <u>lo schema 00</u>: il PP è unicamente responsabile del finanziamento e della costruzione dell'opera, essendo quest'ultimo trasferito così come gli impegni finanziari collegati in fase di esercizio a RFF e RFI,</li> <li>- <u>lo schema 00 variante</u>: il PP è responsabile del finanziamento e della costruzione delle sole opere d'ingegneria civile, che trasferisce ad RFI e RFF in fase di esercizio. Gli impianti sono realizzati tramite un PPP avente ad oggetto costruzione ed esercizio.</li> </ul> <p>• <b>Schema 3</b>: PPP sull'insieme dell'opera (opere di ingegneria civile e impianti). Il PP affida ad un partner privato, attraverso una procedura in concorrenza, la progettazione, la costruzione, una parte del finanziamento, la manutenzione ed l'ammodernamento dell'opera. Il partner privato è remunerato in fase di esercizio da un canone di disponibilità corrisposto dal PP.</p> <p>• <b>Schema 4</b>: PPP sugli impianti Il PP è responsabile del finanziamento e della costruzione delle sole opere d'ingegneria civile. La progettazione, costruzione, finanziamento, gestione tecnica e manutenzione sia degli impianti che delle opere di ingegneria civile,</p>	<p>procédant par allotissement ou par un contrat unique avec une (<i>general contractor</i>) entreprise générale. Le Promoteur Public bénéficie de la garantie financière des Etats et à ce titre, son risque, aux yeux des prêteurs, est assimilé à celui des Etats. Trois variantes (en plus de ce schéma de base) sont évoquées:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>le schéma 0 parapublic</u>: la garantie financière offerte par les Etats au Promoteur Public est limitée à compter d'un certain nombre d'années après la mise en service. L'intérêt principal de ce type de montage pourrait être de permettre de déconsolider, dans une certaine mesure, la dette portée par le PP (ceci nécessite d'être confirmé par Eurostat);</li> <li>- <u>le schéma 00</u>: le PP est uniquement responsable du financement et de la construction de l'ouvrage, celui-ci étant transféré ainsi que les engagements financiers attachés en phase d'exploitation à RFF et RFI,</li> <li>- <u>le schéma 00 variante</u>: le PP est responsable du financement et de la construction des seuls ouvrages de génie civil, qu'il transfère à RFF et RFI en phase d'exploitation. Les équipements font l'objet d'un PPP portant sur leur construction et leur exploitation.</li> </ul> <p>• <b>Schéma 3</b>: PPP sur l'ensemble de l'ouvrage (génie civil + équipements) Le PP confie après mise en concurrence à un partenaire privé la conception, la construction, une partie du financement, l'entretien et le renouvellement de l'ouvrage. Le partenaire privé est rémunéré en phase d'exploitation par des redevances de disponibilité payées par le PP.</p> <p>• <b>Schéma 4</b>: PPP sur les équipements Le PP est responsable du financement et de la construction des seuls ouvrages de génie civil. La conception, la construction, le financement, la gestion technique de l'ouvrage et l'entretien des équipements ainsi que l'entretien des ouvrages</p>
--	---

<p>sono attribuiti ad un partner privato. Il partner privato è remunerato in fase di esercizio da un canone di disponibilità corrisposto dal PP.</p>	<p>de génie civil sont confiés à un partenaire privé. Le partenaire privé est rémunéré en phase d'exploitation par des redevances de disponibilité payées par le PP.</p>
<p>Per gli schemi 3 e 4, restano ugualmente da determinare le missioni in fase di esercizio che è possibile/pertinente, in termini di costi di sicurezza e di coerenza di missione, trasferire al partner privato, oltre alla semplice manutenzione ed ammodernamento.</p>	<p>Pour les schémas 3 et 4, il reste également à déterminer les missions en phase d'exploitation qu'il est possible/pertinent, en termes de coûts, de sécurité et de cohérence de mission, de transférer au partenaire privé, au delà du simple entretien et du renouvellement.</p>
<p><b>3. OTTIMIZZAZIONE FINANZIARIA DEGLI SCHEMI DI ATTUAZIONE</b></p>	<p><b>3. OPTIMISATION FINANCIERE DES SCHEMAS DE REALISATION</b></p>
<p>LTF ed i consulenti hanno fornito alcuni primi elementi di analisi finanziaria in relazione ai differenti montaggi possibili. Questi elementi, tuttavia, non sono stati ancora esaminati dal gruppo di lavoro, in particolare le cifre sono state fornite solo in modo indicativo.</p>	<p>LTF et ses consultants ont fourni des premiers éléments d'analyse financière des différents montages possibles. Ces éléments n'ont cependant pas encore été examinés par le groupe de travail, en particulier les éléments chiffrés, qui ne sont donnés que de manière indicative.</p>
<p>Nello schema Pubblico (0) la gran parte delle fonti di copertura dei fabbisogni per investimenti viene da contributi pubblici degli Stati e dell'UE (al riguardo sono allo studio nuove procedure di acquisizione dei contributi dell'UE, per agevolare l'erogazione dei medesimi in funzione dei fabbisogni in fase di costruzione, basate sulla possibilità di utilizzare la BEI come polmone di accumulo dei fondi medesimi e come regolatore dell'erogazione nelle fasi successive).</p>	<p>Dans les schémas publics (0) la grande partie des sources de financement face aux besoins d'investissements provient de contributions publiques des États et de l'UE (à ce propos, de nouvelles procédures d'attribution des subventions de l'UE sont à l'étude, pour faciliter leur attribution en fonction des besoins en phase de construction, basées sur la possibilité d'utiliser la BEI comme relais pour ces fonds et comme régulateur de l'attribution dans les phases successives).</p>
<p>Nello schema 0 il debito contratto dal Promotore Pubblico, è considerato debito degli Stati e, come tale, beneficia di un minor costo (spread più bassi) e di possibili maggiori durate (nel caso si ipotizza fino a 40 anni); essendo consolidato nel debito pubblico, verrebbe limitato nell'importo per evitare un eccessivo peso sui bilanci degli Stati.</p>	<p>Dans les schémas 0, la dette contractée par le promoteur public peut être considérée comme une dette des États et bénéficie ainsi d'un coût faible (<i>spread</i> plus bas) et de durées de remboursement plus longues (jusqu'à 40 ans); si elle était par ailleurs consolidée dans la dette publique, elle serait à montant limité et éviterait de peser excessivement sur les budgets des États.</p>
<p>Nello schema 3, al contrario, l'ottimizzazione finanziaria si basa proprio sulla massimizzazione della copertura finanziaria ottenibile da fonti di debito bancario a medio e lungo termine. Tale massimizzazione è possibile in presenza di una corretta allocazione dei rischi tra Promotore Pubblico (PP) e Privato. In tale schema giuridico le simulazioni effettuate sembrerebbero giungere ad un limite di indebitamento posizionato a circa</p>	<p>Dans le schéma 3, au contraire, l'optimisation financière se base sur la maximisation de la couverture financière que l'on peut obtenir des sources de dette bancaire à moyen et long terme. Cette maximisation est possible avec une allocation correcte des risques entre PP et partenaire privé. Dans un tel schéma juridique, les simulations effectuées sembleraient atteindre une limite d'endettement positionnée autour de 4</p>

euro 4 mld, con un rapporto di contribuzione pubblica nel piano fonte impieghi relativo alla fase di costruzione del 60% (il 40% verrebbe da capitale di rischio privato, equity, e da fonti di debito).

Va segnalato che nel caso dello schema 3 le fonti di debito, essendo concesse su base "non-recourse" o "limited-recourse", avrebbero un costo (spread) considerevolmente più elevato rispetto al debito dello schema 0 (nello schema 3 gli spread oscillano tra 125-155 bps) e durate del periodo di rimborso che non supererebbero i 25 anni (complessivamente 35 di cui 10 di utilizzo in fase di costruzione). In fase di esercizio lo schema 3 prevede canoni di disponibilità corrisposti dal PP al Privato necessari a coprire i costi fissi e variabili di gestione, manutenzioni e ammodernamento, il servizio del debito e la remunerazione del capitale di rischio del Privato a condizioni di mercato. Le simulazioni effettuate da LTF mostrano un valore di tale canone di disponibilità pari ad Euro 506 mil/anno. Per la parte non coperta da pedaggi sarebbero necessari contributi pubblici in capo agli Stati determinati nelle medesime simulazioni in complessivi Euro 10714 mil nei trenta anni di esercizio.

#### 4. RIPARTIZIONE DEI RISCHI E DELLE FUNZIONI TRA I SOGGETTI COINVOLTI

Al fine di completare la valutazione degli schemi proposti, alcune questioni specifiche sono state poste al mercato (imprese del settore costruzioni ed istituti finanziari), questioni a volte comuni a più schemi. Le risposte ottenute hanno il merito di dare una prima visione delle attese del mercato, e potranno, a questo titolo, alimentare le riflessioni del gruppo di lavoro. In questa fase tuttavia, il gruppo di lavoro si limita a riportare le varie opzioni al fine di sottoporle alla decisione dei Governi.

E' necessario ricordare che l'analisi del mercato è solo uno degli elementi che concorre alla scelta della modalità di attuazione, scelta che dovrà essere fatta soprattutto alla luce di ulteriori elementi, soprattutto considerata la parzialità delle indicazioni che provengono dal mercato.

Md €, avec un apport de subventions publiques dans le plan prévisionnel relatif à la phase de construction de 60% (les 40% restant étant composés de fonds propres, equity, et de dette).

Il faut signaler que dans le cas du schéma 3, les sources de dettes étant concédées sur des bases « non-recourse » ou « limited-recourse », elles auraient un coût (spread) considérablement plus élevé par rapport à la dette du schéma 0 (dans le schéma 3 les spreads oscillent entre 125-155 bps) et une durée de remboursement qui ne dépasserait pas 25 ans (35 en tout, dont 10 en phase de construction). En phase d'exploitation, le schéma 3 prévoit des redevances de disponibilité versées par le PP au partenaire privé, nécessaires pour couvrir les coûts fixes et variables d'exploitation, de maintenance et renouvellement, le service de la dette et la rémunération des fonds propres du partenaire privé aux conditions du marché. Les simulations effectuées par LTF (mais non validées à ce stade) estime le de cette redevance de disponibilité à 506 M€/an. Pour la partie non couverte par les péages, le montant des subventions publiques, et en premier lieu des Etats, serait de 10714 M€ pour les 30 ans d'exploitation.

#### 4. REPARTITION DES RISQUES ET DES FONCTIONS ENTRE ACTEURS

Afin de compléter l'évaluation des schémas proposés, certaines questions plus précises ont été posées au marché (panel d'entreprises du secteur de la construction et du secteur financier), questions parfois communes à plusieurs schémas. Les réponses obtenues ont le mérite de donner une première vision de l'appétence du marché, et pourront, à ce titre, alimenter les réflexions du groupe de travail. A ce stade néanmoins, le groupe de travail se limite à documenter les différentes options afin de les soumettre au choix éclairé des gouvernements.

Il est nécessaire de rappeler que l'analyse du marché est seulement l'un des éléments qui concourent au choix de la modalité de réalisation, choix qui devra surtout être fait à la lumière d'éléments ultérieurs, étant donné en particulier la partialité des indications qui

<p>Si nota globalmente l'interesse del mercato per un modello di partenariato, con una minore propensione a modelli di partenariato da parte del mercato italiano legato ancora a schemi più tradizionali. Meritano di essere segnalati i seguenti punti di riflessione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>politica tariffaria</u>: in tutti i modelli di attuazione, le tariffe dei pedaggi sulla sezione internazionale sarebbero determinate dagli Stati;</li> <li>- <u>commercializzazione delle tracce</u>: in quanto l'utilizzo dell'opera dipende solo marginalmente dall'azione del PP o del partner privato (per la qualità di servizio), non è previsto in questa fase di affidare al PP la gestione commerciale. La commercializzazione delle tracce sarebbe dunque realizzata da RFF e RFI attraverso la costituzione di un organismo comune. I ricavi della parte comune sarebbero trasferiti al PP al netto delle spese di commercializzazione;</li> <li>- <u>gestione della circolazione</u>: potrà essere attribuita ai gestori nazionali (SNCF/GID e RFI), al PP (schema 0) o al partner privato (schemi 3 e 4). Questo argomento è ancora oggetto di discussione, con una posizione chiara di RFI che ritiene impossibile qualsivoglia trasferimento;</li> <li>- <u>gestione della linea storica</u>: tale questione resta da definire come anche il tipo di traffico ammesso sulla LS;</li> <li>- <u>divisione in lotti dei lavori o contratto unico a Contraente generale (schema 0)</u>: il contratto unico, oltre a ricevere la preferenza del mercato, permette la riduzione dei tempi, una gestione contrattuale più semplice ed una semplificazione del lavoro del PP. La divisione in lotti potrebbe tuttavia favorire la concorrenza in occasione delle gare d'appalto. LTF ha prodotto una prima</li> </ul>	<p>provengono dal mercato.</p> <p>On note globalement une réaction favorable du marché aux schémas de type partenariat public-privé, avec une moindre propension aux modèles de partenariat de la part du marché italien. - Les points particuliers suivants de la réflexion méritent d'être signalés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>politique tarifaire</u> : dans l'ensemble des montages, les tarifs des péages sur la section internationale seraient encadrés par les Etats;</li> <li>- <u>commercialisation des sillons</u> : la fréquentation de l'ouvrage n'étant liée à l'action du PP ou du partenaire privé qu'à la marge (via la qualité de service), il n'est pas envisagé à ce stade de leur confier au PP de mission d'exploitation commerciale. La commercialisation des sillons serait donc réalisée par RFF et RFI qui mettraient en place un guichet commun. La recette correspondant à la partie commune serait reversée au PP après déduction des frais de commercialisation;</li> <li>- <u>gestion des circulations</u>: celle-ci pourrait être attribuée aux exploitants nationaux (SNCF/GID et RFI), au PP (schéma 0) ou au partenaire privé (schémas 3 et 4). Cette question est encore largement débattue, avec une position claire de RFI qui estime impossible un quelconque transfert ;</li> <li>- <u>gestion de la ligne historique</u> : cette question demeure non tranchée, de même que le type de trafics encore admis sur la LH ;</li> <li>- <u>allotissement des travaux ou contrat unique avec une entreprise générale (schéma 0)</u> : outre qu'il a la préférence du marché, le contrat unique permet une réduction des délais, une facilitation de la gestion contractuelle et une facilitation du travail du PP. L'allotissement pourrait cependant favoriser la concurrence lors des appels d'offres de travaux. Une première proposition</li> </ul>
---	---

<p>proposta di divisione in lotti;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>ripartizione dei rischi tra pubblico e privato (schemi 3 e 4)</u>: rischio di costruzione (in particolare geologico), rischio di traffico. Le risposte al sondaggio di mercato da parte delle imprese sono naturalmente prudenti sulla questione del trasferimento dei rischi; comunque, i risultati del sondaggio sembrano confermare la fattibilità di un meccanismo di condivisione del rischio geologico tra il settore pubblico e quello privato. D'altronde l'analisi proseguirà sulla possibilità di attuare un dispositivo di interessamento che permetta di collegare il livello di remunerazione al traffico e alla qualità del servizio fornito; il rischio geologico potrebbe essere generalmente accettato dalle imprese in presenza di contratti che prevedono dei range di caratteristiche geologiche a fronte di prezzi forfetari.</li> <li>- <u>deconsolidamento del debito</u>: dei contatti sono stati presi per chiarire questa questione con Eurostat e le istituzioni nazionali. L'oggetto della discussione è legato al rispetto da parte degli Stati dei criteri di Maastricht e alla necessità di limitare il loro indebitamento. Il risultato dipende in parte dal trasferimento dei rischi di costruzione e di traffico;</li> <li>- <u>proprietà dell'infrastruttura</u>: la determinazione del proprietario dell'opera ha un impatto in termini di consolidamento / deconsolidamento del debito afferente. I regimi giuridici sono attualmente differenti in Francia e in Italia.</li> </ul> <p>Alcune questioni infine sono e saranno oggetto di note e di studi specifici da parte dei consulenti di LTF. Si tratta in particolare delle questioni di ottimizzazione finanziaria, del ruolo e della forma del promotore pubblico e dell'applicazione dei criteri di Maastricht.</p>	<p>d'allotissement a été produite par LTF ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>partage des risques entre public et privé (schémas 3 et 4)</u>: risque de construction (en particulier géologique), risque de trafic. Les réponses au sondage de marché de la part des entreprises sont naturellement prudentes sur la question des transferts de risques; toutefois, les résultats du sondage semblent valider la faisabilité d'un mécanisme de partage du risque géologique entre secteurs public et privé. Par ailleurs, l'analyse sera poursuivie sur la possibilité de mettre en place un dispositif d'intéressement permettant de lier le niveau de rémunération au trafic et à la qualité du service fourni. Le risque géologique pourrait être généralement accepté par les entreprises, à condition que les contrats lient les prix forfaitaires aux caractéristiques géologiques.</li> <li>- <u>déconsolidation de la dette</u>: des contacts ont été pris afin d'éclaircir cette question avec Eurostat et les instituts nationaux. L'enjeu de la discussion est lié au respect par les Etats des critères de Maastricht et à la nécessité de limiter leur endettement. Son résultat dépend pour part du transfert des risques de construction et de trafic ;</li> <li>- <u>propriété de l'infrastructure</u>: la détermination du propriétaire de l'ouvrage a un impact en termes de consolidation / déconsolidation des dettes afférentes. Les régimes juridiques sont actuellement différents en France et en Italie.</li> </ul> <p>Certaines questions enfin ont fait et feront l'objet de notes et d'études spécifiques de la part des consultants de LTF. Il s'agit notamment des questions d'optimisation financière, du rôle et de la forme du promoteur public, et de l'application des critères d'Eurostat</p>
--	---

**5. PROCEDURA DI COMPARAZIONE DEI DIFFERENTI SCHEMI**

Il gruppo di lavoro non ha ancora definito lo svolgimento degli studi giuridici successivi. Tuttavia le tappe successive sono intraprese per pervenire alla scelta del montaggio:

- i. definizione dettagliata di uno schema di riferimento per ognuno dei tre schemi principali e delle basi metodologiche secondo le quali gli schemi saranno comparati;
- ii. definizione dei criteri quantitativi e qualitativi per la comparazione degli schemi;
- iii. simulazioni finanziarie degli schemi di riferimento integranti i rischi, definizione dei risultati e validazione da parte del gruppo di lavoro GEF;
- iv. comparazione degli schemi.

**STUDI ECONOMICI**

**1. Studi di traffico**

Per il Progetto di Riferimento sono stati condotti nuovi studi di traffico, sia per il traffico su tutto l'arco alpino che per il corridoio Torino-Lione. A differenza degli studi presentati nel Progetto Preliminare e nella Dichiarazione di Pubblica Utilità, questi nuovi studi tengono conto del traffico tra il 1999 ed il 2004, che sono stati caratterizzati da una forte diminuzione del traffico ferroviario tra l'Italia e la Francia e un trasferimento dei transiti verso i valichi svizzeri e austriaci. Due scenari sono stati simulati fin'ora: uno scenario di base ed uno scenario basso. Altri scenari saranno simulati sulla base dei risultati dei lavori del gruppo trasferimento modale.

La tabella allegata sintetizza i risultati degli studi di traffico merci, presentati nella loro totalità nella Consegna 46 di LTF del 4/12/06. Questa Consegna, essendo ancora oggetto di discussione nel gruppo di lavoro, non è ancora approvata e i risultati non vengono forniti che in maniera provvisoria ed indicativa.

**5. PROCESSUS DE COMPARAISON DES DIFFERENTS MONTAGES**

Le groupe de travail n'a pas encore fixé le déroulement de la suite des études juridiques. Néanmoins, les étapes suivantes sont envisagées pour aboutir au choix du montage :

- i. définition détaillée d'un schéma de référence pour chacun des 3 schémas principaux et des fondements méthodologique selon lesquelles les schémas seront comparés
- ii. définition de critères quantitatifs et qualitatifs de comparaison des schémas;
- iii. simulations financières des schémas de référence intégrant les risques, stabilisation des résultats et validation par le groupe de travail JEF;
- iv. comparaison des schémas.

**ETUDES ECONOMIQUES**

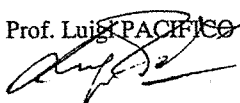
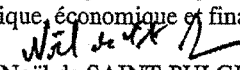
**1. Etudes de trafic**

De nouvelles études de trafic ont été réalisées pour l'Avant Projet de Référence, tant pour l'ensemble des trafics à travers l'arc alpin que pour le corridor Lyon-Turin. Par rapport aux études présentées dans l'Avant Projet Sommaire et dans la Déclaration d'Utilité Publique, ces nouvelles études tiennent compte des trafics relevés entre 1999 et 2004, qui ont été marqués par une forte baisse des trafics ferroviaires franco-italiens et un report des trafics de transit vers les passages suisses et autrichiens. Deux scénarios ont été simulés à ce stade : un scénario de base et un scénario bas<sup>2</sup>. D'autres scénarios seront simulés, sur la base des résultats des travaux du groupe report modal.

Le tableau joint en annexe synthétise les résultats des études de trafic fret, présentés dans leur intégralité dans la soumission 46 de LTF du 04/12/06. Cette soumission est cependant encore discutée au sein du groupe de travail, elle n'est pas validée et les résultats ne sont donnés que de manière provisoire et indicative.

<u>2. Studi sui pedaggi</u>	<u>2. Etudes sur les péages</u>
<p>Gli studi sui pedaggi, sulla base degli studi sulle tariffe condotte in fase di studi preliminari, hanno come obiettivo la determinazione “ dei livelli di pedaggio sulle diverse tratte del perimetro di studio Torino-Lione” rappresentate da: a) la parte comune,; b) le linee di accesso merci e viaggiatori sul lato francese e su quello italiano; c) la linea storica tra S.J. de Maurienne e Bruzolo.</p>	<p>Les études sur les péages, sur la base des études sur les tarifs en phase d'étude préliminaires, ont pour objectif la détermination des “niveaux de péage sur les différents tronçons du périmètre d'étude Lyon-Turin”, c'est-à-dire tant sur la partie commun que sur les lignes d'accès marchandises et voyageurs du côté français et italien et sur la ligne historique entre St. J. De Maurienne et Bruzolo.</p>
<p>Gli studi economici sui pedaggi sono contenuti nella Consegna n. 55 di LTF del 5 maggio 2006 “Metodi di valutazione dei pedaggi di infrastruttura”.</p> <p>La Consegna è stata oggetto di discussione con il Comitato degli operatori ferroviari e con i due gestori nazionali nel corso della riunione del 26/09/06.</p>	<p>Les études économiques sur les péages figurent déjà dans la soumission n. 55 de LTF du 5/5/06 – “Méthodes d'évaluation des péages d'infrastructure”.</p> <p>La soumission a fait l'objet d'une discussion avec le comité des exploitants ferroviaires et avec les deux exploitants nationaux au cours de la réunion du 26/09/06.</p>
<p>Sono stati utilizzati cinque metodi per valutare il pedaggio, nell'ambito dei quali si distinguono due approcci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <u>approccio orientato ai costi</u>: quali pedaggi permetterebbero di coprire i costi marginali di gestione, i costi di gestione (marginali e fissi) o l'insieme dei costi di gestione e di costruzione?</li> <li>✓ <u>l'approccio orientato al mercato</u>: quali livelli di pedaggio consentirebbero di considerare l'abbassamento dei costi di esercizio da una parte e dall'altra i ricavi aggiuntivi (capacità contributiva) procurate dall'opera agli operatori?</li> </ul>	<p>Cinq méthodes sont utilisées pour évaluer les péages, parmi lesquelles on distingue deux approches :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>l'approche orientée vers les coûts</u> : quels péages permettraient de couvrir les coûts marginaux d'usage, les coûts d'usage (marginaux et fixes) ou l'ensemble des coûts d'usage et de construction ?</li> <li>- <u>l'approche orientée vers le marché</u> : quels péages permettraient de capter les baisses de coûts d'exploitation d'une part et d'autre part les surcroûts de recettes (capacité contributive) procurés par l'ouvrage aux opérateurs ?</li> </ul>
<p>I risultati sono contenuti nella Consegna 55 per ciascun metodo, ciascun tipo di treno, ciascuna parte del corridoio Torino-Lione e in relazioni a più orizzonti temporali. La tabella allegata indica, a titolo illustrativo, i risultati al 2030 per 3 tipologie di treno e per la parte comune Saint-Jean de Maurienne – Bruzolo.</p> <p>Questi risultati sono tuttavia provvisori e alimenteranno ancora le discussioni in seno al gruppo di lavoro.</p> <p>Questi risultati saranno rivisti, da un lato, sulla base delle risultanze della discussione tra LTF e il Comitato degli operatori ferroviari, e dall'altro</p>	<p>Les résultats sont donnés dans la soumission 55 pour chaque méthode, chaque type de train, chaque portion du corridor Lyon-Turin et à plusieurs horizons temporels. Le tableau joint en annexe indique, à titre d'illustration, les résultats en 2030 pour 3 types de train et pour la partie commune Saint-Jean de Maurienne – Bruzolo.</p> <p>Ces résultats sont néanmoins provisoires et suscitent encore des discussions au sein du groupe de travail.</p> <p>Ces résultats seront revus sur la base d'une part des résultats des discussions entre LTF et le Comité des Opérateurs ferroviaires et d'autre</p>



<p>sulla base delle conclusioni del gruppo trasferimento modale. LTF, tra l'altro, ha consegnato una nota strategica sulle procedure per la definizione dei pedaggi al fine di chiarire i principi. Questa nota è ancora oggetto di esame da parte del gruppo di lavoro.</p> <p>Fra i principi indicati figurano la necessità di coprire i costi marginali di utilizzo, l'interesse di considerare i vantaggi prodotti dall'opera agli operatori ferroviari e l'auspicio di autofinanziare una parte dell'investimento.</p> <p>Il Presidente del Gruppo di lavoro "Giuridico, economico e finanziario"</p> <p>Prof. Luigi PACIFICO</p> 	<p>part des conclusions du groupe de travail report modal. LTF a par ailleurs soumis une note stratégique sur la procédure de fixation des péages afin d'en éclairer les principes, laquelle note doit encore être discutée par le groupe de travail.</p> <p>Parmi les principes évoqués figurent la nécessité de couvrir les coûts marginaux d'usage, l'intérêt d'une prise en compte des avantages fournis par l'ouvrage aux opérateurs ferroviaires et le souhait d'une part d'autofinancement de l'investissement. Ces principes doivent encore être discutés.</p> <p>Le Chef de la délégation française du groupe juridique, économique et financier</p>  <p>M. Noël de SAINT-PULGENT</p>
---	---

In allegato:

- le tabelle proposte dalla delegazione italiana
- illustrazioni (2 tabelle) dei risultati provvisori degli studi di traffico e di pedaggio

En annexe:

- les tableaux souhaités par la délégation italienne
- illustrations (2 tableaux) des résultats provisoires des études de trafic et des péages



**Allegato n. 1 Modalità di attuazione:**

Schema	Schema Numerazione	Oggetto del contratto	Parti coinvolte	Principali Contratti (da completare una volta disponibili gli elementi da parte dei consulenti)
Schema pubblico base	0	<p>Fase di costruzione: Finanziamento, costruzione, della nuova linea sono affidati ad un Promotore Pubblico (PP) i cui principali azionisti sono RFI e RFF.</p> <p>Il PP affida la realizzazione dell'opera con appalto (tipo General Contractor).</p> <p>Nelle fase di gestione il PP si occupa della manutenzione, del rinnovo e della circolazione/sicurezza della gestione (o RFI/RFF). La commercializzazione delle tratte sarà a carico di RFF/RFI. Allo stesso PP possono essere affidate attività legate alla linea storica (gestione della circolazione, manutenzione e rinnovo).</p>	<p>I due Stati e la CIG</p> <p>RFI ed RFF quali azionisti del PP</p> <p>Eventuali enti locali azionisti del PP</p> <p>Il PP / il General Contractor che esegue i lavori</p> <p>RFI ed RFF in qualità di gestori dopo il completamento</p>	<p>Trattato del 2001</p> <p>Addendum al Trattato e altri accordi binazionali</p> <p>Contratto di appalto dei lavori tra il PP e il General Contractor</p> <p>Contratto di manutenzione ordinaria e straordinaria affidata da RFI a terzi sia per le opere civili sia per l'infrastruttura tecnologica</p>
	0 Parapubblico	<p>Sono previste due possibili forme di garanzia degli Stati: illimitata o limitata, che condizionano i criteri di consolidamento del debito del PP in capo agli Stati (Eurostat) e i pricing delle fonti di finanziamento bancarie.</p>		

Schema Pubblico	00	<p>Fase di costruzione: il PP è responsabile del finanziamento, progettazione e costruzione dell'opera.</p> <p>Al completamento il PP cessa di esistere e trasferisce l'opera (attivo/passivo) a RFI-RFF (nel documento di dice RFI o RFF) che ne curano la manutenzione e rinnovo (gestione tecnica), la commercializzazione delle tracce e la gestione della circolazione / sicurezza.</p>	<p>Il PP / Il General Contractor che esegue i lavori</p> <p>RFI ed RFF in qualità di gestori dopo il completamento</p>	<p>Trattato del 2001</p> <p>Addendum al Trattato e altri accordi binazionali</p> <p>Contratto di appalto dei lavori tra il PP e il General Contractor</p> <p>Contratto di manutenzione ordinaria e straordinaria affidata da RFI a terzi sia per le opere civili sia per l'infrastruttura tecnologica</p>
Schema misto	00 Variante (introdotto su richiesta di RFI)	<p>Fase di costruzione: il PP provvede al finanziamento, costruzione, delle sole opere civili. Affida inoltre con contratto di PPP (appalto di servizi ?) a un Promotore Privato il finanziamento e la costruzione degli impianti tecnologici.</p> <p>Al termine della costruzione le passività del Promotore Privato sono trasferite in capo a RFI e RFF.</p> <p>Nella fase di gestione il Privato è responsabile della manutenzione e della Disponibilità dell'infrastruttura tecnologica a fronte della quale riceve, in fase di gestione, un canone di disponibilità dalle Reti (RFF e RFI).</p>		

<p>Schema privato</p>	<p>3</p>	<p>Il PP affida a Privati la Concessione di progettazione, costruzione, parte del finanziamento, manutenzione e rinnovo. Il Partner Privato è remunerato in fase di gestione da canoni periodici di disponibilità pagati dal PP che riceve corrispettivi dagli Stati e dalle Reti a fronte della disponibilità dell'infrastruttura. Per la gestione della circolazione gli Stati decidono se metterla in gara o affidarla ai gestori nazionali. In questo schema il PP non avrebbe più senso di esistere. In questo schema i Contributi degli Stati e dell'UE possono essere versati al PP o direttamente al Partner Privato.</p>	<p>I due Stati e la CIG Un concessionario di lavori pubblici Il General Contractor che esegue i lavori delle opere civili e della sovrastruttura tecnologica. RFI ed RFF (o soggetto individuato mediante gara dagli Stati) in qualità di gestori del servizio ferroviario (circolazione, Commerciale e sicurezza) dopo il completamento</p>	<p>Trattato del 2001 Addendum al Trattato e altri accordi binazionali Contratto di concessione tra CIG/Stati e il concessionario per la costruzione e gestione dell'opera. Contratto di appalto dei lavori tra il concessionario e il General Contractor Contratto di "disponibilità" tra il concessionario e il General Contractor che ha eseguito i lavori. La gestione "ferroviaria" (circolazione, Commerciale e sicurezza) sarebbe sempre in capo alle reti degli Stati (RFI e RFF)</p>
<p>Schema privato</p>	<p>3.1</p>	<p>Il perimetro della concessione si estende alla manutenzione/rinnovo della linea storica.</p>		
<p>Schema privato</p>	<p>3.2</p>	<p>Il partner privato è responsabile anche della gestione della circolazione e sicurezza della nuova linea e della linea storica La commercializzazione delle tracce è a carico di RFF e RFI.</p>		

Schema pubblico variante	4	<p>Sono affidati al Promotore Pubblico (PP) il finanziamento e la costruzione delle sole opere civili (OC). Il finanziamento, la progettazione e la costruzione della sovrastruttura tecnologica (ST) è affidata dal PP ad un Partner Privato (PPR).</p> <p>In fase di gestione il Partner Privato provvede alla manutenzione e rinnovo di OC+ST. Il Privato riceve in fase di esercizio un canone di disponibilità dal PP.</p> <p>vengono esaminate due opzioni tecniche nell'ambito dello Schema 4: il trasferimento al partner privato della manutenzione e del rinnovamento della linea storica, ed il trasferimento della gestione delle circolazioni al partner privato.</p>	<p>I due Stati e la CIG</p> <p>RFI ed RFF quali azionisti del PP</p> <p>Eventuali enti locali azionisti del PP</p> <p>Il PP / Il General Contractor che esegue i lavori delle sole opere civili</p> <p>Un concessionario di lavori pubblici per la costruzione e gestione tecnica dell'infrastruttura tecnologica</p> <p>RFI ed RFF (o soggetto individuato mediante gara degli Stati) in qualità di gestori del servizio ferroviario dopo il completamento</p>	<p>Trattato del 2001</p> <p>Addendum al Trattato e altri accordi binazionali</p> <p>Contratto di appalto dei lavori tra il PP e il General Contractor per le sole opere civili</p> <p>Contratto di concessione tra il PP (o la CIG/Stati) e il concessionario per la costruzione e gestione (messa in disponibilità, manutenzione ordinaria e straordinaria) dell'infrastruttura tecnologica</p> <p>Contratto di gestione tra il proprietario dell'infrastruttura e il gestore del servizio ferroviario (gestione commercializzazione tracce, tecnica, rinnovi, ecc.)</p>
	4.1	<p>Il perimetro della concessione si estende alla manutenzione/rinnovo della linea storica.</p>		
	4.2	<p>Il partner privato è responsabile anche della gestione della circolazione e sicurezza della nuova linea e della linea storica</p> <p>La commercializzazione delle tracce è a carico di RFF e RFI.</p>		

**Allegato – 2 – Posizioni espresse dalle reti**

	Punti di accordo RFI-RFF:	Posizione RFI	Posizione RFF
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commercializzazione tracce</li> </ul>	In capo ad RFI e RFF		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestione linea storica</li> </ul>	RFL-RFF, comunque non trasferita al Promotore Pubblico		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestione circolazione e sicurezza</li> </ul>	RFL-RFF, comunque non trasferita al Partner Privato in caso di PPP	RFI / RFF e in nessun caso in capo al Promotore Pubblico qualunque sia lo schema adottato	RFF è aperta al Promotore Pubblico
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scopo del Promotore Pubblico nello schema pubblico</li> </ul>		Cessa la sua attività alla consegna dell'opera realizzata ad RFI-RFF	Questione aperta da definire

**Allegato 3 - Struttura finanziaria (fase di costruzione)**

**Riepilogo dei Fonti – Impieghi nei diversi schemi analizzati e relative principali condizioni delle fonti di debito**

	Schema	Schema	Schema	Schema	Schema	Schema
	0	3	3	0	3	3
Costruzione	9487	9487		8753	6759	
SPV	238	238		46	274	
Costi periodo prova	17	17		108	408	
IVA	71	71		1173	3793	
Costi finanziari	338	1346		71	71	
Riserva serv. debito		143		0	0	
<b>Totale</b>	<b>10151</b>	<b>11305</b>		<b>10151</b>	<b>11305</b>	

**Principali condizioni delle fonti di debito**

<b>DEBITO SUBORDINATO</b>	<b>108</b>	<b>408</b>
<b>IMPORTI (euro milioni)</b>	Stati	soci
Garanzie	30/70	40/60
Rapporto capitale/subordinato	10	10
Durata (anni)	10	10
Periodo utilizzo (anni)	bullet	bullet
Tipo rimborso	25	25
Spread (bps)	10	10
Commissione mancato utilizzo (bps)	25	25
Commissione up-front (bps)		

<b>DEBITO SENIOR</b>	Schema 0		Schema 3	
	<b>Banche</b>	<b>BEI</b>	<b>Banche</b>	<b>BEI</b>
<b>Finanziatori</b>				
<b>IMPORTI (euro milioni)</b>	<b>587</b>	<b>587</b>	<b>1896</b>	<b>1896</b>
Garanzie	Stati	Stati	<i>non recourse</i>	<i>Banche/Monoline</i>
Debt/Equity			1.25	1.25
DSCR			35	35
Durata (anni)	40	40	10	10
Periodo utilizzo (anni)	10	10	amortising	amortising
Tipo rimborso	amortising	amortising		
Spread (bps) costruzione/gestione	25	10	150/120	10/10
Commissione mancato utilizzo (bps)	10	0	60	13
Commissione up-front (bps)	50	0	120	30



**Allegato 4 - Contributi allocati in fase di esercizio**

**Contributi totali in fase di esercizio  
(milioni di euro)**

Contributi degli Stati in fase di esercizio (somma dei valori annuali non attualizzati)	Schema 0	Schema 00	Schema 3	Schema 4
En 3 ans d'exploitation	176			
En 26 ans		828		
En 28 ans au promoteur public			4300	
En 30 ans			8567	
Netto che riceve il PP			-4300	
<b>Totale</b>	<b>176</b>	<b>828</b>	<b>8567</b>	

**Allegato 5 – Sintesi delle previsioni di traffico (provvisorie)**

	(Mt/an)	2004	2020	2030	2050
Arco alpino, tutte le modalità		143.9	238.1	293.4	431.4
<b>Torino - Lione ( con progetto )</b>		<b>6.6</b>	<b>19.0</b>	<b>39.4</b>	<b>63.9<sup>1</sup></b>
<b>Scenario di base</b>					
- di cui classico+combinato		6.3	13.4	29.9	45.8
- di cui autostrada ferroviaria		0.3	5.6	9.5	18.1
Turino-Lione ( senza progetto )		6.6	15.4	16.4	16.2
Arco alpino, tutte le modalità		143.9	208.9	242.7	315.8
<b>Torino - Lione (total fer)</b>		<b>6.6</b>	<b>17.7</b>	<b>30.7</b>	<b>51.0</b>
- di cui classico + combinato		6.3	12.8	23.1	40.2
- di cui autostrada ferroviaria		0.3	4.9	7.6	10.8
Lyon -Turin (fer sans projet)		6.6	14.0	15.5	16.5

<sup>1</sup> Etant donné la limitation de capacité à environ 22 Mt/an de la nouvelle infrastructure (et donc à 40 Mt/an pour le doublet ligne nouvelle – ligne historique), les chiffres en 2050 doivent être interprétés avec prudence.

**Allegato 6 – Illustrazione dei livelli di pedaggio della parte comune secondo i diversi metodi (provvisorio)**

Nel 2017

(€/tr.km)	Pedaggio attuale	Metodi orientati ai costi			Metodi orientati al mercato	
		Costo marginale di utilizzo	Costo di funzionamento	Costo invest. + funzionam.	Guadagni d'esercizio	Capacità contributiva
<b>Combinato</b>	<b>2.33</b>	7.06	24.95	69.68	38.12	-5.70
<b>AF</b>	<b>2.87</b>	7.77	24.76	67.26	-	0
<b>TGV</b>	<b>3.32</b>	1.97	38.03	128.17	6.66	32.25

Nel 2030

(€/tr.km)	Pedaggio attuale	Metodi orientati ai costi			Metodi orientati al mercato	
		Costo marginale di utilizzo	Costo di funzionamento	Costo invest. + funzionam.	Guadagni d'esercizio	Capacità contributiva
<b>Combinato</b>	<b>2.33</b>	7.06	21.15	65.89	41.46	44.05
<b>AF</b>	<b>2.87</b>	7.77	21.16	63.66	-	4.59
<b>TGV</b>	<b>3.32</b>	1.97	30.02	120.16	6.66	55.20

Allegato 7 – Ipotesi di pedaggio

2017		PARTE COMUNE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE "LNI"						METODI MARKET ORIENTED	
		METODI COST ORIENTED							
	PEDAGGIO ATTUALE	Costi variabili di gestione	Costi variabili e costi fissi gestione	Costi variabili, fissi e costi investimento	Costo marginale sociale*	Risparmio esercizio	Capacità contributiva		
	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km		
Tipo di traffico									
Merci combinato	2,33	7,06	24,95	69,68	2889%	38,12	-5,70		
AF	2,87	7,77	24,76	67,26	2244%	n.a	0		
Viaggiatori	3,32	1,97	38,03	128,17	3762%	6,66	32,25		

\* Costi variabili di gestione + costo del rumore  
 \*\* da determinare

2030		PARTE COMUNE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE "LNI"						METODI MARKET ORIENTED	
		METODI COST ORIENTED							
	PEDAGGIO ATTUALE	Costi variabili di gestione	Costi variabili e costi fissi gestione	Costi variabili, fissi e costi investimento	Costo marginale sociale*	Risparmio esercizio	Capacità contributiva		
	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km		
Tipo di traffico									
Merci combinato	2,33	7,06	21,15	65,89	2726%	41,46	44,05		
AF	2,87	7,77	21,16	63,66	2118%	n.a	4,59		
Viaggiatori	3,32	1,97	30,02	120,16	3521%	6,66	55,20		

\* Costi variabili di gestione + costo del rumore  
 \*\* da determinare

NOTE

I valori sono espressi in € 1998