

34^a riunione del 27 marzo 2007
34^{ème} réunion du 27 mars 2007

CONCLUSIONI
RELEVÉ DE CONCLUSIONS

La CIG Torino-Lione si è riunita a Roma, per la sua 34^a sessione, il 27 marzo 2007 presso il Ministero delle infrastrutture, secondo l'ordine del giorno approvato in riunione.

Sono presenti:

- per la Delegazione italiana:

Prof. Rainer MASERA, Presidente della CIG,
Ing. Saverio PALCHETTI, Segretario generale della Delegazione italiana,

Componenti effettivi :

Dott. Goffredo SOTTILE, Ministero dell'interno,
Prefetto di Torino,

Arch. Gaetano FONTANA, Ministero delle infrastrutture,

Ing. Roberta DE ROBERTIS, Ministero dell'economia,

Componenti supplenti :

Min. Plen. Sergio Busetto, Ministero degli affari esteri,

Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministero dell'Ambiente,

Assess. Daniele BORIOLI, Regione Piemonte, associato,

Ing. Aldo MANTO, Regione Piemonte, associato,

Presidenti e Capi delegazione di Comitati e gruppi di lavoro

Prof. Luciano ROSINI, Presidente del Comitato AS/AT,

Amb. Achille VINCI GIACCHI, Presidente del gruppo di lavoro Trasferimento modale,

Prof. Luigi PACIFICO, Presidente gruppo "giuridico, economico e finanziario",

Ing. Pasquale CIALDINI, Capo delegazione italiana gruppo "Tecnico-sicurezza",

Segretariato :

Dott. Marco MENNA,

Avv. Margherita BULZACCHELLI,

La CIG Lyon-Turin s'est réunie à Rome, pour sa 34^{ème} séance, le 27 mars 2007 dans les locaux du ministère des infrastructures, afin de traiter l'ordre du jour approuvé en séance.

Étaient présents :

- pour la délégation italienne :

M. Rainer MASERA, président de la CIG,
M. Saverio PALCHETTI, secrétaire général de la délégation italienne,

Membres titulaires :

M. Goffredo SOTTILE, ministère de l'intérieur,
préfet de Turin,

M. Gaetano FONTANA, ministère de l'équipement,

Mme Roberta DE ROBERTIS, ministère de l'économie,

Membres suppléants :

M. Sergio Busetto, ministère des affaires étrangères,

M. Carlo DI GIANFRANCESCO, ministère de l'environnement,

M. Daniele BORIOLI, Région Piémont, associé,

M. Aldo MANTO, Région Piémont, associé,

Présidents et chefs de délégations des comités et groupes de travail

Préf. Luciano ROSINI, présidents du comité sûreté,

M. Achille VINCI GIACCHI, président du groupe de travail « Report Modal »,

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 »,

Secrétariat :

M. Marco MENNA,

Mlle Margherita BULZACCHELLI,

LB

Ing. Andrea SUPERBO,
Dott. Claudio CHIAVOLINI,
Sig. Giovanni NASTASI,

M. Andrea SUPERBO,
M. Claudio CHIAVOLINI,
M. Giovanni NASTASI,

- per la Delegazione francese:

Sig. Louis BESSON, Capo della Delegazione francese,

M.me Marie-Line MEAUX, Segretario generale della Delegazione francese della CIG,

Componenti effettivi:

Sig. Jean-Pierre LACROIX, prefetto della Région Rhône-Alpes, capo della delegazione francese del Comitato AS/AT,

Sig. Bernard MENORET, Ministero delle infrastrutture,

Sig. Serge RABET, Ministero degli affari esteri,

Sig. Rodolphe GINTZ, ministero dell'economia e delle finanze,

Componenti supplenti:

Sig. Christian SAPEDE, prefetto della SAVOIE,

Mme Laure TOURJANSKY, Ministero dell'ambiente,

Sig. Bernard SOULAGE, vice Presidente delegato ai trasporti e alle infrastrutture della Regione Rhône-Alpes, associato,

Presidenti e Capi delegazione di Comitati e gruppi di lavoro

Sig. Frédéric RICO, Presidente gdl TS,

Sig. Claude GRESSIER, Capo delegazione gdl TM,

Sig. Noël de SAINT-PULGENT, Capo gdl GEF,

Segretariato:

Sig. Stéphane FLAHAUT,

Sig. Julien DEHORNOY,

M.me Catherine FERREOL,

Sig. Christian MAISONNIER,

Mme Francine HALLING.

Invitati:

Arch. Mario VIRANO, Presidente Osservatorio,

Sig. Alain BARON, PP6, Commissione europea,

Sig. Hubert du MESNIL, Presidente di RFF,

Sig. Philippe DE MESTER, delegato interregionale RFF,

Sig.ra Laurence VAN PROIJEN, RFF,

Ing. Renato CASALE, Direttore Investimenti, RFI,

Sig. François LEPINE, Presidente di LTF Sas,

Ing. Paolo COMASTRI, Direttore generale di LTF

- 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,

Membres titulaires :

M. le préfet de région Jean-Pierre LACROIX, ministère de l'Intérieur, chef de la délégation française au comité sûreté,

M. Bernard MENORET, ministère de l'équipement, Mr Serge RABET, ministère des Affaires étrangères,

M. Rodolphe GINTZ, ministère de l'économie et des finances,

Membres suppléants :

M. Christian SAPEDE, préfet de la Savoie, ministère de l'Intérieur,

Mme Laure TOURJANSKY, ministère de l'écologie,

M. Bernard SOULAGE, vice-président délégué aux transports et aux infrastructures de la région Rhône-Alpes, associé,

Présidents et chefs de délégations des comités et groupes de travail

M. Frédéric RICO, Président gdt TS,

M. Claude GRESSIER, chef délégation gdt RM,

M. Noël de SAINT-PULGENT, chef délégation gdt GEF,

Secrétariat :

M. Stéphane FLAHAUT,

M. Julien DEHORNOY,

Mme Catherine FERREOL,

M. Christian MAISONNIER,

Mme Francine HALLING.

Invités :

M. Mario VIRANO, président Observatoire,

M. Alain BARON, PP6, Commission européenne,

M. Hubert du MESNIL, président de RFF,

M. Philippe de MESTER, Directeur régional Rhône-Alpes Auvergne, RFF

Mme Laurence VAN PROIJEN, RFF,

M. Renato CASALE, Directeur des investissements RFI,

M. François LEPINE, Président de LTF Sas,

M. Paolo COMASTRI, Directeur général de LTF

Sas,
Sig. Gérard CARTIER, Direttore studi di LTF Sas,
Ing. Marco RETTIGHIERI, Direttore dei lavori di LTF Sas,
Dott.ssa Caterina PROCOPIO, Segretario tecnico Comitato AS/AT,
Ing. Rossella NAPOLITANO, Ministero delle infrastrutture,
Dott. Leonardo PAGNI, Ministero dell'economia.
Sig. M. Jean-Alexandre BLANCHARD, Ministero delle infrastrutture,
M. Olivier ROLIN, Ministero dei Trasporti,
M. Jean-Marie METZGER, Ambasciata di Francia,
M. Ludovic DOYENNETTE, Ambasciata di Francia.

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

1. *Approvazione dell'ordine del giorno;*
2. *Approvazione delle conclusioni della 33^{ma} riunione del 19 e 20 dicembre 2006;*
3. *Informazione sulla situazione del progetto in Italia, in Francia ed in Europa;*
4. *Stato d'avanzamento dei lavori da parte di LTF;*
5. *Rapporto di proposte del Gruppo di lavoro "Trasferimento modale";*
6. *Rapporto di proposte del gruppo di lavoro "Giuridico, economico e finanziario" su:*
 - a. *montaggio finanziario,*
 - b. *studi di previsioni di traffico;*
7. *Rapporto del Comitato degli Operatori ferroviari;*
8. *Stato d'avanzamento delle attività del gruppo di lavoro "Tecnico-Sicurezza";*
9. *Decisioni della CIG sullo stato di avanzamento del programma di lavoro 2007 e sull'attività dei gruppi di lavoro;*
10. *Luogo e data della prossima riunione.*

La riunione è aperta dal Ministro delle infrastrutture Antonio DI PIETRO che, dopo aver dato il benvenuto ai presenti, sottolinea l'importanza della contemporanea presenza sua e del Ministro dei trasporti Alessandro BIANCHI a conferma dell'interesse preminente che l'opera riveste per il Governo italiano. Conferma, così come affermato dal Presidente del Consiglio Romano PRODI, la

Sas,
M. Gérard CARTIER, Directeur des études de LTF Sas,
M. Marco RETTIGHIERI, Directeur des travaux de LTF Sas,
Mlle Caterina PROCOPIO, secrétaire technique au comité sûreté,
Mme Rossella NAPOLITANO, Ministère des infrastructures,
M. Leonardo PAGNI, Ministère de l'économie.
M. Jean-Alexandre BLANCHARD, Ministère de l'équipement,
M. Olivier ROLIN, ministère de l'Équipement,
M. Jean-Marie METZGER, Ambassade de France,
M. Ludovic DOYENNETTE, Ambassade de France.

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

1. *Approbation de l'ordre du jour ;*
2. *Approbation des conclusions de la 33^{ème} réunion des 19 et 20 décembre 2006 ;*
3. *Information sur la situation du projet en Italie, en France et en Europe ;*
4. *Etat d'avancement des travaux par LTF ;*
5. *Rapport des propositions du Groupe de travail "Report Modal" ;*
6. *Rapport des propositions du groupe de travail "Juridique, économique et financier" sur :*
 - a. *le montage financier,*
 - b. *les études de trafic ;*
7. *Rapport du comité des Opérateurs ferroviaires ;*
8. *Etat d'avancement des activités du groupe de travail "Technique Sécurité" ;*
9. *Décisions de la CIG sur l'avancement du programme de travail 2007 et sur l'activité des groupes de travail ;*
10. *Lieu et date de la prochaine réunion.*

La réunion est ouverte par le ministre des infrastructures Antonio DI PIETRO qui, après avoir salué les participants, souligne l'importance de la présence à ses côtés du ministre des transports Alessandro BIANCHI, laquelle confirme bien le grand intérêt de l'ouvrage aux yeux du Gouvernement italien.

Il affirme, tout comme l'a fait le président du conseil

forte e determinata decisione di portare avanti l'opera venendo comunque incontro alle esigenze delle popolazioni locali perché sussiste la convinzione che cooperazione rappresenti il mezzo per garantire il rispetto del cronoprogramma dell'opera. Ricorda la prosecuzione delle attività della Conferenza di servizi e dell'Osservatorio che operano assiduamente per raggiungere la condivisione delle scelte progettuali.

Il Ministro BIANCHI, d'accordo con l'intervento del Ministro DI PIETRO, ribadisce l'impegno del Governo e la volontà, manifestata dal Presidente del Consiglio, di giungere ad una rapida soluzione dei problemi che si ritiene possibile a breve. Esprime apprezzamento per il lavoro dell'Osservatorio, della Conferenza di servizi e della CIG, incoraggiando la prosecuzione di tali attività.

Il Presidente MASERA, dando il benvenuto ai presenti ed in particolare al Presidente neo eletto di RFF, Sig. du MESNIL e al Min. Plen. BUSETTO, in rappresentanza del Ministero italiano degli affari esteri, ringrazia per la conferma della volontà del Governo di individuare a breve un tracciato condiviso per la parte italiana.

A nome della Delegazione francese, il Sig. BESSON, ringrazia i Ministri per l'accoglienza e esprime apprezzamento per la manifestazione di ferma volontà del Governo italiano, nonostante le difficoltà riscontrate. Auspica che, grazie anche al lavoro svolto dall'Arch. VIRANO, siano sciolte le riserve sul tracciato in territorio italiano e si possano fornire elementi ai due Governi al fine di consentirgli la formulazione della richiesta di finanziamenti alla Commissione europea in vista della definizione del budget 2007-2013. Lo stesso ricorda che la CIG, a seguito della definizione del regolamento finanziario europeo, avrà tempo solo fino alla fine di giugno per comunicare calendario, importi e impegno a realizzare l'opera. Si tratta di una scadenza importante per le sorti dell'opera.

1/ Approvazione dell'ordine del giorno

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

LB

M. Romano PRODI, la décision forte et déterminée de mener à bien l'ouvrage, tout en tenant compte des exigences des populations locales, convaincu que c'est par la coopération que l'on pourra garantir le respect des délais établis dans le programme de réalisation. Il rappelle que la Conférence des services et l'Observatoire ne cessent de travailler assidûment afin d'aboutir à un consensus sur les choix concernant le projet.

En accord avec le ministre DI PIETRO, M. BIANCHI réaffirme l'engagement du Gouvernement, ainsi que la volonté exprimée par le président du conseil, de trouver rapidement une solution aux problèmes, ce qui est considéré comme possible dans de brefs délais. Il exprime son appréciation du travail de l'Observatoire, de la Conférence des services et de la CIG, encourageant ces instances à le poursuivre.

Le président MASERA, salue les participants, et notamment M. du MESNIL, récemment élu président de RFF, et M. BUSETTO, représentant du ministère italien des affaires étrangères ; il remercie de l'affirmation qui vient d'être faite que le Gouvernement est bien décidé à repérer rapidement un tracé faisant l'objet d'un consensus pour la partie italienne.

Au nom de la délégation française, M. BESSON remercie les ministres pour leur accueil et exprime sa satisfaction face à la ferme volonté du Gouvernement italien, malgré les difficultés rencontrées. Il souhaite que, grâce – entre autres - au travail de M. VIRANO, les réserves sur le tracé en territoire italien puissent être levées et que les éléments nécessaires à la présentation de la demande de financement à la Commission européenne, en vue de l'établissement du budget 2007-2013, pourront être fournis aux Gouvernements. Il rappelle que la CIG, suite à la définition du règlement financier européen, devra communiquer avant la fin du mois de juin le calendrier, les montants et l'engagement des deux pays à réaliser l'ouvrage. Il s'agit donc d'une échéance importante pour l'avenir de l'ouvrage.

1/ Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour modifié comme il est indiqué ci-dessus, est approuvé.

2/ Approvazione delle conclusioni della 33^{ma} riunione del 19 e 20 dicembre 2006

Le conclusioni della 33^{ma} riunione della CIG del 19 e 20 dicembre 2006 vengono approvate.

3/ Informazione sulla situazione del progetto in Italia, in Francia ed in Europa

L'Arch. VIRANO riferisce che l'Osservatorio ha tenuto, dal 12 dicembre 2006 ad oggi, 15 riunioni, che sono state l'occasione per svolgere anche audizioni significative, come quelle del Ministro BIANCHI, dei Presidenti della CIG BESSON e MASERA e del coordinatore europeo VINCK. Informa che l'Osservatorio ha completato la discussione sul primo tema inerente la capacità della Linea storica (LS) e le conclusioni raggiunte saranno rese note con la pubblicazione del Quaderno n. 1. E' in corso la discussione sul tema degli scenari di traffico e parallelamente è stata avviato anche l'esame del nodo di Torino. LTF contribuisce significativamente, così come i tecnici delle Ferrovie italiane e francesi, all'avanzamento del lavoro finalizzato al conseguimento di accordi tecnici preliminari alle decisioni politiche del Tavolo istituzionale. Ribadisce lo stretto rapporto tra il lavoro dell'Osservatorio e le riunioni preliminari della Conferenza di servizi, nonché la necessità di coordinare i calendari delle diverse attività, richiamando il senso di responsabilità degli enti locali, in relazione agli impegni assunti dal Governo italiano ed alle scadenze europee.

L'Arch. FONTANA riferisce che nell'ultima riunione preliminare della Conferenza di servizi del 26 febbraio sono state presentate le tre alternative di tracciato oltre l'opzione zero. La Regione Piemonte prepara dei tavoli seminariali con i rappresentanti dei sindaci allo scopo di determinare i pesi da attribuire agli indicatori nell'analisi multicriteria. La prossima riunione della Conferenza si terrà il 26 aprile e dopo il completamento del SIA previsto per il 30 aprile si terrà una riunione del Tavolo istituzionale allargata ai comuni della Val Sangone.

Riguardo la parte di accesso lato francese, il Pref. LACROIX, informa che il 2 febbraio 2007 il Ministro ha approvato la realizzazione progressiva del tracciato misto merci/passeggeri. Il 19 marzo è stato siglato un protocollo di intesa, tra lo Stato e le

2/ Approbation des conclusions de la 33^{ème} réunion des 19 et 20 décembre 2006

Les conclusions de la 33^{ème} réunion de la CIG des 19 et 20 décembre 2006 sont approuvées.

3/ Information sur la situation du projet en Italie, en France et en Europe

M. VIRANO informe que depuis le 12 décembre 2006, l'Observatoire a tenu 15 réunions, qui ont été autant d'occasions d'entendre des personnalités aussi importantes pour le projet que le ministre BIANCHI, les présidents de la CIG M.BESSON et M.MASERA et le coordonnateur européen M.VINCK. Il informe que l'Observatoire a complété la discussion du premier thème sur la capacité de la Ligne historique (LH) et que les conclusions seront publiées dans le Cahier n. 1. La discussion sur les scénarios de trafic est en cours et parallèlement, l'examen du nœud de Turin a été amorcé. LTF contribue de manière significative, ainsi que les techniciens des chemins de fer italiens et français à l'avancement du travail, dans le but de parvenir à des accords techniques préalables aux décisions politiques de la Table institutionnelle. Il réaffirme le rapport étroit entre le travail de l'Observatoire et les réunions préliminaires de la Conférence de services, ainsi que la nécessité de coordonner les calendriers des diverses activités, en faisant appel au sens de responsabilité des élus locaux pour ce qui est des engagements pris par le Gouvernement italien et des échéances européennes.

M. FONTANA informe qu'au cours de la dernière réunion préliminaire de la Conférence de services du 26 février, ont été présentées les trois alternatives de tracé, en plus de l'option zéro. La Région Piémont prépare des rencontres avec les représentants des maires afin d'établir le poids à attribuer aux indicateurs de l'analyse multicritères. La prochaine réunion de la Conférence se tiendra le 26 avril, et une fois terminée l'étude d'impact environnemental (EIE), qui devrait se conclure le 30 avril, une réunion de la Table institutionnelle élargie aux communes de la Val Sangone pourrait se tenir.

Concernant les accès français, le préfet LACROIX informe que le 2 février 2007, le Ministre a approuvé la réalisation progressive du tracé mixte fret/voyageurs. Le 19 mars, un protocole d'intention pour la réalisation du projet a été signé

LS

collettività locali, per la ripartizione del finanziamento del costo totale di 4,4 Mld€ (valore 2007). Questo protocollo risponde sia agli obiettivi nazionali che a quelli locali e regionali inerenti il progetto. Infine, il Ministro trasmetterà entro 15 giorni il dossier di dichiarazione di utilità pubblica al Consiglio di Stato, per completare il procedimento giuridico.

Il Sig. MENOIRET ricorda che la Francia ha confermato sia la propria intenzione di avviare l'operazione della parte comune entro il 2010 e i relativi impegni finanziari, che il proseguimento della sperimentazione dell'AF al fine di garantire nuovi sviluppi di traffico già sulla LS. Sottolinea l'importanza della lettera del 12 marzo dei Ministri al Vice Presidente BARROT, in particolare dell'impegno che la CIG sia informata e consultata sugli sviluppi della concertazione in corso in Italia.

Il Presidente MASERA dà lettura degli elementi principali della lettera del 12 marzo dei Ministri al Vice Presidente BARROT, menzionando in particolar modo le scadenze previste nei prossimi mesi di aprile, giugno e settembre. Nel confermare il cronoprogramma indicato dai Ministri, ribadisce che la CIG stessa sarà informata delle attività di concertazione in corso in Italia e, anticipatamente, sulle decisioni previste.

Il Sig. BARON informa che la Commissione europea ha proposto ai quattro Stati membri interessati (Italia, Francia, Slovenia e Ungheria) la nomina del Sig. BRINKHORST, quale successore della Sig.ra de PALACIO, in qualità di Coordinatore del PP6 Lione-Budapest. La consultazione dei Governi dovrebbe completarsi entro la fine di aprile e la nomina è attesa per metà maggio. Riferisce, inoltre, che a seguito dell'accordo interistituzionale raggiunto a dicembre 2006, il regolamento finanziario potrebbe essere adottato il 9 maggio prossimo. Successivamente la Commissione potrà richiedere agli Stati la lista dei progetti e l'ammontare del cofinanziamento per il budget 2007-2013. La scadenza per la presentazione di tale lista deve essere ancora definita. In seguito, all'interno del Comitato TEN, probabilmente entro la metà di ottobre, verrà elaborata la lista definitiva dei progetti selezionati, così da poter erogare i contributi a dicembre. Informa che, per la prima

entre l'Etat et les collectivités locales pour répartir le financement du coût global de 4,4 milliards d'euros (valeur 2007). Ce protocole répond à la fois aux objectifs nationaux et aux objectifs locaux et régionaux du projet. Enfin, le Ministre va transmettre dans les prochains jours le dossier de déclaration d'utilité publique au Conseil d'Etat, pour achever le processus juridique.

M. MENOIRET rappelle que la France a confirmé son intention de lancer l'opération de la partie commune d'ici 2010, avec les engagements financiers qu'ils comportent, ainsi que la poursuite de l'expérimentation de l'AF afin de garantir de nouveaux développements du trafic déjà sur la LH. Il souligne l'importance de la lettre du 12 mars des ministres au vice-président M. BARROT, notamment l'engagement que la CIG soit informée et consultée sur les développements de la concertation en cours en Italie.

Le président MASERA lit les principaux éléments de la lettre du 12 mars des ministres au vice-président M. BARROT, soulignant notamment les échéances prévues pour les prochains mois d'avril, juin et septembre. Confirmant le programme chronologique indiqué par les ministres, il réaffirme que la CIG sera informée de toute la concertation qui est en cours en Italie et, par avance, des décisions prévues.

M. BARON indique que la Commission européenne a proposé aux quatre Etats-membres intéressés (Italie, France, Slovaquie et Hongrie) la nomination de M. BRINKHORST, pour succéder à Mme de PALACIO en qualité de coordonnateur du PP6 Lyon-Budapest. La consultation des Gouvernements devrait se terminer d'ici la fin du mois d'avril et la nomination est attendue pour la mi-mai. Il précise également qu'à la suite de l'accord entre les institutions conclu en décembre 2006, le règlement financier pourrait être adopté le 9 mai prochain. Ensuite, la Commission pourra demander aux Etats la liste des projets et les montants du cofinancement relevant du budget 2007-2013. L'échéance de la présentation de cette liste n'est pas encore définie. Ensuite, le Comité TEN élaborera - probablement avant la mi-octobre - une liste définitive des projets sélectionnés afin que les fonds puissent être débloqués en décembre. M. BARON indique que pour la première fois, la

LB

volta, la Commissione pone un vincolo sul montante globale del contributo finanziario deciso indipendentemente dagli stati di avanzamento dei progetti negli anni successivi.

Informa infine che il Coordinatore VINCK, in attesa della nomina del nuovo coordinatore per il PP6, ha in varie sedi sostenuto il progetto Torino-Lione. Organizzerà una riunione con le ferrovie italiane e francesi per definire gli interventi di miglioramento della qualità del servizio.

La società COWI, consulente della Commissione europea, ha consegnato il proprio rapporto sugli studi di traffico dell'arco alpino, svolto su richiesta del Presidente PRODI, e lo ha presentato recentemente all'Osservatorio Valle Susa. Pone all'attenzione della CIG le principali risultanze concernenti la capacità degli assi est-ovest e nord-sud, con le previsioni di saturazione al 2025-2027.

Il Presidente MASERA evidenzia l'importanza, come anche indicato nella lettera dei Ministri DI PIETRO e PERBEN al Vice Presidente BARROT del 24 novembre 2006, di esaminare l'ipotesi che la BEI svolga un ruolo di leva per i finanziamenti. D'accordo con il Presidente BESSON, chiede ai Segretari generali di redigere un cronoprogramma completo delle scadenze da rispettare tenuto conto delle nuove date indicate.

Il Presidente BESSON ricorda la necessità di rispettare il calendario europeo e in questo quadro di poter esprimere il parere della CIG sugli studi di alternative di tracciato quando LTF li avrà consegnati: auspica le maggiori garanzie affinché la CIG abbia la possibilità di disporre di tali elementi il 30 aprile prossimo. La Delegazione francese ha compreso che l'Italia lavora senza rimettere in discussione il tracciato sul territorio francese, ma è necessario avere rapidamente chiarimenti sul tunnel di base e sulla sua uscita. Occorre distinguere tra il dibattito sulla parte comune, di cui il tunnel di base è un elemento strutturale, e gli accessi lato Italia. Non si deve compromettere il finanziamento europeo del tunnel di base per il periodo 2007-2013. Evidenzia infine l'esigenza da parte francese di inviare entro il 31 marzo prossimo il rapporto richiesto dai Ministri nel novembre 2005 e relativo alle prime proposte in materia di montaggio giuridico-finanziario e di

Commission applique une contrainte sur le montant global de l'apport financier décidé indépendamment de l'avancement des projets dans les années successives.

Il informe enfin que, dans l'attente que soit nommé le nouveau coordonnateur pour le projet PP6, M. VINCK a soutenu le projet Lyon-Turin à plusieurs occasions. Il organisera une réunion avec les sociétés ferroviaires françaises et italiennes pour définir les interventions d'amélioration de la qualité du service.

La société COWI, consultant de la Commission européenne, a remis son rapport sur les études de trafic de l'arc alpin, établi sur demande du président PRODI, et l'a présenté récemment à l'Observatoire Val de Susse. Il soumet à l'attention de la CIG les principaux résultats concernant la capacité des axes est-ouest et nord-sud, avec les prévisions de saturation en 2025-2027.

Le président MASERA souligne l'importance, déjà indiquée dans la lettre du 24 novembre 2006 des ministres DI PIETRO et PERBEN au vice-président BARROT, d'un examen de l'hypothèse selon laquelle la BEI jouerait un rôle de levier pour les financements. En accord avec le président BESSON, il demande aux secrétaires généraux de rédiger un programme chronologique complet avec toutes les échéances à respecter, en tenant compte également des nouvelles dates indiquées.

Le président BESSON rappelle la nécessité de respecter le calendrier européen, et dans ce cadre de pouvoir donner l'avis de la CIG sur les études alternatives de tracé dès que LTF les aura remises : il souhaite toute garantie que la CIG sera bien en mesure d'avoir ces éléments le 30 avril prochain. La délégation française a bien compris que l'Italie travaille sans remettre en cause le tracé côté français, mais il faut y voir clair rapidement sur le tracé du tunnel de base et son débouché. Il faut bien distinguer le débat sur la partie commune, dont le tunnel de base est un élément structurel, et sur les accès côté italien. Il ne faut pas compromettre le début du financement européen du tunnel de base pour la période 2007-2013. Il insiste enfin sur le fait que la partie française doit envoyer aux ministres d'ici le 31 mars prochain le rapport demandé par les ministres en novembre 2005 et portant sur de premières propositions en matière de

LB

trasferimento modale.

Il Sig. du MESNIL conferma il costante impegno di RFF per il progetto. La firma del protocollo d'intesa è un atto di forte solidarietà delle collettività locali on lo Stato e RFF.

L'Arch. FONTANA conferma che il 30 aprile verrà consegnato alla CIG il SIA sul progetto definitivo ed il dossier sulle alternative di tracciato in Italia. Il progetto ha due punti certi: il nodo di Torino ed il tunnel di base, salvo la possibilità di uno spostamento dell'imbocco del tunnel lato Italia dalla "sinistra-Dora" alla "destra-Dora" in corso di esame nell'ambito delle alternative di tracciato. Se il progetto di LTF dovesse essere modificato, la Conferenza di servizi trasmetterà gli esiti al Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi che adotterà le decisioni conseguenti. In tale quadro e con la collaborazione dell'Osservatorio, si conferma comunque l'impegno da parte italiana di arrivare alla definizione della questione in tempo utile per il rispetto del calendario della Commissione Europea.

4/ Stato d'avanzamento dei lavori da parte di LTF

LTF presenta l'avanzamento dei lavori delle discenderie:

- a St. Martin la Porte (PM 1540), non sono previste interruzioni delle attività a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto;
- a La Praz (PM803) si registra un ritardo di 4 mesi ed una maggiore spesa di 5 M€, ciò a causa di condizioni geomeccaniche problematiche e di venute di acqua in pressione. L'avanzamento attuale (3-3,20 metri/g) risulta migliorato rispetto al mese precedente e consente una previsione di contenimento del ritardo;
- a Modane (PM 3140) si registra un avanzamento mensile di 180 metri ed i terreni risultano migliori rispetto a quanto preventivato. Sono quindi attesi sensibili risparmi in termini di tempi (7-11 mesi) e risorse finanziarie (al momento circa 7 M€) che consentirebbe di anticipare lo scavo delle gallerie geognostiche previste al termine della discenderia;
- a Venaus il cantiere è fermo, anche se questo è di fondamentale importanza per

montage juridique et financier et de report modal.

M. du MESNIL confirme l'engagement résolu de RFF pour le projet. La signature du protocole d'intentions est un acte fort de solidarité des collectivités locales avec l'Etat et RFF.

M. FONTANA confirme que le 30 avril, seront remis à la CIG la EIE sur le projet définitif ainsi que le dossier sur les alternatives de tracé en Italie. Le projet comporte deux certitudes: le nœud de Turin et le tunnel de base, sauf en cas d'un déplacement du débouché du tunnel du coté italien de la « gauche-Doire » à la « droite-Doire » en cours d'examen dans le cadre des alternatives de tracé. Si le projet de LTF devait être modifié, la Conférence des services transmettrait les résultats à la Table institutionnelle de Palazzo Chigi, qui prendrait alors les décisions nécessaires. Dans ce cadre et avec la collaboration de l'Observatoire, la partie italienne confirme son engagement à résoudre la question en temps utile pour respecter le calendrier de la Commission européenne est confirmé.

4/ Etat d'avancement des travaux par LTF

LTF présente l'avancement des travaux des descenderies :

- à St. Martin la Porte (1540 m), aucune interruption des travaux n'est prévue suite à la signature du nouveau contrat. ;
- à La Praz (803 m), on enregistre un retard de 4 mois et des coûts supplémentaires de 5 M€ à cause de conditions géomécaniques problématiques et de venues d'eau sous pression. L'avancement actuel (3-3,20 m/j) apparaît plus rapide qu'au mois précédent et laisse prévoir un rattrapage des retards ;
- à Modane (3140 m), on enregistre un avancement mensuel de 180 m et les terrains sont de meilleure qualité que ce qui était prévu. Un gain de temps (7-11 mois) et de coût (actuellement environ 7 M€) est donc prévisible, ce qui permettrait d'anticiper le creusement des galeries de reconnaissance prévues au pied de la descenderie ;
- à Venaus le chantier est stoppé, bien qu'il soit essentiel pour tester le tunnelier sous

testare la fresa meccanica sotto elevate coperture.

des couvertures élevées.

LTF presenta inoltre una tabella (*allegato 1*) con gli scenari prevedibili in termini di tempi e costi per il completamento dei lavori in corso. Con riferimento ad essi, LTF ha contabilizzato 191 M€ a fronte di un avanzamento fisico dei lavori che supera il 50%.

LTF présente en outre un tableau (*annexe 1*) avec les scénarios possibles en terme de temps et coûts pour l'achèvement des travaux en cours. Pour ces derniers, LTF a actuellement comptabilisé 191 M€ pour un avancement physique de plus de 50%.

Il Sig. MENORET chiede che il gruppo di lavoro TS esamini le risultanze dei lavori delle gallerie ed elabori, con l'ausilio di LTF, un programma di gallerie integrative. Osserva inoltre che, a causa del mancato avvio del cantiere di Venaus, permane la necessità di testare la fresa.

M. MENORET demande que le groupe de travail TS examine les résultats des travaux des galeries et rédige, avec l'aide de LTF, un programme de galeries supplémentaires. Il fait également remarquer que, puisque le chantier de Venaus n'a pu démarrer, il faut encore tester le tunnelier.

L'Ing. CASALE, in merito alle gallerie geognostiche integrative, propone di attendere una proposta di LTF; in merito al test della fresa, è necessario affrontare il problema in un momento successivo alla definizione territoriale dell'uscita del tunnel di base sul territorio italiano.

Pour ce qui est des galeries supplémentaires de reconnaissance, M. CASALE propose d'attendre une proposition de LTF; en ce qui concerne le test du tunnelier, la question devra être abordée après que l'on aura bien établi le positionnement de la sortie du tunnel de base côté italien.

5/ Rapporto di proposte del Gruppo di lavoro "Trasferimento modale"

5/ Rapport des propositions du Groupe de travail "Report Modal"

Il Presidente MASERA dà il benvenuto all'Amb. VINCI GIACCHI già Presidente della CIG che ha assunto l'incarico di Presidente del gruppo di lavoro TM in rappresentanza del Ministero dei trasporti.

Le président MASERA souhaite la bienvenue à son Excellence M. VINCI GIACCHI, ancien président de la CIG devenu président du groupe de travail RM dans lequel il représente le ministère des transports.

L'Amb. VINCI GIACCHI presenta il rapporto di tappa del gruppo TM (*allegato 2*) contenente le seguenti prime concrete proposte:

M. VINCI GIACCHI présente le rapport d'étape du groupe RM (*annexe 2*) qui contient les premières propositions concrètes suivantes :

- miglioramento della qualità del servizio e della capacità di trasporto sulla LS a seguito del completamento dei lavori di ammodernamento (ulteriori 95 treni merci/g);
- miglioramento della qualità del servizio sperimentale di AF e suo sviluppo, dopo il completamento dei lavori, fino a 20 navette A/R al giorno;
- divieto di transito di merci pericolose nel tunnel stradale del Fréjus al momento dell'avvio del servizio regolare di autostrada ferroviaria nel 2009;
- due scenari di attuazione degli strumenti di Eurovignette (pedaggi d'infrastruttura, diritti regolatori, sovrapedaggi) tenendo

- L'amélioration de la qualité du service et de la capacité de transport sur la LH dès la fin des travaux de mise en gabarit (95 trains de marchandise/j en plus);
- L'amélioration de la qualité du service expérimental de l'AF et son développement, dès la fin des travaux, jusqu'à 20 navettes A/R par jour;
- L'interdiction de transit de matières dangereuses dans le tunnel routier du Fréjus dès l'ouverture du service régulier d'autoroute ferroviaire en 2009;
- Deux scénarios de mise en oeuvre des instruments de Eurovignette (péages d'infrastructures, droits régulateurs,

LB

conto del finanziamento attraverso i pedaggi della galleria di sicurezza del tunnel stradale del Fréjus;

- studio del passaggio di Ventimiglia in vista della definizione della relativa politica di regolamentazione,
- studi concernenti l'impatto di tali misure sulle finanze delle società autostradali;
- l'utilità di una concertazione su tali misure con gli altri Paesi alpini.

Il Sig. GRESSIER ricorda che l'attività del gruppo TM è stata svolta sulla base degli accordi definiti con il Memorandum del 2004. Ritiene che i lavori di ammodernamento non sono la sola causa delle irregolarità del servizio di AF e che al fine di risolvere tali problemi, è auspicabile un'azione comune di RFI e RFF, Trenitalia e SNCF. A completamento della presentazione del Min. Plen. VINCI GIACCHI, sottolinea i seguenti punti:

- le misure sulle merci pericolose non sono rilevanti ma fortemente simboliche;
- occorre alertare i Ministri sul legame necessario tra tutte le necessità di aumento dei pedaggi, ivi compreso il Fréjus;
- è necessario trasmettere il rapporto al Gruppo di Zurigo per informazione sull'argomento della borsa di transiti alpina.

In merito alle implicazioni delle decisioni del gruppo TM sull'esercizio della LS, l'Ing. CIALDINI evidenzia che i Prefetti CATALANI e SAPEDE avevano già manifestato dubbi in merito al transito contemporaneo di convogli merci e passeggeri nel tunnel storico. Chiede di correggere la pagina 14 del rapporto TM in quanto l'aggiornamento dell'analisi dei rischi avviata il 20 marzo è ancora in corso. Chiede infine di essere ascoltato dal gruppo TM per riferire sul tema della sicurezza.

Il Sig. SOULAGE sottolinea che gli enti locali hanno partecipato al finanziamento della nuova opera ferroviaria in quanto questa dovrebbe permettere il trasferimento su ferrovia delle merci pericolose che attualmente transitano sull'autostrada. Nel frattempo è possibile utilizzare la LS. Ribadisce che i ricavi prodotti dall'applicazione della direttiva Eurovignette dovranno essere destinati a favorire il trasferimento

surpéage), tenant compte du financement par les péages de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus;

- une étude afin de définir la politique de réglementation du passage par Vintimille ;
- des études sur l'impact de ces mesures sur les finances des sociétés autoroutières ;
- l'utilité d'une concertation sur ces mesures avec les autres pays alpins.

M. GRESSIER rappelle que l'activité du groupe RM a été menée sur la base des accords définis dans le Memorandum du 2004. Il estime que les travaux de modernisation ne sont pas la seule cause des irrégularités du service d'AF et que pour résoudre ces problèmes, une action commune de RFI et RFF, Trenitalia et SNCF est souhaitable. En complément de la présentation de M. VINCI GIACCHI, il souligne les points suivants:

- les mesures sur les matières dangereuses ne sont pas considérables mais sont fortement symboliques;
- il faut alerter les Ministres sur le lien nécessaire entre tous les besoins d'augmentation de péages, y compris pour le Fréjus;
- et il est nécessaire de transmettre le rapport au Groupe de Zurich pour information sur le sujet de la bourse de transit alpine.

En ce qui concerne l'impact des décisions du groupe RM sur l'exploitation de la LH, M. CIALDINI souligne que les préfets CATALANI et SAPEDE ont déjà émis des doutes quant au transit simultané de trains de fret et de voyageurs sous le tunnel historique. Il demande de corriger la page 14 du rapport RM, car la mise à jour de l'analyse des risques lancée le 20 mars est toujours en cours. Il demande enfin à être entendu par le groupe RM sur la question de la sécurité.

M. SOULAGE souligne que les collectivités territoriales ont participé au financement du nouvel ouvrage ferroviaire, car celui-ci devrait permettre le report sur rail des matières dangereuses qui actuellement passent par l'autoroute. Entre-temps, il est possible d'emprunter la LH. Il réaffirme que les recettes résultant de l'application de la directive Eurovignette devront être destinées au développement du report modal.

L3

modale.

L'Arch. FONTANA precisa che la competenza ad individuare le modalità di finanziamento della galleria di sicurezza del Fréjus è della CIG del Fréjus nel rispetto del principio dell'equilibrio dei piani economico-finanziari delle società concessionarie. Peraltro, risulta che la società concessionaria italiana SITAF S.p.A. stia già provvedendo, con l'attuale tariffa, all'accantonamento di fondi per la realizzazione della nuova opera. Inoltre l'approfondimento sull'applicazione della direttiva Eurovignette deve essere condotto al fine di poter proporre un livello complessivo omogeneo di tariffazione sui valichi stradali dell'area di interesse, che consenta di mantenere l'equilibrio dei traffici dei mezzi pesanti tra il Monte Bianco e il Fréjus e rendere possibile un trasferimento modale di traffici verso la linea ferroviaria Torino-Lione ai diversi orizzonti temporali, nonché di valutare i possibili introiti derivanti dai suddetti incrementi tariffari da poter destinare alla realizzazione della nuova linea ferroviaria.

Il Sig. BARON precisa che la diminuzione di traffico registrata sulla LS non è dovuta solo ai lavori di ammodernamento in corso ma anche alla scarsa qualità del servizio come affermato dal Coordinatore VINCK.

Il Presidente BESSON osserva che il rapporto svolge delle riflessioni ed avanza proposte importanti anche se non definitive e sottolinea l'importanza che lo stesso gruppo affronti la delicata questione del traffico sull'itinerario di Ventimiglia.

In conclusione, il Presidente MASERA, ricordando che le competenze del gruppo TM sono più estese di quelle della CIG perché interessano l'insieme dei passaggi alpini, prende atto della condivisione del rapporto del gruppo da integrare con le puntualizzazioni fatte. Sottolinea la necessità di approfondire la questione della sicurezza della LS, in particolare all'orizzonte del 2008-2009 in vista del trasferimento sulla ferrovia delle merci pericolose.

M. FONTANA précise que les compétences pour identifier les modalités de financement de la galerie de sécurité du Fréjus appartiennent à la CIG du Fréjus, dans le respect du principe de l'équilibre des plans économiques et financiers des sociétés concessionnaires. La société concessionnaire italienne SITAF S.p.A. est d'ailleurs déjà en train de constituer, au tarif actuel, les réserves financières pour la réalisation du nouvel ouvrage. L'approfondissement de l'application de la directive Eurovignette doit être mené dans le but de proposer un niveau global homogène de tarification sur les passages routiers intéressés, qui puisse permettre de garder l'équilibre des trafics des poids lourds du Mont Blanc et du Fréjus. Il doit en même temps rendre possible un report modal vers la ligne ferroviaire Lyon-Turin à des horizons divers dans le temps, et permettre d'évaluer les revenus possibles dérivants des augmentations de tarifs à destination de la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire.

M. BARON précise que la diminution de trafic enregistrée sur la LH est due non seulement aux travaux de mise au gabarit, mais également à la qualité insuffisante du service, comme cela a été affirmé par le coordonnateur M.VINCK.

Le président BESSON relève que le rapport apporte une réflexion et des propositions importantes, même si celles-ci ne sont pas encore définitives, et il souligne qu'il est important que le groupe aborde la question délicate du trafic sur le passage de Vintimille.

En conclusion, le président MASERA, qui rappelle que les compétences du groupe RM sont plus étendues que celles de la CIG car elles s'étendent à l'ensemble des passages alpins, prend acte du consensus sur le rapport du groupe, à compléter par les précisions faites. Il souligne la nécessité d'approfondir la question de la sécurité de la LH, notamment à l'horizon 2008-2009, en vue du report des matières dangereuses sur le rail.

**6/Rapporto di proposte del gruppo di lavoro
"Giuridico, economico e finanziario" su:**

- *montaggio finanziario,*
- *studi di previsioni di traffico;*

Il Prof. PACIFICO presentando il rapporto del gruppo GEF (*allegato 3*), rileva che dopo lo studio delle differenti ipotesi di montaggio, è stato espresso un orientamento preferenziale per una soluzione ricorrente almeno in parte ad un PPP. In questo ambito il gruppo propone di approfondire nel corso degli studi successivi uno schema misto che consenta la realizzazione di una parte della costruzione, il cui rischio non può essere trasferito, tramite appalto, nonché la realizzazione della restante parte di costruzione e la gestione tramite PPP. L'indicazione di un orientamento preferenziale, non esclude la necessità che la comparazione quantitativa e qualitativa allo stato in corso sia condotta per tutte le soluzioni considerate. Informa, inoltre, che il gruppo ritiene indispensabile approfondire le modalità future della *governance* del progetto.

Il Sig. de SAINT-PULGENT, condividendo l'intervento del Presidente PACIFICO, constata che gli studi sul montaggio non sono ancora completi e che occorre in particolare risolvere la questione del deconsolidamento dal momento che non risulta possibile in misura totale per una tale opera.

Il Presidente MASERA, preso atto delle positive valutazioni della CIG, ringrazia il gruppo per la qualità del lavoro svolto e conferma, come detto, lo stretto legame tra definizione del tracciato, montaggio giuridico-finanziario e trasferimento modale.

7/ Rapporto del Comitato degli Operatori ferroviari

L'Ing. PALCHETTI riferisce che il Comitato degli Operatori ferroviari ha valutato positivamente la rev. B della Consegna 46 di LTF sugli studi di traffico, pur ritenendo ottimistiche le previsioni in mancanza di forti misure di TM: ha espresso parere favorevole sulla Consegna 6 rev. 9 e sulla Consegna 54 rev. A. Ha rinviato l'espressione di parere sulla Consegna 55 vol. 1 rev.0 e vol. 2 rev. A concernente i pedaggi. Gli Operatori ferroviari hanno in particolare espresso la necessità di migliorare il servizio sulla LS, proponendo in particolar modo la costituzione di una società per il noleggio di locomotori di spinta. Il

**6/ Rapport des propositions du groupe de travail
"Juridique, économique et financier" sur :**

- *le montage financier,*
- *les études de trafic*

Présentant le rapport du groupe JEF (*annexe 3*), M. PACIFICO fait remarquer qu'à l'issue de l'analyse des différentes hypothèses de montage, une orientation préférentielle s'est dégagée pour la solution qui recourt partiellement à un PPP. Dans ce cadre, le groupe propose d'approfondir au cours d'études successives un schéma mixte permettant la réalisation d'une partie de l'ouvrage - dont le risque ne peut être transféré - à travers une procédure de marché, et le reste de l'ouvrage, ainsi que sa gestion, par un PPP. L'indication d'une préférence n'exclut pas l'exigence d'une comparaison quantitative et qualitative - actuellement en cours - de toutes les solutions prises en considération. Il signale également que le groupe estime indispensable d'approfondir les modalités futures de *governance* du projet.

Partageant l'avis de M. PACIFICO, M. de SAINT-PULGENT constate que les études sur le montage ne sont pas encore terminées, et qu'il faut notamment encore résoudre la question de la déconsolidation, car celle-ci ne semble pas totalement possible pour un tel ouvrage.

Prenant acte des évaluations positives de la CIG, le président MASERA remercie le groupe pour la qualité de son travail et confirme - comme cela a été dit - qu'il y a un lien étroit entre la définition du tracé, le montage juridique et financier et le report modal.

7/ Rapport du comité des Opérateurs ferroviaires

M. PALCHETTI indique que le Comité des Opérateurs ferroviaires a donné une évaluation positive de la rév. B de la Soumission 46 de LTF sur les études de trafic, tout en estimant les prévisions trop optimistes à défaut de mesures importantes de RM. Il a également exprimé un avis favorable sur la Soumission 6 rév. 9, ainsi que sur la Soumission 54, rév. A. Il a remis à plus tard l'avis à donner l'expression d'un avis sur la Soumission 55 vol.1 et vol.2, rév. A qui concerne les péages. Les exploitants ferroviaires ont notamment exprimé l'exigence d'une amélioration du service sur la LH,

LB

Comitato sarà integrato con rappresentanti di altri Operatori privati italiani e francesi.

8/ Stato d'avanzamento delle attività del gruppo di lavoro "Tecnico-Sicurezza"

Il Presidente MASERA da il benvenuto al nuovo Presidente del gruppo Sig. RICO che informa la CIG delle risultanze della recente riunione del 22 febbraio a Roma nel corso della quale LTF ha fatto il punto sui lavori in corso. Si è discusso inoltre del coinvolgimento dello stesso gruppo nell'attività di studio sulle alternative di tracciato e dello stato di avanzamento degli studi sulla sicurezza e stratificazione dei fumi al fine di concludere gli stessi entro il giugno prossimo.

9/ Decisioni della CIG sullo stato di avanzamento del programma di lavoro 2007 e sull'attività dei gruppi di lavoro

La CIG preso atto dei rapporti dei gruppi di lavoro TM e GEF, li approva e delega ai Presidenti il compito di definire della lettera di trasmissione ai Ministri. La bozza di lettera dovrà essere predisposta dai Segretariati generali entro il 30 marzo.

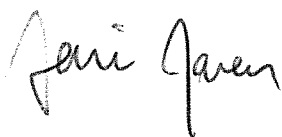
10/ Luogo e data della prossima riunione

La prossima riunione della CIG si terrà il 20 giugno a Parigi.

Prima di chiudere i lavori, il Sig. BESSON, ringrazia il Segretariato italiano per aver organizzato la serata del 26 marzo presso la Galleria Borghese, e la Delegazione italiana per l'ottima accoglienza in tale occasione. Informa la CIG dell'imminente partenza, a causa di una promozione, del Sig. Stéphane FLAHAUT, Segretario generale aggiunto della Delegazione francese, ringraziandolo sentitamente per l'ottimo lavoro svolto in seno alla CIG.

Roma, 27 marzo 2007

Il Presidente
Rainer MASERA



en proposant en particulier la mise en place d'une société pour la location de motrices de poussée. Le comité sera complété par d'autres représentants d'entreprises privées italiennes et françaises.

8/ Etat d'avancement des activités du groupe de travail "Technique Sécurité"

Le président MASERA souhaite la bienvenue au nouveau président du groupe M. RICO, lequel informe la CIG des résultats de la récente réunion qui s'est tenue à Rome le 22 février et au cours de laquelle LTF a fait le point sur les travaux en cours. On y a également abordé la question de l'implication du groupe TS dans l'étude des tracés alternatifs et l'avancement des études sur la sécurité et la stratification des fumées de façon à terminer ce travail d'ici juin prochain.

9/ Décisions de la CIG sur l'avancement du programme de travail 2007 et sur l'activité des groupes de travail

Prenant acte des rapports des groupes de travail RM et JEF, la CIG les approuve et délègue aux présidents le soin de les transmettre par lettre aux ministres. Le projet de lettre devra être préparé par les secrétariats généraux avant le 30 mars.

10/ Lieu et date de la prochaine réunion.

La prochaine réunion de la CIG se tiendra le 20 juin, à Paris.

Avant la clôture des travaux, M. BESSON tient à remercier le secrétariat italien pour avoir organisé aussi bien la soirée du 26 mars à La Galleria Borghese, et la délégation italienne pour la qualité de son accueil ce soir là. Il informe la CIG du départ prochain de M. Stéphane FLAHAUT, secrétaire général adjoint de la délégation française, qui a été promu, et le remercie vivement pour la qualité de son travail au sein de la CIG.

Rome, le 27 mars 2007

Le Chef de la délégation française
Louis BESSON

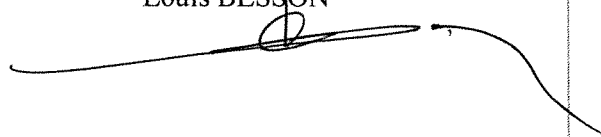


TABELLA DI LTF SULLE PREVISIONI
DI COMPLETAMENTO DEI LAVORITABLEAU DE LTF AVEC LES
PREVISIONS DE FIN DES TRAVAUX

**BILANCIO E PROSPETTIVE TECNICHE E FINANZIARIE DEI LAVORI GEOGNOSTICI IN CORSO
BILAN ET PERSPECTIVES TECHNIQUES ET FINANCIERES DES TRAVAUX DE
RECONNAISSANCE EN COURS**

		IPOTESI DI SCOSTAMENTO SUI CONTRATTI LAVORI E DL							
		HYPOTHESES D'ECARTS SUR LES CONTRATS TVX ET MOE							
CANTIERE	BUDGET	IMPEGNATO	CONTABILIZZATO	Ipotesi realistica (t/mesi)	Ipotesi realistica fine lavori	Costi (M€)	Ipotesi pessimistica (t/mesi)	Ipotesi pessimistica fine lavori	Costi (M€)
CHANTIER	BUDGET	ENGAGEMENTS	AL 12/06	Hypothèse réaliste (mois)	Hypothèse réaliste de fin de travaux	Coût (M€)	Hypothèse pessimiste (mois)	Hypothèse pessimiste de fin de travaux	Coût (M€)
Medane	108	101,0	62,2	-11	10/2007	-7	-7	02/2008	-3
La Praz	72,6	70,7	30,4	6	06/2009	8 (7)	16 (14)	04/2010	18 (13)
St. M.P.	172,7	92,6	86,7	0	12/2009	0	4	04/2010	6
Venaus	79,4	70,2	10,5	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
TOTALE	432,7	334,5	189,8			1 (0)			21 (16)

ALLEGATO 2

RAPPORTO SULLO STATO
D'AVANZAMENTO DEI LAVORI DEL
GRUPPO "TRASFERIMENTO MODALE"

ANNEXE 2

RAPPORT SUR L'AVANCEMENT DES
TRAVAUX DU GROUPE « REPORT
MODAL »

<p>Rapport du groupe de travail « report modal » à la CIG du 27 mars 2007</p> <p>Propositions de mesures de report modal <i>Version n. 8 du 26 mars 2007</i></p>	<p>Rapporto del gruppo di lavoro « trasferimento modale » in occasione della CIG del 27 marzo 2007</p> <p>Misure di trasferimento modale proposte <i>Versione 8 del 26 marzo 2007</i></p>
<p>Les grands ouvrages de franchissements ferroviaires transalpins engagés par la Suisse, l'Autriche, l'Italie et la France nécessitent des dépenses publiques considérables. Ils doivent être appuyés par toutes les mesures possibles visant à garantir leur utilisation préférentielle pour le transport des marchandises à travers les Alpes. C'est utile pour le bon usage des fonds publics, c'est nécessaire pour la bonne compréhension de l'intérêt des ouvrages, c'est indispensable pour leur efficacité économique et environnementale.</p> <p>C'est pourquoi la question des mesures de report modal est au cœur du projet Lyon-Turin, comme l'a d'ailleurs rappelé le Memorandum signé en mai 2004 : « <i>Les deux pays s'engagent à mener, conjointement ou indépendamment, une politique forte visant à favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers le fer dans les Alpes, notamment par la hausse des péages routiers et la mise en œuvre de mesures réglementaires qui pourront contribuer ainsi à améliorer l'attractivité et la rentabilité de l'investissement pour la construction de la nouvelle liaison ferroviaire entre Turin et Lyon. En outre, ils adopteront une position concertée et commune vis-à-vis de leurs partenaires de l'Arc alpin afin de renforcer l'attractivité du franchissement des Alpes par l'itinéraire Lyon-Turin.</i> »</p> <p>Les mesures de report modal proposées en appui de la réalisation de la liaison Lyon-Turin doivent aussi permettre de faciliter le montage opérationnel du projet, en garantissant aux partenaires privés potentiels une politique publique cohérente en regard des investissements consentis.</p> <p>Enfin, si la France et l'Italie doivent établir des mesures propres à leur projet commun, elles doivent aussi tenir compte du cadre de</p>	<p>Le grandi opere d'attraversamento ferroviario alpino intraprese dalla Svizzera, dall'Austria, dall'Italia e dalla Francia richiedono spese pubbliche considerevoli. Tali opere devono essere sostenute con ogni misura possibile tendente a garantire la loro utilizzazione preferenziale per il trasporto di merci attraverso le Alpi. Ciò è utile per un buon uso dei fondi pubblici, è necessario per la corretta comprensione dell'interesse che rivestono le opere, è indispensabile per la loro efficacia economica ed ambientale.</p> <p>E' per tali motivi che la questione delle misure di trasferimento modale si pone al centro del progetto Torino-Lione, com'è stato del resto ricordato nel Memorandum firmato nel maggio 2004 : « <i>I due paesi s'impegnano a perseguire, congiuntamente od indipendentemente, una politica forte volta a favorire il trasferimento modale del trasporto di merci dalla strada verso il ferro nelle Alpi, in particolare mediante l'aumento dei pedaggi stradali e l'attuazione di misure regolamentari le quali potranno così contribuire a migliorare l'attrattività e la redditività dell'investimento per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione. Inoltre, essi adotteranno una posizione concertata e comune nei confronti dei loro partners dell'Arco alpino al fine di rafforzare l'attrattività del valico delle Alpi mediante l'itinerario Torino-Lione.</i> »</p> <p>Le misure di trasferimento modale proposte a sostegno della realizzazione del collegamento Torino-Lione devono inoltre permettere di facilitare il montaggio operativo del progetto, garantendo ai potenziali partners privati una politica pubblica coerente rispetto agli investimenti consentiti.</p> <p>Infine, se la Francia e l'Italia devono stabilire misure proprie ad un progetto comune, esse devono considerare anche l'ambito complessivo</p>

<p>coopération des pays alpins dans leur ensemble. Les passages de marchandises transalpins sont souvent en situation d'interdépendance (les échanges peuvent rapidement basculer d'un itinéraire à l'autre). Dans ce contexte, toute mesure forte de report modal sur quelques axes a des répercussions sur tous les autres. La coopération des pays alpins est indispensable pour y faire face : elle sort du champ de compétence du groupe de travail, mais elle forme un arrière-plan important de sa réflexion.</p>	<p>di cooperazione dei paesi alpini. I passaggi di merci transalpini si trovano spesso in una situazione di interdipendenza (gli scambi possono rapidamente trasferirsi da un itinerario all'altro). In un tale contesto, qualsiasi misura forte di trasferimento modale su alcuni assi si ripercuote su tutti gli altri. La cooperazione dei paesi alpini è indispensabile per farvi fronte: esula dal campo di competenza del gruppo di lavoro, ma costituisce un importante sfondo della sua riflessione.</p>
<p>Pour ces raisons, et aussi parce qu'aucune mesure de report modal n'est possible sans une alternative à la route efficace et concomitante, les mesures de report modal nécessaires à la bonne vie de la liaison Lyon-Turin doivent être étudiées à plusieurs horizons de temps. Si elles visent essentiellement la mise en service de la liaison nouvelle, elles doivent aussi permettre une mise en œuvre progressive, qui en facilitera l'acceptation. De ce point de vue, la possibilité d'optimiser dès 2009 l'exploitation de la ligne historique est une opportunité à saisir.</p>	<p>Per tali motivi, ed anche perché non è possibile alcuna misura di trasferimento modale senza un'efficace e concomitante alternativa alla strada, le misure di trasferimento modale necessarie alla durevole riuscita del collegamento Torino-Lione devono essere studiate in relazione a vari orizzonti temporali. Se esse mirano essenzialmente alla messa in servizio del nuovo collegamento, devono al contempo permetterne un'attuazione progressiva che ne faciliterà l'accettazione. Da tale punto di vista, la possibilità di ottimizzare sin dal 2009 la linea storica è un'opportunità da non perdere.</p>
<p>C'est sur ces bases que le groupe de travail a engagé ses travaux. Il a cherché à fonder ses propositions sur une analyse précise des échanges et de leurs caractéristiques, de façon à quantifier l'impact des mesures chaque fois que possible. Il a vérifié que ces mesures sont acceptables par le projet technique concerné, la ligne historique en première étape ou la liaison nouvelle à terme. Il a enfin exploré autant la réglementation des conditions de circulation de marchandises que les tarifications possibles des différents passages franco-italiens, considérant que ces deux catégories de mesures sont plus complémentaires que contradictoires.</p>	<p>E' su tali basi che il gruppo di lavoro ha avviato i propri lavori. Il gruppo ha cercato di fondare le proprie proposte su un'analisi precisa degli scambi e delle loro caratteristiche, in modo tale da quantificare l'impatto delle misure ogni qualvolta possibile. Il gruppo ha verificato che tali misure sono accettabili nell'ambito del progetto tecnico interessato, la linea storica come prima tappa od il nuovo collegamento a termine. Il gruppo ha infine esaminato sia la regolamentazione delle condizioni di circolazione delle merci sia le tariffazioni possibili dei diversi passaggi franco-italiani, ritenendo tali due categorie più complementari che contraddittorie.</p>
<p>Le rapport présenté à la CIG du 27 mars 2007 est un rapport d'étape sur de premières orientations et de nouvelles pistes de travail. Leur validation ou leur correction permettra de poursuivre le travail engagé, notamment sur l'impact des mesures pour le monde du transport routier et des exploitants d'autoroutes. Il sera alors possible d'aboutir à un plan d'action cohérent venant en soutien des travaux sur le montage juridique et</p>	<p>Il rapporto presentato alla CIG del 27 marzo 2007 rappresenta uno studio intermedio sui primi orientamenti e sulle nuove linee di lavoro. La loro convalida o correzione permetterà di proseguire il lavoro intrapreso, con particolare riguardo per l'impatto delle misure sul mondo del trasporto stradale e dei gestori autostradali. Sarà quindi possibile arrivare ad un piano d'azione coerente che contribuisca a sostenere i lavori sul</p>

financier de l'opération, et visant à opérer un basculement durable des marchandises des poids lourds vers le rail et le maritime.

1. : Lettre de mission et réunions du groupe de travail « Report modal »

Sur la base du memorandum signé le 5 mai 2004 entre la France et l'Italie, le mandat et l'organisation du groupe de travail « Report modal » ont été adoptés par les chefs de délégation à la CIG le 20 décembre 2004. L'objectif du groupe est de proposer, de la façon la plus concrète et la plus réaliste, les mesures d'ordre réglementaire, tarifaire, logistique ou territorial, pour inciter au transfert des marchandises de la route vers le rail, et ce à 2 horizons : 2009 fin des travaux de renforcement et de mise au gabarit B+ du tunnel du Mont Cenis et de la ligne historique, 2020/2022 mise en service du tunnel de base. Le groupe travaille dans un périmètre constitué de tous les passages entre l'Italie et la France, mais il fonde ses analyses sur l'ensemble de l'arc alpin, y compris les passages maritimes.

Le groupe est composé de 2 délégations française et italienne associant des représentants des ministères des transports/infrastructures, de l'économie, de l'environnement, de la Commission européenne et des régions concernées. Le groupe a rapporté l'avancement de ses travaux devant chaque CIG depuis sa mise en place : il a été installé pour la période 2005-2006 sous présidence française, l'Italie présidant l'année en cours 2007.

Compte-tenu des relations étroites entre les propositions de mesures de rééquilibrage modal et le montage économique et financier global de la liaison nouvelle, la coordination est en outre systématiquement assurée avec le groupe JEF.

Les acteurs économiques sont associés aux travaux : auditions de chargeurs et transporteurs, avis des opérateurs ferroviaires. L'échange avec les sociétés gestionnaires des tunnels et autoroutes n'a pu être fait dans les temps impartis, le groupe de travail propose de le faire en deuxième phase.

Le groupe report modal a tenu 7 réunions plénières :

montaggio giuridico e finanziario dell'operazione e miri ad operare un trasferimento sostenibile delle merci dei veicoli pesanti verso il ferro ed il marittimo.

1 : Mandato e riunioni del gruppo di lavoro « Trasferimento modale »

Sulla base del Memorandum firmato il 5 maggio 2004 tra la Francia e l'Italia, il mandato e l'organizzazione del gruppo di lavoro « Trasferimento modale » sono stati adottati dai capi delegazione in occasione della CIG del 20 dicembre 2004. L'obiettivo del gruppo è proporre, nel modo più concreto e realista possibile, le misure d'ordine regolamentare, tariffario, logistico o territoriale, volte ad incoraggiare il trasferimento delle merci dalla strada verso il ferro entro due orizzonti temporali : 2009 fine dei lavori di potenziamento e di messa al gabarit B+ del tunnel del Moncenisio e della linea storica, 2020/2022 messa in servizio del tunnel di base. Il gruppo lavora in un perimetro costituito da tutti i passaggi tra l'Italia e la Francia, ma basa le proprie analisi sull'insieme dell'arco alpino, compresi i passaggi marittimi.

Il gruppo è composto da due delegazioni francese ed italiana comprendenti rappresentanti dei ministeri dei trasporti e delle infrastrutture, dell'economia, dell'ambiente, della Commissione europea e delle Regioni interessate. Il gruppo ha riferito sull'avanzamento dei lavori dinnanzi ad ogni riunione della CIG sin dalla sua creazione : insediatosi nel 2005-2006 sotto la presidenza francese, è presieduto dall'Italia nell'anno in corso 2007.

Tenuto conto delle strette relazioni esistenti tra le misure proposte di riequilibrio modale ed il montaggio economico e finanziario complessivo del nuovo collegamento, il coordinamento con il gruppo GEF è inoltre sistematicamente assicurato.

Gli attori economici partecipano ai lavori : colloqui con i caricatori ed i trasportatori, pareri degli operatori ferroviari. Lo scambio con le società di gestione dei trafori e delle autostrade non si è potuto effettuare nei tempi impartiti, il gruppo di lavoro propone di farlo in una seconda fase.

Il gruppo trasferimento modale ha tenuto 7 riunioni plenarie:

- 19 et 20 décembre 2005 (Paris) : mise en place du groupe, définition des modalités pratiques de fonctionnement, inventaires des études existantes, définition des documents à établir (en matière de trafics, logistique, économie territoriale), demande d'approfondissements à LTF
- 13 février 2006 (visio-conférence) : avancement du recueil de données et des études existantes
- 13 mars 2006 (Rome) : validation définitive de l'enquête CAFT 2004, comparaison des coûts routiers et ferroviaires sur des itinéraires significatifs, identification des déterminants du report modal, validation du questionnaire et de la liste des acteurs économiques (chargeurs, transporteurs) à auditionner
- 12 juin 2006 (Paris - compte-tenu du contexte politique en Italie, réunion de la délégation française seulement) : avancement des études de LTF à la demande du groupe report modal et avancement des entretiens avec les acteurs économiques
- 13 septembre 2006 (Paris) : participation à la réunion des experts trafics, afin de valider les hypothèses de simulations de LTF (formulation des prix/coûts pour les modes routier et ferroviaire, offre de transport combiné, autoroute ferroviaire et autoroute maritime, évolution des trafics jusqu'en 2004 et évaluation de la demande globale),
- 27 novembre 2006 (visio-conférence) : présentation de M. Amedeo FUMERO, nouveau chef de la délégation italienne
- 11 décembre 2006 (visio-conférence) : préparation du rapport à la CIG du 20 décembre 2006
- 18-19 janvier 2007 (Rome) : sous la présidence du nouveau chef de la délégation italienne, M. VINCI GIACCHI, approfondissements demandés à LTF, préparation de l'entretien avec la Commission européenne
- 8 février 2007 (Bruxelles) : rencontre avec des représentants de la Commission européenne concernant la mise en œuvre de la directive « Eurovignette »
- 21 février 2007 (Rome) : séminaire conjoint avec le groupe JEF

- 19 e 20 dicembre 2005 (Parigi) : istituzione del gruppo, definizione delle modalità pratiche di funzionamento, inventari degli studi esistenti, definizione dei documenti da preparare (in materia di traffici, logistica, economia territoriale), richiesta di approfondimenti a LTF
- 13 febbraio 2006 (videoconferenza) : avanzamento della raccolta dati e degli studi esistenti
- 13 marzo 2006 (Roma) : convalida definitiva dello studio CAFT 2004, comparazione dei costi stradali e ferroviari su alcuni itinerari significativi, identificazione delle determinanti del trasferimento modale, convalida del questionario e della lista degli attori economici (caricatori, trasportatori) da intervistare
- 12 giugno 2006 (Parigi – tenuto conto del contesto politico in Italia, riunione della sola delegazione francese) : avanzamento degli studi di LTF a richiesta del gruppo trasferimento modale e avanzamento dei colloqui con gli attori economici
- 13 settembre 2006 (Parigi) : partecipazione alla riunione degli esperti sul traffico, al fine di convalidare le ipotesi di simulazioni di LTF (formulazione dei prezzi/costi per i modi stradale e ferroviario, offerta di trasporto combinato, autostrada ferroviaria ed autostrada marittima, evoluzione dei traffici fino al 2004 e valutazione della domanda globale),
- 27 novembre 2006 (videoconferenza) : presentazione dell'Ing. Amedeo FUMERO, nuovo capo delegazione italiano
- 11 dicembre 2006 (videoconferenza) : preparazione del rapporto alla CIG del 20 dicembre 2006
- 18-19 gennaio 2007 (Roma) : sotto la presidenza del nuovo capo delegazione italiano, l'Amb. VINCI GIACCHI, approfondimenti richiesti a LTF, preparazione del colloquio con la Commissione europea
- 8 febbraio 2007 (Bruxelles) : incontro con i rappresentanti della Commissione europea concernente l'attuazione della direttiva « Eurovignette »
- 21 febbraio 2007 (Roma) : seminario congiunto con il gruppo GEF

<p>- 6 mars 2007 : séminaire conjoint avec le comité des opérateurs ferroviaires</p>	<p>- 6 marzo 2007 : seminario congiunto con il comitato degli Operatori ferroviari - 9 marzo 2007: video conferenza</p>
<p>2. Une condition indispensable de la mise en place de mesures de report modal: des alternatives ferroviaires et maritimes crédibles</p>	<p>2. Una condizione indispensabile per l'attuazione delle misure di trasferimento modale: delle alternative ferroviarie e marittime credibili</p>
<p>La disponibilité d'un service ferroviaire efficace est une condition impérative pour réussir à reporter les marchandises de la route vers le rail (cela vaut d'ailleurs aussi pour le maritime). Cette condition sera assurée avec la livraison de la liaison nouvelle, mais à plus court terme, l'offre de service sur la ligne existante doit aussi être améliorée. La fin des travaux de mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis est, après une période où l'exploitation de la ligne a été en conséquence singulièrement perturbée, une opportunité pour enclencher le plus tôt possible des actions des gestionnaires d'infrastructures, des entreprises ferroviaires historiques, mais également des administrations publiques, qui permettront de mettre en place un dispositif concret d'optimisation des services ferroviaires.</p>	<p>La disponibilità di un servizio ferroviario efficace è una condizione essenziale per riuscire a trasferire le merci dalla strada verso il ferro (ciò vale del resto anche per il marittimo). Tale condizione sarà assicurata con la consegna del nuovo collegamento, ma a più breve termine, anche l'offerta di servizio sulla linea esistente deve essere migliorata. La fine dei lavori di ammodernamento del traforo del Moncenisio, dopo il conseguente periodo in cui la gestione della linea è stata particolarmente perturbata, rappresenta un'opportunità per collegare il prima possibile le azioni dei gestori di infrastrutture alle azioni delle imprese ferroviarie storiche, ma anche delle pubbliche amministrazioni, riuscendo così ad attuare un dispositivo concreto di ottimizzazione dei servizi ferroviari.</p>
<p>L'analyse du report modal du point de vue environnemental est essentiel à la acceptation des mesures à mettre en place pour garantir le passage de la route au rail. Le groupe de travail souhaite donc compléter ses propositions sur la base des études que LTF conduira, pour apprécier les effets des mesures de report modal en termes d'avantages environnementaux attendus. Cette analyse doit être développée en cohérence avec la politique environnementale entamée aux niveaux européen et nationaux en termes de qualité de l'air et avec les actions stratégiques mises en place dans ces domaines dans les deux pays.</p>	<p>L'analisi del trasferimento modale sotto il profilo ambientale costituisce elemento essenziale per la accettazione delle misure da porre in essere per garantire il trasferimento dalla gomma al ferro. Il gruppo di lavoro ritiene quindi di dover completare le proprie proposte sulla base degli studi che LTF condurrà, per valutare gli effetti delle misure di trasferimento modale in termini di benefici ambientali attesi. Tale analisi deve essere sviluppata in coerenza con la politica ambientale intrapresa a livello europeo e nazionale in termini di qualità dell'aria, nonché con le azioni strategiche messe in atto in questo ambito nei due Paesi.</p>
<p>Parmi ces services ferroviaires, les autoroutes ferroviaires, en particulier après les premiers résultats de l'expérimentation appréciés positivement par les transporteurs, se confirment être tout à fait adaptées pour rendre possible un report modal significatif.</p>	<p>Tra tali servizi ferroviari, le autostrade ferroviarie, soprattutto a seguito dei primi risultati della sperimentazione favorevolmente accolti dai trasportatori, confermano di essere perfettamente idonee alla realizzazione di un trasferimento modale significativo.</p>
<p>En effet, les sociétés qui ont été interrogées par le groupe de travail pour examiner les conditions</p>	<p>Infatti, le società intervistate dal gruppo di lavoro allo scopo di esaminare le condizioni di</p>

<p>d'accueil des alternatives ferroviaires, souhaitent voir privilégier l'incitation économique à la contrainte réglementaire. Elles estiment généralement que la qualité de l'offre fait toute la différence, en incitant ou non au report modal.</p>	<p>accoglienza delle alternative ferroviarie, desideravano vedere privilegiata l'incentivazione economica rispetto al vincolo regolamentare. Esse ritengono generalmente che la qualità dell'offerta faccia la differenza, incoraggiando o meno il trasferimento modale.</p>
<p>Certains marchés restent toutefois très sensibles à l'absolue fiabilité du service ferroviaire, par exemple ceux soumis à des contraintes de "juste à temps" comme dans l'industrie automobile.</p>	<p>Alcuni mercati rimangono tuttavia estremamente sensibili all'affidabilità assoluta del servizio ferroviario, ad esempio quelli soggetti ai vincoli dell'«just in time» come nell'industria automobilistica.</p>
<p>2.1 La ligne historique doit faire l'objet d'un plan d'action à court et moyen terme.</p>	<p>2.1 La linea storica deve essere oggetto di un piano di azione a breve e medio termine.</p>
<p>Il importe de développer toutes les actions possibles pour enrayer la chute régulière du trafic sur l'axe Lyon-Turin, la ligne ferroviaire par Vintimille, marginale, n'ayant aucune possibilité de développement. Cet objectif n'est pas contradictoire avec la poursuite du projet, compte-tenu des limites objectives de l'exploitation de la ligne historique.</p>	<p>E' importante sviluppare tutte le azioni necessarie per arginare la regolare diminuzione di traffico sull'asse Torino-Lione, essendo la linea ferroviaria tramite Ventimiglia marginale e senza alcuna possibilità di sviluppo. Tale obiettivo non contrasta con il proseguimento del progetto, tenuto conto dei limiti obiettivi di gestione della linea storica.</p>
<p>Cela suppose notamment l'achèvement dans les délais les plus rapides des travaux de mise au gabarit du tunnel ferroviaire du Mont Cenis et de ses ouvrages d'accès.</p>	<p>Ciò presuppone, in particolare, il completamento tempestivo dei lavori di ammodernamento del tunnel ferroviario del Moncenisio e delle sue opere di accesso.</p>
<p>Le groupe de travail considère que l'initiative récente prise par le coordonnateur européen ERTMS, M. VINCK, pour définir sur la ligne historique une stratégie de développement de l'interopérabilité sous toutes ses formes, mérite d'être non seulement soutenue mais accompagnée par un soutien concret des deux pays, dans la limite d'un fonctionnement sécurisé de la ligne.</p>	<p>Il gruppo di lavoro ritiene che la recente iniziativa presa dal coordinatore europeo ERTMS, il dott. VINCK, per definire sulla linea storica una strategia di sviluppo dell'interoperabilità in tutte le sue forme, meriti di essere non solo sostenuta ma anche accompagnata dal concreto sostegno dei due paesi, nei limiti di un funzionamento in tutta sicurezza della linea.</p>
<p>Le groupe de travail considère aussi utile de rechercher des synergies entre les différents projets d'amélioration des services ferroviaires sur des territoires proches du corridor Lyon-Turin, par exemple, côté français, en tenant compte des possibilités qu'ouvriront bientôt la livraison du tunnel Perpignan-Figueras, le contournement de Nîmes et Montpellier à terme, et le lancement d'un service d'autoroute ferroviaire longue distance entre Perpignan et Bettembourg.</p>	<p>Il gruppo di lavoro ritiene inoltre utile la ricerca di sinergie tra i diversi progetti di miglioramento dei servizi ferroviari sui territori vicini al corridoio Torino-Lione, ad esempio, dal lato francese, tenuto conto delle possibilità che presto si apriranno con la consegna del tunnel Perpignan-Figueras, con la circonvallazione di Nîmes e Montpellier a termine, ed il lancio di un servizio di autostrada ferroviaria a lunga distanza tra Perpignan e Bettembourg.</p>

<p>Cela permettrait d'apprécier les conditions du développement d'une alternative ferroviaire de moyen terme au passage routier de Vintimille, en attendant la livraison de la nouvelle liaison, en particulier pour vérifier la possibilité d'édicter des restrictions fortes de trafic routier par Vintimille avant l'horizon 2020.</p> <p>2.2 Le service d'autoroute ferroviaire actuellement expérimenté doit être poursuivi et développé.</p> <p>Ce service a valeur démonstrative de l'adéquation de la réponse ferroviaire au transport des marchandises dans les Alpes du nord franco-italiennes.</p> <p>Les auditions des acteurs économiques sur les conditions d'attractivité d'une alternative ferroviaire ont mis en évidence, pour le service d'autoroute ferroviaire, les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un positionnement adapté des gares de départ et d'arrivée, - la qualité du service (fréquence, horaires adaptés, possibilité de transport de nuit, régularité et fiabilité, facilité et rapidité de chargement et de déchargement, sécurité de l'acheminement), - la 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), - la rentabilité et la compétitivité du service (longueur de l'itinéraire, tarification, possibilité de transport non accompagné). <p>Le nouveau service d'autoroute ferroviaire doit donc trouver sa place par des éléments de marché (qualité, fiabilité, rapidité, coût,...), et offrir aux transporteurs un service équivalent à la route, voire meilleur.</p> <p>Le groupe de travail a pris note des objectifs visés à terme par les deux pays, d'un ordre de grandeur de 20 AR avec une fréquence de l'ordre de la demi-heure.</p> <p>Il a également noté la recherche d'un terminal permettant de porter le trajet à environ 300km, et la mission confiée à cet effet par le ministre</p>	<p>Ciò permetterebbe di valutare le condizioni di sviluppo di un'alternativa ferroviaria di medio termine al passaggio stradale da Ventimiglia, nell'attesa della consegna del nuovo collegamento, in particolare per verificare la possibilità di imporre forti restrizioni del traffico stradale tramite Ventimiglia prima del 2020.</p> <p>2.2 Il servizio di autostrada ferroviaria attualmente sperimentato deve essere proseguito e sviluppato.</p> <p>Tale servizio ha valore dimostrativo dell'adeguatezza della risposta ferroviaria al trasporto di merci nelle Alpi settentrionali italo-francesi.</p> <p>Dai colloqui con gli attori economici sulle condizioni di attrattività di un'alternativa ferroviaria sono emersi, per il servizio di autostrada ferroviaria, i punti seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'adeguato posizionamento delle stazioni di partenza e di arrivo; - la qualità del servizio (frequenza, orari adeguati, possibilità di trasporto notturno, regolarità ed affidabilità, facilità e rapidità di carico e scarico, sicurezza del transito), - la possibilità di circolare a 44 tonnellate, soprattutto per le imprese che trasportano prodotti pesanti (fatta salva la coerenza del servizio con la direttiva europea sui pesi massimi autorizzati sul traffico stradale internazionale), - la redditività e la competitività del servizio (lunghezza dell'itinerario, tariffazione, possibilità di trasporto non accompagnato). <p>Il nuovo servizio di autostrada ferroviaria deve quindi trovare una propria collocazione ricorrendo ad elementi di mercato (qualità, affidabilità, rapidità, costo, ...) ed offrire ai trasportatori un servizio equivalente alla strada, se non migliore.</p> <p>Il gruppo di lavoro ha preso nota degli obiettivi fissati a termine dai due paesi, dell'ordine di grandezza di 20 A/R con una frequenza dell'ordine di 30 minuti.</p> <p>Il gruppo ha inoltre rilevato la ricerca di un terminale che permetta di portare il tragitto a circa 300 km, e la missione affidata a tale</p>
---	--

français des transports au préfet de la région Rhône-Alpes. Une vérification similaire de la meilleure localisation possible serait sans doute utile aussi côté italien. A cet égard, la région Piémont souhaite que l'utilisation d'autres terminaux à l'extérieur de la région piémontaise soit en ajout et non pas en substitution de celui de Orbassano.

Le groupe de travail recommande que la préparation de l'appel d'offre binational pour le service définitif d'autoroute ferroviaire, dont l'objectif est une mise en service dès l'achèvement des travaux de mise au gabarit, tienne notamment compte des éléments suivants :

- garantie de fréquence et de régularité du service, adossée à des indicateurs précis et vérifiés avec les transporteurs routiers (il faut rappeler qu'un trop grand nombre de trains arrivant à Aiton avaient en 2005 un retard supérieur ou égal à 30 minutes, pour seulement 175 km de parcours, alors que les transporteurs considèrent qu'un retard de +de 30mn est économiquement pénalisant)
- horaires adaptés aux besoins des entreprises, en particulier l'après-midi,
- maintien de la liberté de choix entre l'accompagné et le non accompagné, qui constitue aujourd'hui l'originalité de l'expérience franco-italienne et, parce qu'il respecte les exigences de liberté et de fluidité propre au monde du transport routier, apporte un vrai transfert des poids lourds sur le rail pour franchir les Alpes.

Il recommande également d'accorder la plus grande importance aux éléments de tarification du passage, afin de maintenir un avantage tarifaire au service par rapport aux péages routiers sur les passages concurrents.

Il estime utile de sensibiliser les représentants professionnels des chargeurs pour que, dans leurs appels d'offre de recherche de transporteurs, ils incluent systématiquement l'option de l'autoroute ferroviaire pour traverser les Alpes.

En conséquence le groupe de travail considère qu'un tel service d'autoroute ferroviaire, en

riguardo dal ministro francese dei trasporti al prefetto della regione Rhône-Alpes. Un'analoga verifica della migliore localizzazione possibile sarebbe probabilmente utile anche dal lato italiano. In proposito, la Regione Piemonte auspica che l'utilizzazione di altri terminali fuori dall'area regionale piemontese sia aggiuntiva e non sostitutiva di quello di Orbassano.

Il gruppo di lavoro raccomanda che la preparazione della gara d'appalto binazionale per il servizio definitivo di autostrada ferroviaria, il cui obiettivo è la messa in servizio non appena terminati i lavori di ammodernamento, tenga conto in particolare dei seguenti elementi:

- garanzia di frequenza e di regolarità del servizio, accompagnata da indicatori precisi e verificati con i trasportatori stradali (va ricordato che nel 2005 un numero troppo elevato di treni arrivavano ad Aiton con un ritardo superiore o pari a 30 minuti, per soli 175 chilometri di percorrenza, mentre i trasportatori ritengono che un ritardo superiore a 30mn sia economicamente penalizzante)
- orari adattati alle esigenze delle imprese, in particolare il pomeriggio,
- mantenimento della libertà di scelta tra l'accompagnato ed il non accompagnato, elemento che costituisce oggi l'originalità dell'esperienza franco-italiana e, poiché rispetta le esigenze di libertà e di fluidità proprie del mondo del trasporto stradale, induce un vero trasferimento dei veicoli pesanti sul ferro per valicare le Alpi.

Il gruppo raccomanda inoltre di attribuire la massima importanza agli elementi di tariffazione del passaggio, al fine di mantenere un vantaggio tariffario del servizio rispetto ai pedaggi stradali sui passaggi concorrenti.

Il gruppo ritiene utile sensibilizzare i rappresentanti professionali dei caricatori affinché, nelle loro gare di appalto per la selezione dei trasportatori, essi includano sistematicamente l'opzione dell'autostrada ferroviaria per valicare le Alpi.

Di conseguenza, il gruppo di lavoro ritiene che un tale servizio di autostrada ferroviaria,

particulier accompagné, même s'il est parfois plutôt assimilé à un service routier, satisfait un double objectif: il réduit le nombre de poids lourds franchissant les Alpes, et il offre un réel service alternatif aux petites entreprises qui ne s'inscrivent pas dans un fonctionnement intégré de la logistique. Il favorise aussi le passage progressif vers le mode non accompagné, l'essentiel étant encore une fois de donner le choix aux chargeurs et surtout aux transporteurs.

2.3 La qualité du transport de fret ferroviaire classique et combiné doit être aussi développée

Au delà du service d'autoroute ferroviaire, l'ensemble de l'offre de transport de fret conventionnel et combinée doit également être amélioré particulièrement sur la ligne via Modane, structurante pour les échanges entre les deux pays, notamment dans le sens France Italie. Cet axe a vu son trafic diminuer depuis 1997. Il a connu des difficultés persistantes ces dernières années en raison essentiellement d'une qualité de service insuffisante, des règles de conduite et de construction et de gestion des sillons qui diffèrent entre les deux pays. Les travaux en cours de réalisation depuis 2003 et portant sur l'infrastructure ferroviaire (mise au gabarit du tunnel et amélioration de la sécurité) ont, de surcroît, fortement pénalisé la fluidité du trafic.

Partant de ce constat, des objectifs communs aboutissant à une amélioration sensible de la qualité de l'ensemble de l'offre ferroviaire (conventionnelle et combinée) peuvent être fixés :

- examiner les conditions à établir pour faciliter la fluidité et la continuité des circulations ferroviaires entre les deux pays et le développement du marché ;
- définir et mettre en place un plan d'actions à court et moyen terme dans les domaines de compétences des autorités publiques.

La démarche à engager vise, prioritairement, la mise en place des conditions harmonisées permettant de faciliter l'accès au marché ferroviaire ainsi que l'amélioration des conditions de passage transfrontalières. Mais il s'agit également d'obtenir une amélioration de

soprattutto quello accompagnato, anche se a volte assimilato ad un servizio stradale, risponde ad un duplice obiettivo : ridurre il numero di veicoli pesanti che attraversano le Alpi ed offrire un vero servizio alternativo alle piccole imprese che non s'inseriscono nel funzionamento integrato della logistica. Favorisce inoltre il passaggio progressivo verso il modo non accompagnato, essendo ancora una volta essenziale offrire una scelta ai caricatori e soprattutto ai trasportatori.

2.3 La qualità del trasporto merci ferroviario classico e combinato deve anch'essa essere sviluppata

Al di là del servizio di autostrada ferroviaria, anche l'offerta di trasporto merci convenzionale e combinato deve essere complessivamente migliorata, in particolare sulla linea via Modane, forza strutturante per gli scambi tra i due paesi, soprattutto nella direzione Francia-Italia. Tale asse ha visto il proprio traffico diminuire dal 1997. Ha conosciuto difficoltà persistenti negli ultimi anni essenzialmente a causa di una qualità del servizio insufficiente e di regole di conduzione e di costruzione e gestione delle tracce che differiscono tra i due paesi. I lavori in corso di realizzazione dal 2003 e inerenti all'infrastruttura ferroviaria (ammodernamento del tunnel e miglioramento della sicurezza) hanno inoltre fortemente penalizzato la fluidità del traffico.

Muovendo da tale considerazione, è possibile stabilire alcuni obiettivi comuni risultanti in un sensibile miglioramento della qualità dell'offerta ferroviaria complessiva (convenzionale e combinata):

- esaminare le condizioni da definire per facilitare la fluidità e la continuità delle circolazioni ferroviarie tra i due paesi e lo sviluppo del mercato;
- definire ed attuare un piano di azioni a breve e medio termine nei settori di competenza delle autorità pubbliche.

L'approccio da seguire intende creare, in via prioritaria, una serie di condizioni armonizzate che facilitino l'accesso al mercato ferroviario nonché il miglioramento delle condizioni di passaggio transfrontaliere. Ma si tratta anche di ottenere un miglioramento dell'offerta di servizi

<p>l'offre de services en liaison avec tous les acteurs concernés (entreprises ferroviaires, gestionnaires des circulations, chargeurs et prestataires logistiques), l'objectif final recherché étant d'augmenter l'attractivité du mode ferroviaire. Ce plan doit comporter des actions dans trois domaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure et capacité des réseaux, gestion des sillons et des circulations; - Procédures opérationnelles relatives à l'interopérabilité et à la sécurité; - Régulation de l'accès au marché ferroviaire. <p>Le succès du corridor dénommé « Rotterdam - Gênes » a permis le redéploiement d'une partie du trafic à destination ou en provenance d'Italie via Bâle.</p> <p>La construction d'une alternative ferroviaire via Modane est le plus sûr moyen de renforcer l'attractivité du mode ferroviaire pour les trafics franco-italiens.</p> <p>De plus, ceci viendra en continuité du corridor « Rotterdam - Lyon », dont la poursuite des travaux vient d'être décidée, pour construire un réseau européen de fret performant.</p>	<p>in collegamento con tutti gli attori interessati (imprese ferroviarie, gestori della circolazione, caricatori e operatori della logistica), l'obiettivo finale ricercato essendo quello di aumentare l'attrattività del modo ferroviario.</p> <p>Tale piano deve comportare una serie di azioni in tre settori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruttura e capacità delle reti, gestione delle tracce e delle circolazioni; - Procedure operative relative all'interopérabilità ed alla sicurezza; - Regolazione dell'accesso al mercato ferroviario. <p>Il successo del corridoio denominato "Rotterdam-Genova" ha permesso il ridispiegamento di una parte del traffico diretto o proveniente dall'Italia via Basilea.</p> <p>La costruzione di un'alternativa ferroviaria via Modane rappresenta il modo più sicuro per accrescere l'attrattività del modo ferroviario per i traffici franco-italiani.</p> <p>Inoltre, tale costruzione è in continuità con il corridoio "Rotterdam-Lione", il cui proseguimento dei lavori è appena stato deciso, al fine di costruire una rete europea di trasporto merci performante.</p>
<p>2.4 Les liaisons maritimes participent également du report modal, elles doivent être mieux étudiées</p> <p>Le report du trafic routier transalpin vers des modes alternatifs ne concerne pas que le ferroviaire : la situation géographique de Vintimille, 2^{ème} passage transalpin en nombre de poids lourds comme en tonnages routiers transportés, plaide pour le développement parallèle de liaisons ferroviaires et de liaisons maritimes visant à décharger ce passage d'une part significative de ses poids lourds. Toute action maritime le concernant intéresse à la fois l'Espagne, la France et l'Italie, soit pour des actions concertées entre ces trois pays, soit pour des actions bilatérales entre deux d'entre eux.</p> <p>Les liaisons maritimes actuelles entre Espagne, France et Italie en Méditerranée (ensemble ou deux à deux) font peu de place aux lignes Ro-Ro. Ces dernières, qui se développent depuis juste une dizaine d'années, « pèsent » 10% seulement</p>	<p>2.4 I collegamenti marittimi partecipano anch'essi al trasferimento modale, e devono essere meglio studiati</p> <p>Il trasferimento del traffico stradale transalpino verso modi alternativi non riguarda solo il ferroviario : la situazione geografica di Ventimiglia, 2° passaggio transalpino per numero di veicoli pesanti e per tonnelli stradali trasportati, depone a favore dello sviluppo parallelo di collegamenti ferroviari e marittimi tendenti a liberare tale passaggio da una parte significativa dei propri veicoli pesanti. Qualsiasi azione marittima che lo riguardi interessa al contempo la Spagna, la Francia e l'Italia ai fini di una serie di azioni concertate tra i tre paesi o di azioni bilaterali tra due di essi.</p> <p>Gli attuali collegamenti marittimi tra Spagna, Francia ed Italia nel Mediterraneo (nel loro insieme o considerati bilateralmente) lasciano poco spazio alle linee Ro-Ro. Queste ultime, il cui sviluppo risale ad appena dieci anni fa,</p>

du trafic total du cabotage maritime entre les trois pays. Dans ce cadre général, le Ro-Ro est plus fréquent dans les liaisons Espagne-Italie à partir de Barcelone (desserte de l'Italie du Nord via Gênes, Livourne et Savone) et de Valence (du sud de l'Espagne vers le centre et le sud de l'Italie, ainsi que la Grèce et les Balkans). Entre l'Italie et la France, seule la ligne Toulon-Civitavecchia est de ce type.

Ces liaisons existantes se développent régulièrement. Contrairement à la façade atlantique, où de telles liaisons sont presque inexistantes entre la France et l'Espagne, il s'agit dans le cas méditerranéen d'étudier les mécanismes propres à inciter au développement des lignes existantes, et pas seulement de créer de nouveaux services.

Le groupe de travail souhaite approfondir ce sujet, en travaillant à différents horizons pour :

- vérifier la possibilité et le potentiel de nouvelles liaisons maritimes pour y reporter une part des trafics routiers empruntant Ventimille, en tenant compte des origines-destinations des marchandises (les relations Lombardie/Catalogne, Lombardie/PACA ou Languedoc-Roussillon et Emilie-Romagne/PACA ou Languedoc Roussillon semblent correspondent aux principaux flux potentiellement transférables vers le maritime, mais des origines-destinations autres méritent d'être prises en considération, notamment pour certains transports spécifiques comme les matières dangereuses)
- étudier à quelles conditions certaines marchandises transportées par route pourraient faire l'objet d'un tel report, en particulier, dans le cas des marchandises dangereuses, les dérivés d'éthylène en provenance du pôle de Fos/Lavera
- s'assurer des éventuelles concurrences de report de trafic entre l'alternative ferroviaire de la liaison Lyon-Turin et l'alternative maritime en Méditerranée
- analyser les mécanismes d'incitation les mieux adaptés à la situation (aides au démarrage de type Marco-Polo, ou mécanismes de type écobonus), en trilogue franco-hispano-italien, en tenant compte des

"pesano" per un solo 10% sul traffico totale del cabotaggio marittimo tra i tre paesi. In tale contesto generale, il Ro-Ro è più frequente nei collegamenti Spagna-Italia a partire da Barcellona (servizio dell'Italia settentrionale tramite Genova, Livorno e Savona) e da Valenzia (dal sud della Spagna verso il centro ed il sud dell'Italia, nonché la Grecia ed i Balcani). Tra l'Italia e la Francia, solo la linea Tolone-Civitavecchia è di questo tipo.

I collegamenti esistenti sono in continuo sviluppo. Contrariamente alla facciata atlantica, dove tali collegamenti sono quasi inesistenti tra la Francia e la Spagna, si tratta nel caso del Mediterraneo di studiare i meccanismi volti a favorire lo sviluppo delle linee esistenti e non solo creare nuovi servizi.

Il gruppo di lavoro desidera approfondire tale argomento, lavorando in relazione a diversi orizzonti temporali al fine di :

- Verificare la possibilità ed il potenziale dei nuovi collegamenti marittimi per trasferirvi parte dei traffici stradali che passano per Ventimiglia, tenuto conto delle origini-destinazioni delle merci (le direttrici Lombardia/Catalogna, Lombardie/PACA o Linguadoca-Roussillon e Emilia Romagna/PACA o Linguadoca-Roussillon sembrano corrispondere ai principali flussi potenzialmente trasferibili verso il marittimo, ma altre origini-destinazioni devono essere considerate, soprattutto per alcuni trasporti specifici come le merci pericolose);
- Studiare le condizioni alle quali alcuni merci trasportate per strada potrebbero essere oggetto di un simile trasferimento, in particolare, nel caso delle merci pericolose, i derivati di etilene provenienti dal polo di Fos/Lavera;
- Accertarsi delle concorrenze eventuali nel trasferimento di traffico tra l'alternativa ferroviaria del collegamento Torino-Lione e l'alternativa marittima nel Mediterraneo;
- Analizzare i meccanismi d'incentivazione più adatti alla situazione (incentivi allo sviluppo del tipo Marco-Polo o meccanismi del tipo écobonus), nell'ambito di un trilogue Francia-Spagna-Italia, tenendo conto dei

<p>régimes d'aides existants dans chaque pays et en cherchant à en développer la complémentarité et la mise en cohérence.</p>	<p>regimi di incentivi esistenti in ogni paese e cercando di svilupparne la complementarità e la coerenza reciproca.</p>
<p>Il considère en outre utile de disposer pour ce faire d'éléments de cadrage sur les politiques nationales que les pays concernés mettront en œuvre pour soutenir le développement du maritime en Méditerranée.</p>	<p>Il gruppo ritiene inoltre utile disporre a tale fine di elementi di inquadramento delle politiche nazionali che i paesi interessati attueranno al fine di sostenere lo sviluppo del marittimo nel Mediterraneo.</p>
<p>3. Propositions de mesures relatives aux matières dangereuses</p>	<p>3. Misure proposte per le merci pericolose</p>
<p>Tenant compte de la nature des marchandises empruntant préférentiellement l'AFA, le groupe « report modal » s'est intéressé à des mesures touchant le transport de matières dangereuses, et a envisagé notamment leur interdiction sur différents itinéraires routiers. En effet, cette interdiction pourrait avoir une valeur particulièrement emblématique, tant à l'horizon tout proche du nouveau service d'autoroute ferroviaire, qu'au-delà, avec la livraison du tunnel de base. Le groupe a donc mandaté LTF pour une analyse des flux actuels de matières dangereuses transitant à la frontière franco-italienne (volumes, itinéraires, types de marchandises), ainsi que des enjeux d'une interdiction de circulation (possibilité d'itinéraires et modes alternatifs).</p>	<p>Tenuto conto della natura delle merci che percorrono di preferenza l'AFA, il gruppo "trasferimento modale" si è interessato ad alcune misure concernenti il trasporto di merci pericolose ed ha in particolare esaminato il loro divieto su diversi itinerari stradali. Infatti, tale divieto potrebbe avere un valore particolarmente significativo, sia nel futuro molto prossimo del nuovo servizio d'autostrada ferroviaria che oltre, con la consegna del tunnel di base. Il gruppo ha quindi incaricato la LTF di analizzare i flussi attuali di merci pericolose che transitano per la frontiera franco-italiana (volumi, itinerari, tipi di merci) nonché le poste messe in gioco dal divieto di circolazione (possibilità d'itinerari e modi alternativi).</p>
<p>Les différents points de passage franco-italiens n'autorisent pas tous, à l'heure actuelle, la circulation des matières dangereuses :</p>	<p>Non tutti i diversi punti di passaggio franco-italiani autorizzano attualmente la circolazione di merci pericolose :</p>
<p>- tunnel routier du Fréjus : le transit des matières dangereuses classées SC (peu ou moyennement dangereuses) est admis sous escorte (à la vitesse maximale de 60 km/h) ; le transit des matières dangereuses classées INT (très dangereuses) est en revanche interdit. Les directions d'exploitation du tunnel peuvent en outre procéder à une régulation des jours et des heures de passage des PL transportant des marchandises dangereuses. La présence dans le tunnel de deux convois ou plus de marchandises dangereuses circulant en sens inverse est interdite. Dans le même sens de circulation, le transit est permis, sous condition que le premier convoi ait parcouru la moitié de la longueur du tunnel.</p>	<p>- tunnel stradale del Fréjus : il transito di merci pericolose classificate SC (poco o mediamente pericolose) è ammesso sotto scorta (ad una velocità massima di 60 km/h) ; il transito di merci pericolose classificate INT (molto pericolose) è invece vietato. Le società di gestione del traforo possono inoltre procedere ad una regolazione dei giorni e delle ore di passaggio dei veicoli pesanti che trasportano merci pericolose. La presenza nel traforo di due o più convogli di merci pericolose che circolano in senso inverso è vietata. Nella stessa direzione di marcia, il transito è autorizzato, a condizione che il primo convoglio abbia percorso la metà della lunghezza del tunnel.</p>
<p>Les matières dangereuses représentaient, en 2004 dans le tunnel du Fréjus, 468 078 tonnes, soit 30 160 PL</p>	<p>Le merci pericolose rappresentavano nel 2004, nel traforo del Fréjus, 468.078 tonnellate, ossia 30.160 veicoli pesanti.</p>

- **tunnel routier du Mont Blanc** : interdiction du transit de matières dangereuses, à l'exception de certaines marchandises emballées en quantité limitée ;

- **Vintimille et autoroutes d'accès** : transport de matières dangereuses autorisé ; elles représentaient en 2004, 782.980 tonnes, soit 53.500 PL.

- **col du Montgenèvre** : matières dangereuses autorisées si poids lourds de moins de 26 tonnes (pour les plus de 26 tonnes, dérogation pour desserte locale) ; les matières dangereuses représentaient, en 2004, 15.393 tonnes, soit 947 PL.

- **tunnel routier de Tende** : transports de matières dangereuses interdit depuis août 1999. Selon les premières analyses conduites par LTF, la part de trafic de matières dangereuses est relativement faible aux points de passages routiers transfrontaliers entre la France et l'Italie: 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. Cela signifie quand même que les autres effectuent des parcours longs (supérieurs à 300 km), même si le nombre total de PL concernés est assez faible.

Une analyse détaillée des origines / destinations des circulations de matières dangereuses sur les principaux itinéraires routiers (Vintimille et Fréjus) a été réalisée par LTF. Elle conduit à envisager plusieurs types d'itinéraires et donc de variantes possibles en cas d'interdiction :

- des O/D courtes, captives a priori du mode routier, mais qui pourront tout de même se reporter dans quelques cas sur une autoroute ferroviaire ou maritime courte ;
- des O/D longues qui pourraient se reporter sur un itinéraire routier alternatif autre que celui des passages franco-italiens (cas largement majoritaire au Fréjus, où les flux les plus importants sont entre le nord ou centre de la France et le nord-ouest de l'Italie); une tarification ferroviaire incitative pourrait sans doute maintenir ces flux sur le rail entre la France et l'Italie et devrait être étudiée;

- des O/D longues pour lesquelles il n'y a

- **tunnel stradale del Monte Bianco** : divieto di transito di merci pericolose, ad eccezione di alcuni merci imballate in quantità limitata ;

- **Ventimiglia e autostrade di accesso** : trasporto di merci pericolose autorizzato ; esse rappresentavano nel 2004, 782.980 tonnellate, ossia 53.500 veicoli pesanti.

- **Colle del Monginevro** : merci pericolose autorizzate per i veicoli pesanti inferiori a 26 tonnellate, deroga per servizio locale) ; le merci pericolose rappresentavano, nel 2004, 15.393 tonnellate, ossia 947 veicoli pesanti.

- **tunnel stradale di Tenda** : trasporto di merci pericolose vietato dall'agosto 1999.

Secondo le prime analisi svolte da LTF, la quota di traffico di merci pericolose è relativamente limitata nei punti di passaggio stradale transfrontaliero tra la Francia e l'Italia : 4,3% delle tonnellate e 3% dei veicoli pesanti, ossia 84.600 veicoli pesanti di cui 2/3 passano per Ventimiglia. Inoltre, 39% dei veicoli pesanti (e fino al 45% a Ventimiglia) effettuano un percorso origine-destinazione relativamente breve. Ciò significa ad ogni modo che gli altri effettuano percorsi lunghi (superiori a 300 km), anche se il numero totale di veicoli pesanti interessati è piuttosto limitato.

Un'analisi dettagliata delle origini/destinazioni delle circolazioni di merci pericolose sui principali itinerari stradali (Ventimiglia e Fréjus) è stata effettuata da LTF. Essa porta a considerare diversi tipi di itinerari e quindi di varianti possibili in caso di divieto:

- delle O/D brevi, assorbite a priori dal modo stradale, ma che in alcuni casi potranno tuttavia trasferirsi verso un'autostrada ferroviaria o marittima breve ;
- delle O/D lunghe che potrebbero trasferirsi verso un itinerario stradale alternativo diverso da quello dei passaggi italo francesi (caso largamente prevalente al Fréjus, dove i flussi più importanti avvengono tra il nord o centro della Francia ed il nord-ovest dell'Italia) ; una tariffazione ferroviaria incentivante potrebbe probabilmente mantenere tali flussi sul ferro tra la Francia e l'Italia e dovrebbe essere studiata ;
- delle O/D lunghe per le quali non

pas de possibilité d'autre itinéraire intéressant par la route; les trafics se reporteront alors préférentiellement vers un autre mode de transport (cas représenté à Vintimille, pour les flux entre l'Espagne et le nord-ouest de l'Italie).

A la lumière de ces premières analyses, le groupe report modal est en mesure de faire à la CIG les propositions suivantes :

- **à l'horizon du nouveau service de l'autoroute ferroviaire (2009-2010) : interdiction des matières dangereuses dans le tunnel routier du Fréjus**

Cette mesure, qui peut être mise en place rapidement, pourrait représenter une quantité de poids lourds de l'ordre de 30 000 PL/an au début, dont une partie pourra se reporter sur le nouveau service d'autoroute ferroviaire. La capacité de l'AFA, à la fin des travaux de modernisation de la ligne historique, pourra largement absorber le report induit par l'interdiction de circulation. Les réels enjeux seront plutôt la fréquence et la régularité du service, pour garantir son attractivité.

Quant à la compatibilité de cette mesure avec le transport de voyageurs sur la ligne historique, cette question a fait l'objet d'un exercice de sécurité début 2006, qui a conduit à revoir la gestion du tunnel. Un groupe d'expert a depuis remis à jour l'analyse de risque à l'attention du comité permanent de suivi de l'autoroute ferroviaire

- **surtarifification et/ou interdiction à certaines heures (à préciser) du transport des matières dangereuses sur l'itinéraire routier de Vintimille**, afin de répartir ces trafics en dehors des périodes de pointe. Ces mesures peuvent également être prises à l'horizon du nouveau service de l'autoroute ferroviaire (2009-2010), en même temps que l'interdiction des matières dangereuses au Fréjus, pour éviter tout report de trafic de ces marchandises vers Vintimille.

L'analyse fine faite par LTF des origines / destinations des matières dangereuses passant actuellement par Vintimille prouve

esistono altri itinerari stradali interessanti ; i traffici si trasferiranno allora di preferenza verso un altro modo di trasporto (caso rappresentato da Ventimiglia, per i flussi tra la Spagna ed il nord-ovest dell'Italia).

Alla luce di queste prime analisi, il gruppo trasferimento modale è in grado di formulare alla CIG le seguenti proposte :

- **nella prospettiva temporale del nuovo servizio di autostrada ferroviaria (2009-2010) : divieto di merci pericolose nel traforo stradale del Fréjus**

Tale misura, la quale può essere rapidamente attuata, potrebbe inizialmente rappresentare una quantità di veicoli pesanti dell'ordine di 30.000 veicoli pesanti/anno, parte dei quali potrà trasferirsi sul nuovo servizio di autostrada ferroviaria. La capacità dell'AFA, alla fine dei lavori di ammodernamento della linea storica, potrà largamente assorbire il trasferimento indotto dal divieto di circolazione. Le reali poste in gioco saranno piuttosto la frequenza e la regolarità del servizio, al fine di garantire la sua attrattività. Quanto alla compatibilità di tale misura con il trasporto di viaggiatori sulla linea storica, tale questione è stata oggetto di un'esercitazione di sicurezza all'inizio del 2006, la quale ha portato a rivedere la gestione del tunnel. Un gruppo di esperti ha da allora aggiornato e sottoposto l'analisi del rischio all'attenzione del comitato permanente di monitoraggio dell'autostrada ferroviaria.

- **Sovratariffazione e/o divieto in alcune ore (da precisare) del trasporto di merci pericolose sull'itinerario stradale di Ventimiglia**, al fine di ripartire tali traffici al di fuori dei periodi di punta. Tali misure possono inoltre essere prese in concomitanza con il nuovo servizio dell'autostrada ferroviaria (2009-2010) contemporaneamente al divieto delle merci pericolose al Fréjus, per evitare ogni trasferimento di tali merci verso Ventimiglia.

L'analisi minuziosa svolta da LTF delle origini/destinazioni di merci pericolose che passano attualmente per Ventimiglia dimostra

que 2 itinéraires sont largement majoritaires: Barcelone-Milano et Marseille-nord ouest de l'Italie. Pour ces flux, les liaisons maritimes Barcelone-Gênes (existante) ou Marseille-Gênes (à créer) représentent des alternatives crédibles, à condition que le potentiel de trafic permette d'assurer la pérennité de ces lignes (notamment si les distances étaient trop courtes pour intéresser un investisseur). Signalons toutefois que, même avec une éventuelle nouvelle liaison maritime Marseille-Gênes, un certain nombre de poids-lourds (3400 PL/an soit 50 000 tonnes, sur des O/D très courtes) ne trouveraient pas d'alternative modale en cas d'interdiction des matières dangereuses par le passage routier de Vintimille : leur itinéraire, strictement intra-régional, les conduisant en effet à rester sur la route.

- étude des possibilités ultérieures d'étendre ces restrictions de circulation des matières dangereuses passant par Vintimille

Le groupe souhaite poursuivre ses travaux sur Vintimille en distinguant le moyen terme et le long terme :

- à moyen terme : étude des conditions d'une mesure progressive d'interdiction du transport de matières dangereuses, dès qu'auront été livrés le tunnel Perpignan-Figueras (2009) et le contournement de Nîmes-Montpellier (2012), qui permettront de proposer un véritable itinéraire alternatif ;
- à plus long terme, interdiction complète du transport de matières dangereuses, dès lors qu'une alternative modale crédible sera proposée

- poursuite des études de certaines questions directement liées au report modal sur les corridors considérés :

- éventuelle exemption des restrictions pour les transports de courte distance,
- analyse plus approfondie des liaisons maritimes qui pourraient être proposées en alternative modale ; la localisation des ports par rapport à la zone urbaine devra être étudiée.

che 2 itinerari sono largamente prevalenti : Barcellona-Milano e Marsiglia-nord ovest dell'Italia. Per tali flussi, i collegamenti marittimi Barcellona-Genova (esistente) o Marsiglia-Genova (da creare) rappresentano delle alternative credibili, a condizione che il potenziale di traffico permetta di assicurare il mantenimento di tali linee (soprattutto se le distanze fossero troppo brevi per interessare un investitore). Segnaliamo tuttavia che, anche con un eventuale nuovo collegamento marittimo Marsiglia-Genova, un certo numero di veicoli pesanti (3.400 veicoli pesanti/anno, ossia 50.000 tonnellate, su delle O/D molto brevi) non troverebbero alcuna alternativa modale in caso di divieto delle merci pericolose attraverso il passaggio stradale di Ventimiglia: il loro itinerario, strettamente interregionale, li porterebbe infatti a rimanere sulla strada.

- Studio delle ulteriori possibilità di estendere tali restrizioni di circolazione delle merci pericolose che passano per Ventimiglia

Il gruppo desidera proseguire i propri lavori su Ventimiglia distinguendo il medio dal lungo termine :

- a medio termine : studio delle condizioni di una misura progressiva di divieto del traffico di merci pericolose, non appena saranno stati consegnati il tunnel Perpignan-Figueras (2009) e la circonvallazione di Nîmes-Montpellier (2012), le quali permetteranno di proporre un vero itinerario alternativo;
- a più lungo termine, divieto completo del trasporto di merci pericolose, non appena sarà stata proposta un'alternativa modale credibile

- proseguimento degli studi di alcune questioni direttamente collegate al trasferimento modale sui corridoi considerati :

- eventuale esenzione delle restrizioni per i trasporti di breve distanza,
- analisi più approfondita dei collegamenti marittimi che potrebbero essere proposti come alternativa modale ; la localizzazione dei porti rispetto alla zona urbana dovrebbe formare oggetto di studio.

- il n'est pas proposé à ce stade de modifier le régime de transport des matières dangereuses au col du Montgenèvre, mais il convient d'étudier davantage à quelles conditions pourrait y être interdit tout trafic de cette nature (quid des trafics strictement locaux, prise en compte d'une origine / destination majoritairement du sud de la France, itinéraire ferroviaire de substitution...).

- à plus long terme, le groupe recommande d'étudier, même si le sujet n'est pas spécifiquement alpin, une évolution de la réglementation internationale pour permettre l'interdiction éventuelle dans certains tunnels routiers, par exemple, du transport de certaines matières inflammables, non classifiées matières dangereuses, et de ne plus exempter de la réglementation des matières dangereuses celles qui circulent en conditionnement fragmenté. Le cahier des charges et le calendrier de cette étude pourront être proposés ultérieurement.

Come per l'ensemble des propositions faites dans les autres domaines, il conviendra d'étudier dans la deuxième phase du travail les conséquences de ces propositions pour les sociétés autoroutières et les gestionnaires des tunnels.

4. Propositions de mesures concernant les péages routiers

Le groupe report modal a demandé à LTF de faire des simulations pour évaluer le report modal qui serait induit par des augmentations de péage de 25 % environ aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus, y compris leurs autoroutes d'accès (+ 45 € environ). Il convient bien évidemment que le montant du péage des poids lourds du tunnel routier du Mont Blanc reste au moins égal à celui du tunnel routier du Fréjus, pour éviter que les poids lourds n'utilisent en trop grand nombre l'itinéraire du Mont Blanc, et respecter l'engagement des deux pays d'un équilibre des trafics entre les deux tunnels.

- non si propone in tale fase di modificare il regime di trasporto delle merci pericolose al colle del Monginevro, ma è opportuno studiare maggiormente a quali condizioni potrebbe esservi vietato qualsiasi traffico di tale natura (quid dei traffici strettamente locali, presa in considerazione di una origine/destinazione prevalentemente dal sud della Francia, itinerario ferroviario di sostituzione...).

- A più lungo termine, il gruppo raccomanda di studiare, anche se l'argomento non è specificatamente alpino, un'evoluzione della regolamentazione internazionale per permettere l'eventuale divieto in alcuni trafori stradali, ad esempio, del trasporto di alcune materie infiammabili, non classificate pericolose, e di non esentare più dalla regolamentazione delle merci pericolose quelle che circolano in piccoli colli. Il capitolato d'onori ed il calendario di tale studio potranno essere proposti in un secondo tempo.

Come per l'insieme delle proposte formulate negli altri settori, sarà opportuno studiare nella seconda fase di lavoro le conseguenze di tali proposte per le società autostradali e di gestione dei trafori.

4. Misure proposte per i pedaggi stradali

Il gruppo trasferimento modale ha chiesto a LTF di svolgere alcune simulazioni al fine di valutare il trasferimento modale che sarebbe indotto da aumenti di pedaggi del 25% circa nei trafori del Monte Bianco e del Fréjus, comprese le loro autostrade di accesso (+ 45 € circa). E' ovviamente opportuno che l'importo del pedaggio dei veicoli pesanti del tunnel stradale del Monte Bianco rimanga quantomeno uguale a quello del tunnel stradale del Fréjus, al fine di evitare che un numero eccessivo di veicoli pesanti utilizzi l'itinerario del Monte Bianco, e rispettare l'impegno dei due paesi di mantenere un equilibrio dei traffici tra i due trafori.

<p>Dans les simulations, ce surpéage de 25 % a été aussi appliqué au Brenner. Il est frappant de constater que les résultats de ces simulations montrent que l'on a d'abord des changements d'itinéraires des poids lourds par l'itinéraire côtier franco-italien par Vintimille, et aussi par la Suisse (si la RPLP n'augmente pas). Après, on obtient un report vers le ferroviaire et notamment vers l'autoroute ferroviaire.</p>	<p>Nelle simulazioni, tale sovrapedaggio del 25% è stato applicato anche al Brennero. E' sorprendente constatare che i risultati di tali simulazioni mostrano che in un primo momento si hanno dei cambiamenti di itinerari dei veicoli pesanti sull'itinerario costiero italo francese tramite Ventimiglia, ed anche tramite la Svizzera (se la TTPCP non aumenta). Successivamente, si ottiene un trasferimento verso il ferroviario ed in particolare verso l'autostrada ferroviaria.</p>
<p>Pour éviter que l'augmentation des péages n'ait pour résultat principal un simple changement d'itinéraire, il convient d'envisager des compléments de tarification pour les poids-lourds sur l'autoroute Marseille – Gênes d'un montant en valeur absolue égal à l'augmentation au Fréjus et au Mont Blanc.</p>	<p>Per evitare che l'aumento dei pedaggi abbia come principale risultato un semplice cambiamento di itinerario, è opportuno prevedere dei complementi di tariffazione per i VP sull'autostrada Marsiglia-Genova di un importo pari in valore assoluto all'aumento nel Fréjus e nel Monte Bianco.</p>
<p>Les résultats des simulations faites par LTF sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en 2009 on observerait une diminution de 130 000 à 160 000 poids lourds sur l'axe alpin (diminution de 200 000 à 250 000 poids lourds sur le corridor Mont Blanc + Fréjus) ; 	<p>I risultati delle simulazioni svolte da LTF sono i seguenti :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel 2009 si osserverebbe una diminuzione da 130 000 a 160 000 veicoli pesanti sull'asse alpino (diminuzione da 200 000 a 250 000 veicoli pesanti sul corridoio Monte Bianco + Fréjus) ;
<ul style="list-style-type: none"> - en 2022 on observerait une diminution due à cette mesure de 232 000 à 317 000 poids lourds sur l'axe alpin (diminution de 250 000 à 300 000 poids lourds sur le corridor). 	<ul style="list-style-type: none"> - nel 2022 si osserverebbe una diminuzione dovuta a tale misura da 232 000 a 317 000 veicoli pesanti sull'asse alpino (diminuzione da 250 000 a 300 000 veicoli pesanti sul corridoio).
<p>La question se pose donc de savoir de quels instruments juridiques les Etat disposent pour augmenter les péages routiers.</p>	<p>Ci si chiede quindi quali siano gli strumenti giuridici di cui gli Stati dispongono per aumentare i pedaggi stradali.</p>
<p>La directive Eurovignette indique dans son article 7.11 :</p>	<p>La direttiva <i>Eurovignette</i> indica nel suo articolo 7.11 :</p>
<p><i>« Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée aux péages sur des tronçons routiers spécifiques :</i></p>	<p><i>« In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione può essere applicata ai pedaggi per specifici tratti stradali:</i></p>
<p>a) qui connaissent de graves problèmes de congestion entravant la libre circulation des véhicules,</p>	<p>a) che soffrono di un'acuta congestione che ostacola la libera circolazione degli autoveicoli;</p>
<p>b) dont l'utilisation par des véhicules provoque d'importants dommages environne-mentaux...</p>	<p>b) il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali;</p>

<p>à condition que :</p> <p>...</p> <p>- la majoration ... ne dépasse pas 15 % du péage moyen pondéré... sauf lorsque les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen concernant des infrastructures dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 % des péages moyens pondérés » ;</p> <p>La même directive indique dans son article 9 :</p> <p>« La présente directive ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire par les Etats membres :</p> <p>a) de droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre la congestion du trafic liée à une période et à un lieu précis ;</p> <p>b) de droits régulateurs destinés à combattre les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air perçus sur tout axe routier, notamment dans les zones urbaines, y compris sur les routes du réseau routier transeuropéen traversant une zone urbaine.</p> <p>Les Etats membres décident de l'utilisation des recettes provenant des droits perçus pour l'utilisation des infrastructures routières ».</p> <p>Ces deux articles de la directive Eurovignette montrent clairement que l'Europe a voulu donner aux Etats membres les moyens d'inciter au report modal, notamment dans les zones fragiles au plan environnemental, et aussi les moyens permettant de trouver des moyens de financement d'infrastructures alternatives à la route. Mais la mise en œuvre opérationnelle de ces deux articles pose quelques problèmes d'interprétation.</p> <p>Parallèlement, le groupe report modal a pris en compte la décision des Ministres français et italien en charge des infrastructures routières de faire financer par les clients la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus. Il faut en effet vérifier à quel niveau global de péages routiers aboutit l'application des instruments de tarification de la directive Eurovignette au</p>	<p>a condizione che:</p> <p>-la maggiorazione ... non superi il 15% dei pedaggi medi ponderati... tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti di prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può essere superiore al 25%, » ;</p> <p>La stessa direttiva indica al suo articolo 9 :</p> <p>« La presente direttiva non è ostativa dell'applicazione non discriminatoria da parte degli Stati membri ;</p> <p>a) di diritti regolatori specificatamente destinati a combattere la congestione del traffico legata ad un periodo e ad un luogo preciso ;</p> <p>b) di diritti regolatori destinati a combattere gli impatti ambientali, in particolare il degrado della qualità dell'aria, percepiti su tutto l'asse stradale, soprattutto nelle zone urbane, comprese le strade delle rete stradale transeuropea che attraversano una zona urbana.</p> <p>Gli Stati membri decidono l'utilizzazione delle entrate provenienti dai diritti percepiti per l'uso delle infrastrutture stradali ».</p> <p>Questi due articoli della direttiva Eurovignette mostrano chiaramente che l'Europa ha voluto dare agli Stati membri non solo i mezzi per incoraggiare il trasferimento modale, soprattutto nelle zone fragili dal punto di vista ambientale, ma anche i mezzi per individuare i modi di finanziamento delle infrastrutture alternative alla strada. Ma l'attuazione operativa di questi due articoli pone alcuni problemi interpretativi.</p> <p>Parallelamente, il gruppo trasferimento modale ha tenuto conto della decisione dei Ministri francese ed italiano, responsabili delle infrastrutture stradali, di fare finanziare dagli utenti la galleria di sicurezza del traforo stradale del Fréjus. Si deve infatti verificare il livello complessivo dei pedaggi stradali indotto dall'applicazione degli strumenti di tariffazione</p>
---	---

bénéfice du projet Lyon-Turin, en intégrant à la fois les nécessités d'une hausse des péages pour couvrir des frais d'infrastructures, et le principe d'équilibre général des trafics aux différents passages franco-italiens.

Afin d'éclairer les interprétations de la directive Eurovignette, le groupe report modal a organisé une réunion à Bruxelles avec le directeur compétent de la DGTREN, Monsieur Grillo PASQUARELLI.

Il ressort de cet entretien très fructueux que le paiement de la galerie de sécurité du tunnel routier de Fréjus peut se faire soit en augmentant les péages au seul tunnel routier du Fréjus, soit aux tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus. En effet, du point de vue du droit communautaire, il est tout à fait admissible que le réseau d'infrastructures concerné par les travaux de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus soit bien composé des deux itinéraires tunneliers.

Mais il convient de voir comment il serait possible, en droit français d'une part, et en droit italien d'autre part, de récupérer les recettes du « surpéage » payé par les clients du Mont Blanc pour les affecter au paiement des travaux de la galerie de sécurité du Fréjus.

Si l'on décide de faire payer la galerie de sécurité du Fréjus par les seuls clients du Fréjus en augmentant le niveau des péages, il est possible d'augmenter les péages au Mont Blanc de deux façons:

- soit en application de l'article 7.11 de la directive Eurovignette, c'est à dire avec un montant maximum de 25 % et une affectation des recettes au projet Lyon-Turin (à condition, dit la Commission, qu'il soit décidé): cela nécessite une notification préalable à la Commission qui consultera les 27 Etats membres;

- soit en application des droits régulateurs, c'est à dire de l'article 9 de la directive Eurovignette: la procédure est beaucoup plus souple, même si les justifications précises doivent exister, car elle n'impose pas de notification préalable et les Etats ont toute liberté pour l'affectation des

della direttiva Eurovignette a favore del progetto Torino-Lione, integrando sia le esigenze di un aumento dei pedaggi per coprire i costi delle infrastrutture, sia il principio di equilibrio generale dei traffici nei diversi passaggi franco-italiani.

Al fine di chiarire le interpretazioni della direttiva Eurovignette, il gruppo trasferimento modale ha organizzato una riunione a Bruxelles con il direttore competente della DGTREN, il dott. Grillo PASQUARELLI.

E' emerso da questo colloquio molto proficuo che il pagamento della galleria di sicurezza del tunnel stradale del Fréjus può avvenire aumentando i pedaggi nel solo tunnel stradale del Fréjus, oppure nei trafori stradali del Monte Bianco e del Fréjus. In effetti, dal punto di vista del diritto comunitario, è del tutto ammissibile che la rete d'infrastrutture interessata dai lavori della galleria di sicurezza del tunnel stradale del Fréjus sia composta da due itinerari che attraversano i trafori.

E' tuttavia opportuno esaminare come si potrebbero recuperare, ai sensi del diritto francese da una parte e del diritto italiano dall'altra, le entrate del « sovrapedaggio » pagato dai clienti del Monte Bianco per destinarle al pagamento dei lavori della galleria di sicurezza del Fréjus.

Se si decide di fare pagare la galleria di sicurezza del Fréjus dai soli clienti del Fréjus aumentando il livello dei pedaggi, è possibile aumentare i pedaggi al Monte Bianco in due modi:

- in applicazione dell'articolo 7.11 della direttiva Eurovignette, ossia con un importo massimo del 25% e lo stanziamento delle entrate a favore del progetto Torino-Lione (a condizione, dice la Commissione, che tale applicazione sia oggetto di decisione): questo richiede una notifica preventiva alla Commissione, la quale consulterà i 27 Stati membri;

- oppure in applicazione dei diritti regolatori, ossia l'articolo 9 della direttiva Eurovignette: la procedura è molto più snella, anche se devono sussistere precise giustificazioni, poiché non impone alcuna notifica preventiva e gli Stati possono decidere in tutta libertà come stanziare

recettes.

En ce qui concerne Vintimille, l'application de l'article 7-11 de la directive semble exclue, notamment pour une augmentation du niveau des péages entre Marseille et Gênes d'un montant (en valeur absolue) égal à l'augmentation des péages du Fréjus et du Mont Blanc. Elle entraînerait en effet une augmentation des péages entre Marseille et Gênes bien supérieure à 25 %. Il faudra donc recourir à l'application des droits régulateurs de congestion d'une part, et d'environnement d'autre part, notamment en France dans le contournement de Nice, ce qui risque d'ailleurs de poser de difficiles problèmes pour les transports locaux.

En conclusion de ce qui précède, le groupe report modal propose deux scénarios possibles, qu'il conviendra d'approfondir avec l'étude de leur impact sur les finances des sociétés gestionnaires des tunnels et autoroutes :

1. augmentation des péages au seul tunnel routier du Fréjus pour le paiement de la galerie de sécurité ; augmentation parallèle des péages poids lourds du tunnel du Mont Blanc par application de l'article 7-11 de la directive ou, par application de façon plus souple, des droits régulateurs (article 9). Parallèlement, il faut se préparer à appliquer des droits régulateurs sur l'itinéraire routier côtier et notamment dans la zone de Nice pour éviter, d'une part une trop forte congestion à certaines heures et, d'autre part, une dégradation de l'environnement ; les droits régulateurs pourraient être modulés suivant les jours et les heures de la journée.

2. augmentation simultanée des péages poids lourds au Fréjus et au Mont Blanc pour payer la galerie de sécurité du Fréjus. Ceci suppose que l'on sache transférer correctement les recettes complémentaires perçues au Mont Blanc en France et en Italie pour le paiement des travaux de la galerie de sécurité du Fréjus. Ultérieurement, l'application de l'article 7-11 de la directive « Eurovignette » pourra être envisagée. Sur l'itinéraire de Vintimille, on pourrait, comme dans le premier scénario, appliquer des droits

le entrate.

Per quanto concerne Ventimiglia, l'application dell'articolo 7.11 della direttiva sembra esclusa, soprattutto per un aumento del livello dei pedaggi tra Marsiglia e Genova di un importo (in valore assoluto) pari all'aumento dei pedaggi del Fréjus e del Monte Bianco. Tale applicazione porterebbe in effetti ad un aumento dei pedaggi tra Marsiglia e Genova ben superiore al 25%. Si dovrà quindi ricorrere all'applicazione dei diritti regolatori anti-congestione da una parte, e anti-inquinamento dall'altra, soprattutto in Francia nella circoscrizione di Nizza, con tutti i difficili problemi che potrebbero derivarne per i trasporti locali.

In conclusione di quanto precede, il gruppo trasferimento modale propone due possibili scenari, che dovranno essere approfonditi con lo studio del loro impatto sulle finanze delle società di gestione dei trafori e delle autostrade :

1. aumento dei pedaggi nel tunnel stradale del Fréjus per il pagamento della galleria di sicurezza ; aumento parallelo dei pedaggi dei veicoli pesanti del traforo del Monte Bianco in applicazione dell'articolo 7.11 della direttiva o, secondo un'applicazione più flessibile, dei diritti regolatori (articolo 9). Parallelamente, ci si deve preparare ad applicare i diritti regolatori sull'itinerario stradale costiero ed in particolare nella zona di Nizza per evitare, da una parte un'eccessiva congestione in alcune ore e, dall'altra, il degrado dell'ambiente ; i diritti regolatori potrebbero essere modulati a seconda dei giorni e delle ore del giorno.

2. aumento simultaneo dei pedaggi dei veicoli pesanti al Fréjus ed al Monte Bianco per pagare la galleria di sicurezza del Fréjus. Questo presuppone che si sappiano trasferire correttamente le entrate complementari percepite al Monte Bianco in Francia ed in Italia per il pagamento dei lavori della galleria di sicurezza del Fréjus. L'applicazione dell'articolo 7-11 della direttiva Eurovignette potrà essere successivamente prospettata. Sull'itinerario di Ventimiglia, si potrebbero, come nel primo

<p>régulateurs.</p> <p>La méthode qui sera retenue pour financer la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus aura un impact sur les possibilités ultérieures de mettre en place des mesures de tarification routière pour soutenir le projet Lyon-Turin. Le groupe de travail attire l'attention de la CIG et des administrations compétentes sur ce point, les décisions concernant la galerie de sécurité (pour laquelle la CIG Lyon-Turin n'est pas compétente) devant intervenir à court terme.</p> <p>5. Bourse de transit</p> <p>La notion de marchés régulateurs de droits de trafics fait son chemin dans les Alpes, à partir de la proposition suisse d'une bourse de transit alpin, et de la décision du Groupe de Zurich d'engager une étude commune sur ce principe avec le soutien de la Commission européenne. L'idée repose sur la notion d'un marché de quotas, et suppose donc que les pays alpins se soient entendus sur le niveau global du contingentement, et peut-être sur sa répartition entre les principaux passages.</p> <p>Faute de décisions connues, il est toutefois possible d'estimer ce que donnerait une bourse de transit alpin à partir d'hypothèses théoriques. C'est pourquoi le groupe report modal a demandé à LTF une simulation de contingentement des transits sur l'arc alpin avec un maximum de 2,4 millions de poids lourds aux passages franco-italiens (soit le cumul des deux maxima historiques de chacun des tunnels Mont Blanc et Fréjus, contre 2,6 actuellement y compris Vintimille), 650 000 poids lourds maximum aux passages routiers suisses (soit le niveau constitutionnel affiché par la Suisse pour 2009, contre 1,2 million actuellement) et 2,9 millions de poids lourds aux passages routiers autrichiens (soit le maintien du niveau 2004).</p> <p>En 2009, et dans l'attente de nouvelles simulations plus précises, le report serait de 1,9 million de poids lourds pour une augmentation de tarif de 386 € aux passages franco-italiens (+ 45 % en moyenne), de 366 € aux passages suisses et de 244 € aux passages autrichiens. Le</p>	<p>scenario, applicare i diritti regolatori.</p> <p>Il metodo che sarà scelto per finanziare la galleria di sicurezza del tunnel stradale del Fréjus avrà un impatto sulle ulteriori possibilità di attuare delle misure di tariffazione stradale a favore del progetto Torino-Lione. Il gruppo di lavoro attira l'attenzione della CIG e delle amministrazioni competenti, in quanto le decisioni riguardanti la galleria di sicurezza (per la quale la CIG Torino-Lione non ha diretta competenza) dovranno a breve essere assunte.</p> <p>5. Borsa dei transiti</p> <p>La nozione di mercati regolatori dei diritti di traffici si fa strada nelle Alpi, a partire dalla proposta svizzera di una borsa di transito alpino e della decisione del Gruppo di Zurigo di avviare uno studio comune su tale principio con il sostegno della Commissione europea. L'idea verte sulla nozione di un mercato di quote e presuppone quindi che i paesi alpini si siano accordati sul livello globale del contingentamento, e forse sulla sua ripartizione tra i principali passaggi.</p> <p>In mancanza di decisioni note, è tuttavia possibile valutare gli effetti di una borsa di transito alpino a partire da ipotesi teoriche. E' per tale motivo che il gruppo trasferimento modale ha chiesto a LTF di effettuare una simulazione del contingentamento dei transiti sull'arco alpino con un massimo di 2,4 milioni di veicoli pesanti nei passaggi franco-italiani (ossia il cumulo dei due massimi storici di ognuno dei trafori del Monte Bianco e del Fréjus, contro gli attuali 2,6 milioni, Ventimiglia compresa), un massimo di 650 000 veicoli pesanti nei passaggi stradali svizzeri (ossia il livello costituzionale dichiarato dalla Svizzera per il 2009, contro gli attuali 1,2 milioni) e 2,9 milioni di veicoli pesanti nei passaggi stradali austriaci (ossia il mantenimento del livello 2004).</p> <p>Nel 2009, ed in attesa di nuove e più precise simulazioni, il trasferimento ammonterebbe a 1,9 milioni di veicoli pesanti per un aumento tariffario di 386 € nei passaggi franco-italiani (+ 45 % in media), di 366 € nei passaggi svizzeri e di 244 € nei passaggi austriaci. Il trasferimento</p>
---	--

<p>report serait de 4,5 millions de poids lourds en 2022.</p>	<p>ammonterebbe a 4,5 milioni di veicoli pesanti nel 2022.</p>
<p>Au regard de l'offre disponible en 2009, un tel report ne pourrait être à l'évidence absorbé: pour 2022, il pourrait remettre en cause les répartitions de capacité effectuées a priori entre les différents services ferroviaires, voire le dimensionnement du nombre total de sillons projeté pour l'ouvrage.</p>	<p>Rispetto all'offerta disponibile nel 2009, è quanto mai evidente che un simile trasferimento non potrebbe essere assorbito: per il 2022, potrebbe rimettere in causa le ripartizioni di capacità effettuate a priori tra i diversi servizi ferroviari, se non addirittura il dimensionamento del numero totale di tracce previsto per l'opera.</p>
<p>On voit que les augmentations des coûts de passage sont tout à fait significatives, mais à rapporter néanmoins au prix du transport de bout en bout considéré. Ces travaux doivent donc être approfondis par le groupe avec LTF et son modèle, et confrontés aux études sur le même thème menées au sein du groupe de Zurich.</p>	<p>Si rileva che gli aumenti dei costi di passaggio sono estremamente significativi, ma da ricollegare tuttavia al prezzo del trasporto considerato tratto per tratto. Tali lavori devono quindi essere approfonditi dal gruppo con LTF ed il suo modello, e confrontati con gli studi sullo stesso tema svolti nell'ambito del gruppo di Zurigo.</p>
<p>La compatibilité d'une telle bourse de transit avec la directive « eurovignette » méritera d'être expertisée, notamment en fonction du considérant 16 de ce texte. Mais du premier contact avec la Commission européenne, il n'apparaît pas au premier examen de contradiction a priori avec le dispositif de droits régulateurs environnementaux. Et il faut rappeler que la Commission cofinance l'étude du principe d'une telle mesure dans le cadre du Groupe de Zurich.</p>	<p>La compatibilità di una tale borsa di transito con la direttiva "Eurovignette" dovrà essere valutata, in particolare in funzione del considerando 16 del testo. Ma da un primo contatto con la Commissione europea, non emerge ad un primo esame alcuna contraddizione a priori con il dispositivo dei diritti regolatori ambientali. E si deve ricordare che la Commissione co-finanzia lo studio di massima di una simile misura nell'ambito del gruppo di Zurigo.</p>
<p>6. Hypothèse d'interdiction des tunnels routiers aux poids-lourds de plus de 26 tonnes</p>	<p>6. Ipotesi di divieto dei trafori stradali ai veicoli pesanti superiori a 26 tonnellate</p>
<p>Par ailleurs a été évoquée l'idée d'interdire totalement les poids lourds de plus de 26 tonnes aux tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus.</p>	<p>E' stata inoltre evocata l'idea di vietare totalmente il transito dei veicoli pesanti superiori a 26 tonnellate nei trafori stradali del Monte Bianco e del Fréjus.</p>
<p>Le groupe de travail recommande de poursuivre l'expertise d'une telle mesure (qui suppose évidemment une offre alternative crédible et efficace) en liaison étroite avec les chargeurs car elle est susceptible d'influencer fortement leur logistique. Elle nécessite en effet une analyse juridique préalable quant à son fondement et son amplitude d'application. Il faut aussi veiller absolument à ce qu'elle n'aboutisse pas, en réaction, à développer les PL de moins de 26T, ce qui serait contraire à l'objectif visé</p>	<p>Il gruppo di lavoro raccomanda di proseguire la valutazione di una tale misura (la quale presuppone ovviamente un'offerta alternativa credibile ed efficace) in stretto collegamento con i caricatori, poiché può influenzare fortemente la loro logistica. Tale misura richiede infatti un'analisi giuridica preventiva relativamente alla sua fondatezza ed al suo campo di applicazione. Si deve inoltre prestare la massima attenzione affinché tale misura non provochi uno sviluppo dei veicoli pesanti inferiori a 26 tonnellate, tale</p>

(augmentant du nombre de poids lourds de plus faible tonnage, et donc accroissement des nuisances).

Conclusions

Le groupe de travail se propose, avec l'accord de la CIG, de poursuivre les études sur tous les thèmes indiqués dans le corps du rapport et de lancer celles concernant les aspects environnementales. Mais il s'estime en mesure de faire dès maintenant les propositions concrètes suivantes :

1 – Concernant la ligne historique:

Le groupe de travail attire l'attention des gouvernements sur le fait que la ligne ferroviaire historique doit faire l'objet d'un plan d'action à court et moyen terme pour en assurer la qualité de service et en augmenter la capacité de transport, qui pourrait atteindre 95 trains de fret par jour environ

- Le service d'autoroute ferroviaire actuellement expérimenté doit être poursuivi et développé dans ce cadre, avec un objectif de 20 allers et retours par jour situés aux horaires préférés par la clientèle et d'une fiabilité totale. Il serait aussi souhaitable que soient mis en service 2 nouveaux terminaux, l'un en France l'autre en Italie (en ajout à celui déjà en exercice à Orbassano), permettant d'allonger sensiblement le trajet ferroviaire
- Il convient également de développer de façon très significative un service de transport combiné. Les opérateurs ferroviaires devraient faire des propositions précises en ce sens.

2 - Concernant les matières dangereuses: interdiction des matières dangereuses dans le tunnel routier du Fréjus à l'horizon du nouveau service d'autoroute ferroviaire (2009-2010).

3 – Concernant les péages routiers, le groupe de travail propose les 2 scénarios possibles :

Scénario 1: augmentation des péages au seul tunnel routier du Fréjus pour le paiement de la

réaction essendo contraria all'obiettivo desiderato (aumentando il numero di veicoli pesanti di minore tonnellaggio ed incrementando quindi i disturbi).

Conclusioni

Il gruppo di lavoro si ripropone, con l'accordo della CIG, di proseguire gli studi su tutti i temi indicati in questo rapporto e di attivare quelli relativi agli aspetti ambientali, ma ritiene di essere in grado di formulare sin d'ora le seguenti proposte concrete:

1 – Riguardo la linea storica:

Il gruppo di lavoro attira l'attenzione dei Governi sul fatto che la linea storica deve essere oggetto di un piano di azione a breve e medio termine per assicurarne la qualità del servizio e aumentarne la capacità di trasporto, che potrebbe raggiungere i 95 treni merci circa per giorno.

- Il servizio di autostrada ferroviaria attualmente in sperimentazione deve essere proseguito e sviluppato, in tale ambito con un obiettivo di 20 andate e ritorni al giorno negli orari preferiti dalla clientela e di una totale affidabilità. Sarebbe inoltre auspicabile la attivazione di due nuovi terminali, uno in Francia e l'altro in Italia (in aggiunta a quello già in esercizio ad Orbassano), che permetta di prolungare sensibilmente il tragitto ferroviario.
- E' anche opportuno sviluppare in maniera significativa un servizio di trasporto combinato. Gli Operatori ferroviari dovrebbero fare delle proposte concrete in questo senso.

2 - Per quanto concerne le merci pericolose: divieto di merci pericolose nel tunnel stradale del Fréjus all'orizzonte del nuovo servizio di autostrada ferroviaria (2009-2010).

3- Per quanto concerne i pedaggi autostradali, il gruppo di lavoro propone i due scenari possibili:

Scénario 1: aumento dei pedaggi al solo tunnel stradale del Fréjus per il finanziamento della

galerie de sécurité ; augmentation parallèle des péages poids lourds du tunnel du Mont Blanc par application de l'article 7.11 de la directive ou, par application de façon plus souple, des droits régulateurs (article 9). Parallèlement, il faut se préparer à appliquer des droits régulateurs sur l'itinéraire routier côtier et notamment dans la zone de Nice pour éviter, d'une part une trop forte congestion à certaines heures et, d'autre part, une dégradation de l'environnement ; les droits régulateurs pourraient être modulés suivant les jours et les heures de la journée.

scénario 2: augmentation simultanée des péages poids lourds au Fréjus et au Mont Blanc pour payer la galerie de sécurité du Fréjus. Ceci suppose que l'on sache transférer correctement les recettes complémentaires perçues au Mont Blanc en France et en Italie pour le paiement des travaux de la galerie de sécurité du Fréjus. Ultérieurement, l'application de l'article 7.11 de la directive « Eurovignette » pourra être envisagée. Sur l'itinéraire de Vintimille, on pourrait, comme dans le premier scénario, appliquer des droits régulateurs.

La CIG Lyon-Turin n'a pas compétence pour ce qui concerne la galerie de sécurité du Fréjus. Le groupe de travail attire toutefois son attention et celle des administrations compétentes sur la nécessité de tenir compte, pour la méthode de financement de la galerie, de son impact sur les possibilités ultérieures de hausse des péages pour soutenir le projet Lyon-Turin.

4 – Concernant Vintimille, le groupe de travail considère qu'il est nécessaire d'étudier plus finement ce passage, en particulier la nature précise et l'origine-destination des trafics existants, le degré de congestion de l'itinéraire Marseille-Gênes, et la tarification actuelle des différents tronçons qui le composent. Ces éléments seront déterminants pour préciser une politique de régulation de la circulation routière des marchandises (notamment matières dangereuses) pour cet axe, en vue d'un report significatif vers l'alternative maritime et ferroviaire, et en tenant compte de ses spécificités comme de son importance pour l'économie locale.

galleria di sicurezza; aumento parallelo dei pedaggi dei VP al tunnel del Monte Bianco, in applicazione dell'articolo 7-11 della direttiva oppure, con un'applicazione più elastica, i diritti regolatori (articolo 9). Occorre parallelamente prepararsi ad applicare i diritti regolatori sull'itinerario stradale costiero ed in particolare nella zona di Nizza, per evitare da una parte una congestione troppo forte in alcuni orari e, d'altra parte, una degrado dell'ambiente; i diritti regolatori potrebbero essere modulati secondo i giorni e gli orari della giornata.

Scenario 2: aumento simultaneo dei pedaggi dei VP al Fréjus e al Monte Bianco per finanziare la galleria di sicurezza del Fréjus. Ciò presuppone che si possano trasferire correttamente gli introiti complementari percepiti al Monte Bianco in Francia ed in Italia per il finanziamento dei lavori della galleria di sicurezza del Fréjus. Successivamente si potrà prevedere l'applicazione dell'articolo 7-11 della direttiva Eurovignette. Sull'itinerario di Ventimiglia, si potrebbero, come nello scenario 1, applicare i diritti regolatori.

La CIG Torino-Lione non ha competenza diretta sulla galleria di sicurezza del Fréjus. Il gruppo di lavoro attira comunque l'attenzione della CIG e delle amministrazioni competenti sulla necessità di tener conto, nella scelta del sistema di finanziamento della galleria, dell'impatto sulle future possibilità di aumento dei pedaggi in vista del finanziamento del progetto Torino-Lione.

4 – Riguardo al valico di Ventimiglia, il gruppo di lavoro considera necessario studiare attentamente questo passaggio, in particolare la natura esatta e l'origine/destinazione del traffico esistente, il grado di congestione dell'itinerario Marsiglia-Genova e la tariffazione attuale delle differenti tratte che la compongono. Tali elementi saranno determinanti per precisare una politica di regolazione della circolazione stradale delle merci (in particolare quelle pericolose) su questo asse, in vista di un trasferimento significativo verso le alternative marittima e ferroviaria, tenendo conto sia delle specificità che della sua importanza per l'economia locale.

<p>5 - L'ensemble des mesures proposées doivent faire dans la phase ultérieure du travail l'objet d'études concernant leurs impacts sur les finances des sociétés autoroutières.</p> <p>6 - Enfin, il conviendra de discuter des propositions de mesures avec nos amis suisses et autrichiens. A cet effet, le groupe de travail recommande aux ministères compétents des deux pays de transmettre le présent rapport aux membres du groupe de Zurich, à titre d'information, après sa validation par la CIG.</p>	<p>5 - L'insieme della misure proposte devono essere, nella fase successiva di attività, oggetto di studi concernenti il loro impatto sulle finanze delle società autostradali.</p> <p>6 - Infine, sarà opportuno discutere delle proposte di misure con i nostri vicini svizzeri e austriaci. A tale proposito, il gruppo raccomanda alle amministrazioni competenti dei due Paesi di trasmettere questo rapporto ai componenti del gruppo di Zurigo, a titolo informativo, una volta approvato della CIG.</p>
<p>Le chef de la délégation française du groupe RM</p> <p>Claude GRESSIER</p>	<p>Il Presidente del gruppo TM</p> <p>Achille VINCI GIACCHI</p>

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

RAPPORT SUR L'AVANCEMENT DES
TRAVAUX DU GROUPE
« JURIDIQUE, ECONOMIQUE ET
FINANCIER »

<p><u>RAPPORTO DEL GRUPPO DI LAVORO GIURIDICO-ECONOMICO-FINANZIARIO ALLA CIG DEL 27 MARZO 2007</u></p>	<p><u>RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL JURIDIQUE, ECONOMIQUE ET FINANCIER POUR LA CIG DU 27 MARS 2007</u></p>
<p><u>PREMESSA</u></p> <p>Con nota del 19 febbraio 2007, i Capi delle delegazioni italiana e francese della CIG hanno chiesto ai gruppi di lavoro, in vista della riunione della CIG del 27 marzo 2007, di predisporre un rapporto contenente indicazioni e proposte in merito:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. al montaggio giuridico, economico e finanziario; 2. alle previsioni di traffico, con particolare riferimento alla domanda globale sull'arco alpino ed a quella riguardante il collegamento Torino-Lione, tenuto conto del recente studio elaborato da esperti indipendenti incaricati dalla Commissione europea; 3. alle misure di trasferimento modale. <p>L'obiettivo del presente rapporto è di fornire alla CIG, sulla base dell'avanzamento degli studi condotti da LTF, le indicazioni richieste di cui ai precedenti punti a) e b). Tali indicazioni, in ragione dell'avanzamento degli studi, non possono ancora avere il carattere di raccomandazione definitiva. Consentono tuttavia fin da ora di fare una presentazione motivata alla CIG.</p> <p><u>I MONTAGGIO GIURIDICO, ECONOMICO, FINANZIARIO</u></p> <p>La scelta del montaggio giuridico finanziario dell'opera richiede, in primo luogo, la selezione di una modalità di realizzazione, nell'ambito di quelle sottoposte ad analisi e – successivamente – la ottimizzazione della modalità prescelta attraverso la selezione di una vasta quantità di opzioni già oggetto, per certi versi, di studio da parte di LTF.</p> <p>Nella fase attuale, l'avanzamento degli studi compiuti non ha consentito al gruppo di lavoro di</p>	<p><u>PREAMBULE</u></p> <p>Dans une note du 19 février 2007, les Chefs des délégations italienne et française de la CIG ont demandé aux groupes de travail de préparer en vue de la réunion de la CIG qui se tiendra le 27 mars 2007, un rapport contenant les indications et propositions concernant les points suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. le montage juridique, économique et financier ; b. les prévisions de trafic, notamment la demande globale sur l'arc alpin et sur la liaison Lyon-Turin, en tenant compte de l'étude récente d'experts indépendants commandée par la Commission Européenne ; c. les mesures de report modal. <p>L'objectif de ce rapport est de fournir à la CIG – et ceci sur la base de l'avancement des études conduites par LTF – les indications demandées et mentionnées aux points a) et b). Vu l'avancement des études, ces indications ne peuvent pas encore être considérées comme des préconisations définitives. Elles permettent cependant d'ores et déjà de faire une présentation argumentée à la CIG.</p> <p><u>I LE MONTAGE JURIDIQUE, ECONOMIQUE ET FINANCIER</u></p> <p>Le choix du montage juridique et financier de l'ouvrage exige tout d'abord la sélection d'une modalité de réalisation, dans le cadre de celles qui ont été analysées, puis, par la suite, l'optimisation de la modalité choisie à travers la sélection d'une grande quantité d'options ayant déjà fait, pour certaines, l'objet d'une étude de LTF.</p> <p>Dans la phase actuelle, l'avancement des études effectuées n'a pas permis au groupe de travail de</p>

formulare una proposta conclusiva di montaggio. Consente tuttavia di acquisire l'orientamento preferenziale sulle modalità essenziali di realizzazione; tale orientamento consentirà un approfondimento mirato delle opzioni pertinenti la macro soluzione preferita, con conseguente sottoposizione della soluzione ottimizzata alla CIG ed ai Governi.

1.1 Le macrosoluzioni – Appalto pubblico o PPP

I montaggi proposti si suddividono principalmente tra realizzazione mediante appalto (schemi "pubblici") e PPP (affidamento al settore privato del finanziamento, della costruzione e, entro limiti da determinare, della gestione), denominate in seguito "macro soluzioni". Gli studi distinguono più precisamente tre famiglie di schemi:

- Schema 0: aggiudicazione di un appalto di costruzione;
- Schema 3: PPP sull'intera opera;
- Schema 4: aggiudicazione di un contratto di appalto per le opere civili e di un PPP per gli impianti e l'esercizio.

Sono state, tra le altre, presentate e studiate diverse varianti dello schema 0.

Gli studi di LTF hanno escluso, sostanzialmente, la possibilità di un trasferimento della componente essenziale del rischio di reddito (cioè, con un affidamento ai privati a fronte del diritto di percepire i redditi di gestione dell'opera); ciò perché i redditi dell'opera sono, oltreché ridotti rispetto alle spese da sostenere, di entità incerta, sia perché da proiettare in un periodo di tempo molto lungo, sia perché in parte dipendenti da futuri interventi di trasferimento modale sulla cui portata ed efficacia non possono essere contrattualmente assunti impegni. Conseguentemente, la soluzione PPP, sopra delineata, non prevede il trasferimento ai privati (salvo eventualmente in maniera limitata a titolo di incentivo) del rischio commerciale (traffico,) ma solo del rischio tecnico di disponibilità e capacità

formuler une proposition définitive en matière de montage. Toutefois, il permet d'appréhender l'orientation préférentielle concernant les modalités essentielles de réalisation; celle-ci permettra un approfondissement ciblé des options relevant de la « macro solution » préférée, et par conséquent, de soumettre la solution optimisée à la CIG et aux Gouvernements.

1.1 Les grandes solutions : marché public ou PPP

Les montages proposés se distinguent essentiellement entre schémas « publics » (réalisation par adjudication du marché) et PPP (affectation au secteur privé du financement et de la construction et, dans des limites à déterminer, de la gestion), ce qu'on appelle par la suite « macro solutions ». Les études distinguent plus précisément trois familles de schémas:

- schéma 0 : adjudication du marché de construction en maîtrise d'ouvrage publique,
- schéma 3 : PPP sur l'ensemble de l'ouvrage,
- schéma 4 : adjudication de marché pour le génie civil et PPP sur les équipements et l'exploitation.

Plusieurs variantes, en particulier du schéma 0, ont par ailleurs été présentées et étudiées.

Les études de LTF ont exclu en fait la possibilité d'un transfert de l'essentiel du risque de revenu (c'est-à-dire, avec une attribution au secteur privé contre le droit de percevoir les revenus d'exploitation de l'ouvrage); ceci parce que les revenus de l'ouvrage sont non seulement réduits par rapport aux coûts à supporter – dont le montant est incertain –, mais aussi parce qu'il convient de les projeter dans un avenir très lointain et parce qu'ils dépendent de dispositions futures de report modal dont la portée et l'efficacité ne peuvent pas faire l'objet d'engagements contractuels. Par conséquent, la solution PPP – définie plus haut – ne prévoit pas le transfert du risque commercial (trafic) au secteur privé (sauf éventuellement de manière limitée à titre d'incitation), mais seulement le transfert du risque technique de disponibilité et

dell'opera realizzata.

In via generale, la soluzione di PPP consente da una parte guadagni di efficienza in fase di progettazione e di gestione dell'opera e dall'altra una messa in servizio più rapida. Questa soluzione è altresì l'occasione per una ottimizzazione della ripartizione dei rischi. La stessa soluzione presuppone però l'ottenimento di finanziamenti privati a tasso più elevato. Per questo motivo, è difficile comparare i costi della soluzione pubblica e di quella di PPP.

D'altro canto, la soluzione di PPP presenta due vantaggi qualitativi importanti:

- possibilità di deconsolidare dal bilancio pubblico il debito assunto per la realizzazione (assumendo, cioè, a carico dei pubblici bilanci solo i canoni di gestione pagati dopo la messa in esercizio) con riserva di validazione da parte degli istituti nazionali di statistica e di EUROSTAT;
- vantaggi in termini di affidabilità e qualità, perché la identità del gestore e del costruttore impone a quest'ultimo il raggiungimento di standard elevati (o l'accollo di maggiori costi di gestione); inoltre il Committente pubblico ha maggiori garanzie: se l'opera tarda o non è efficiente, il corrispettivo si riduce con certezza maggiore rispetto alla possibilità di imporre penali a carico di un costruttore, la cui missione termina al collaudo.

1.2 L'analisi di LTF

LTF ha approfondito con un elevato grado di dettaglio le due macrosoluzioni, formulando, per ciascuna di esse, una soluzione di riferimento e numerose alternative, la cui convenienza deve essere ponderata.

Ha poi predisposto uno schema di raffronto tra le soluzioni di riferimento, che consentirà di valutare l'impatto delle diverse soluzioni sui costi da stimare.

In base all'analisi predetta non emergono - allo

de capacité de l'ouvrage réalisé.

De manière générale, la solution du PPP permet d'une part des gains d'efficacité sur la conception et l'exploitation de l'ouvrage et d'autre part une mise en service plus rapide. Elle est également l'occasion d'une optimisation du partage des risques. En revanche, elle suppose cependant l'obtention de financements privés à taux plus élevé. De ce fait, il est difficile de comparer les coûts des solutions publiques et PPP.

Par ailleurs, la solution PPP présente deux avantages qualitatifs importants :

- la possibilité de déconsolider la dette contractée des budgets nationaux (c'est-à-dire, en n'imputant aux finances publiques que les redevances d'exploitation versées après la mise en service) sous réserve de validation par les instituts en charge des statistiques dans les deux pays et par EUROSTAT;
- des avantages en terme de fiabilité et de qualité car le fait que le gestionnaire et le constructeur soient une même entité impose à ce dernier des niveaux qualitatifs élevés (ou bien la prise en charge de coûts d'exploitation supérieurs); en outre, le maître d'ouvrage public jouit de plus grandes garanties: si l'ouvrage est livré en retard ou n'est pas performant, la rémunération diminue certainement plus qu'avec la seule possibilité d'infliger des pénalités à un constructeur dont la mission se termine avec la phase des essais.

1.2 L'analyse de LTF

LTF a beaucoup approfondi ces deux « macro solutions », et a formulé pour chacune d'entre elles une solution de référence et de nombreuses alternatives dont l'intérêt doit être pondéré.

LTF a ensuite préparé un schéma de comparaison entre les solutions de référence, lequel permettra d'évaluer l'impact des diverses solutions sur les coûts à estimer.

A l'heure actuelle, cette analyse ne fait ressortir

stato - elementi tecnico-economici che consentano di privilegiare senza incertezza una particolare tipologia di schema, salvo quello - peraltro certamente rilevante per gli Stati - della possibilità, per la macrosoluzione PPP, di deconsolidare almeno in parte il debito dal bilancio pubblico (con la riserva già espressa di conferma da parte dell'INSEE, dell'ISTAT e di EUROSTAT).

Ai fini di una scelta definitiva è altresì necessario:

- a) verificare definitivamente la possibilità di deconsolidare il debito dal bilancio pubblico (in tutto o in parte) - verifica che potrà essere eseguita da EUROSTAT solo dopo aver presentato una o due proposizioni definite. Ciò nonostante LTF, in base a valutazioni tecniche e di mercato, ha rilevato l'esigenza di mantenere in capo al committente pubblico una parte rilevante del rischio geologico;
- b) verificare quantitativamente i vantaggi e gli svantaggi delle due soluzioni, ciò che consentirà agli Stati di valutare in termini di costo stimato l'impatto delle due possibili soluzioni. L'analisi non è semplice perché, al di là del solo costo base di affidamento, le soluzioni ipotizzano una diversa distribuzione dei rischi (il PPP attribuisce più responsabilità e più rischi al privato, il quale applica tariffe in modo diverso rispetto al settore pubblico) di cui occorre tener conto per una esatta comparazione.

Conseguentemente, lo stato attuale degli studi permette di trarre i seguenti insegnamenti:

- **Comparazione delle macro-soluzioni:**
I vantaggi (deconsolidamento e maggiori garanzie, realizzazione accelerata) e gli svantaggi (maggiore costo del finanziamento) della soluzione di PPP sono confermati in via generale e qualitativa. Un raffronto in termini quantitativi (differenza di costo) non è ancora disponibile.

aucun élément technico-économique permettant de privilégier en toute certitude un type particulier de schéma, à part la possibilité - certes importante pour les Etats - de déconsolider au moins une partie de la dette des budgets nationaux dans l'hypothèse PPP (sous la réserve déjà exprimée ci-dessus de confirmation par l'INSEE, ISTAT et EUROSTAT).

En vue d'un choix définitif, il est encore nécessaire de :

- a) vérifier définitivement la possibilité de déconsolider la dette des budgets nationaux (entièrement ou partiellement), ce qui ne pourra être fait par EUROSTAT qu'une fois présentés une ou deux propositions stabilisées. Cependant, sur la base d'évaluations techniques et de marché, LTF a relevé l'exigence de laisser le risque géologique à la charge du maître d'ouvrage public ;
- b) vérifier quantitativement les avantages et les inconvénients des deux macrosolutions, ce qui permettra aux Etats d'apprécier en termes de coût estimé l'impact des deux solutions possibles. Cette analyse n'est pas simple car, indépendamment du seul coût de base de l'attribution, les solutions envisagent une répartition différente des risques (le PPP affecte davantage de risques et de responsabilités au secteur privé, qui le tarifie différemment du secteur public) dont il faut tenir compte pour une comparaison exacte.

Cependant, l'état actuel des études permet de dégager les enseignements suivants :

- **Comparaison des « macro solutions »**
Les avantages (déconsolidation et garanties plus élevées, réalisation accélérée) et les inconvénients (coût de financement supérieur) de la solution PPP sont confirmés de manière générale et qualitative. Une comparaison quantitative (différence de coût) n'est pas encore disponible ;

In fase di costruzione :

• **Grado di concorrenza**

Gli studi consentono di valutare la convenienza di un affidamento unitario dell'intera opera, o, in alternativa, della suddivisione della stessa in un ridottissimo numero di lotti. L'analisi di LTF evidenzia che la separazione in lotti è possibile ma di incerta convenienza, a causa soprattutto degli inevitabili problemi di interfaccia tra i lotti (ricadenti sul committente pubblico).

Inoltre, a fronte di una possibile riduzione di spesa non elevata, la suddivisione in molti lotti comporterebbe un aggravio dei costi e una maggiore responsabilità a carico della committenza ed un aumento dei tempi di circa due anni. LTF assume pertanto, come ipotesi di riferimento - anche per l'appalto pubblico - l'affidamento unitario dell'intera opera. Inoltre l'interesse degli Stati è ovviamente di massimizzare la concorrenza per la realizzazione del progetto Torino - Lione.

• **Gestione delle interfacce**

Se la soluzione di un unico grande affidamento non permettesse di raggiungere tale obiettivo, è comunque opportuno evitare una ripartizione in un elevato numero di lotti di media dimensione che potrebbe dare luogo ad intese tra le imprese. Da tale punto di vista, il gruppo sottolinea l'interesse di un frazionamento comportante un numero ridotto (ad esempio 2 o 3) di lotti dissimetrici (vale a dire di dimensione o di natura diversa, in modo tale che si prestino difficilmente ad una "spartizione" tra imprese), tenendo ben a mente gli obiettivi della limitazione delle interfacce.

• **Rischio di costruzione negli schemi con partner privato**

Le analisi svolte da LTF e dai suoi consulenti conducono alla conclusione che una parte del rischio di costruzione, ossia il rischio geologico sull'ingegneria civile del tunnel di base, sarebbe molto difficilmente

En phase de construction :

• **Intensité de la concurrence**

Les études permettent d'apprécier l'intérêt d'une attribution sous forme d'un contrat unique de tout l'ouvrage ou, en alternative, d'un découpage de ce dernier en un nombre très réduit de lots. L'analyse de LTF montre que cette dernière solution est possible mais doute de son intérêt à cause des risques d'interface entre les lots (aux dépens du maître d'ouvrage public).

Par ailleurs, malgré une réduction possible mais réduite des frais, le découpage en de nombreux lots induirait une hausse des coûts et un accroissement des responsabilités de la maîtrise d'ouvrage, ainsi qu'un allongement des délais d'environ deux ans. Par conséquent, LTF prend comme hypothèse de référence - y compris pour le marché public - l'attribution unitaire de tout l'ouvrage. De surcroît, l'intérêt des Etats est de maximiser la concurrence pour la réalisation du projet Lyon-Turin.

• **Gestion des interfaces**

Si la solution d'un très gros contrat unique ne permet pas nécessairement d'atteindre cet objectif, il convient là aussi d'éviter un découpage en un nombre élevé de lots de taille moyenne qui pourrait susciter des ententes entre entreprises. De ce point de vue, le groupe souligne l'intérêt d'un allotissement comportant un petit nombre (i.e. 2 ou 3) de lots dissymétriques (c'est à dire de taille ou de nature différentes de façon à ce qu'ils se prêtent difficilement à un « partage » entre les entreprises), en gardant bien à l'esprit les objectifs de limitation des interfaces.

• **Risque de construction dans les schémas avec partenaire privé**

Les analyses menées par LTF et ses consultants aboutissent à la conclusion qu'une partie du risque de construction, à savoir le risque géologique sur le génie civil du tunnel de base, serait très difficilement transférable au secteur

trasferibile al settore privato. Appare quindi giudizioso demandare ad uno stanziamento contrattuale specifico tale componente del rischio di costruzione non trasferibile al settore privato, al fine di permettere il trasferimento integrale del resto del rischio di costruzione al settore privato.

Inoltre, le norme Eurostat precisano che il deconsolidamento degli impegni finanziari legati al progetto negli schemi in PPP richiede che, oltre al rischio di costruzione che ne è un presupposto, almeno uno dei due rischi di reddito e di messa a disposizione sia trasferito al settore privato. Dato che il progetto non si presta ad un trasferimento della parte essenziale del rischio di traffico ad un partner privato (cfr. sezione 1.3 qui di seguito), l'obiettivo del deconsolidamento presuppone un trasferimento del rischio di messa a disposizione e del rischio di costruzione nella maggiore misura possibile. Se è piuttosto facile prendere in considerazione il trasferimento del rischio di messa a disposizione, l'obbligo di trasferire la maggior parte del rischio di costruzione accresce l'interesse di demandare la parte non trasferibile di tale rischio al settore privato mediante una segmentazione pertinente dei lavori nei diversi stanziamenti contrattuali.

In fase di esercizio:

• **Rischio di domanda/traffico**

Il rischio relativo alla domanda sulla linea nuova è stato giudicato non trasferibile per la parte essenziale al settore pubblico. Ciò nonostante, è necessario creare un dispositivo che spinga ad offrire un servizio di alta qualità al fine di favorire lo sviluppo del traffico (meccanismo d'interessamento).

Sul piano finanziario, sarà opportuno predisporre un sistema incentivante che consideri complessivamente le entrate provenienti dal valico alpino (nuova linea + linea storica) ai fini del finanziamento del progetto.

• **Rischio di disponibilità dell'infrastruttura**

privé. Il semble donc judicieux de confiner dans une enveloppe contractuelle spécifique cette composante du risque de construction non transférable au secteur privé, afin de permettre le transfert intégral du reste du risque de construction au secteur privé.

En outre, les règles Eurostat précisent que la déconsolidation des engagements financiers liés au projet dans les schémas en PPP nécessite que, en plus du risque construction qui est un préalable, l'un au moins des deux risques de revenu et de disponibilité soit transféré au secteur privé. Le projet ne se prêtant pas à un transfert de l'essentiel du risque de trafic au partenaire privé (cf. section 1.3.a ci-dessous), l'objectif de déconsolidation suppose un transfert du risque de disponibilité et du risque de construction pour la part la plus importante possible. Si le transfert du risque de disponibilité est assez facilement envisageable, l'obligation de transférer la plus grande part du risque de construction renforce l'intérêt de confiner la part non transférable de ce risque au secteur privé par une segmentation pertinente des travaux au sein de différentes enveloppes contractuelles.

En phase d'exploitation :

• **Risque de demande/trafic**

Le risque de demande sur la ligne nouvelle a été jugé non transférable pour l'essentiel au secteur public. Il s'agit néanmoins de mettre en place un dispositif incitatif à une haute qualité de service en vue de favoriser le développement du trafic (mécanisme d'intéressement).

Sur le plan financier, il conviendra de mettre en place un système incitatif de fléchage des revenus issus du franchissement alpin dans son ensemble (ligne nouvelle + ligne historique) vers le financement du projet.

• **Risque de disponibilité de l'infrastructure**

Come indicato precedentemente, il trasferimento di tale rischio al settore privato sarebbe necessario qualora gli Stati volessero disporre un dispositivo che permetta di scorporare il debito dal progetto. L'attribuzione di questo rischio, tuttavia, dipende dall'organizzazione prevista per le varie missioni operative nella fase di esercizio della nuova linea, missioni che si suddividono in due categorie principali:

- la gestione operativa della nuova linea, che comprende la gestione e il controllo dei vari tipi di traffico e la gestione degli impianti;
- la manutenzione della nuova linea, che comprende le operazioni di sorveglianza, di manutenzione e di rigenerazione.

Gli studi realizzati da LTF propongono di affidare la manutenzione al partner privato negli schemi di PPP; la gestione dell'esercizio della nuova linea dovrebbe essere realizzata dal promotore pubblico. Il gruppo di lavoro auspica che non venga scartata, in questa fase, la possibilità di affidare al partner privato anche la gestione dell'esercizio della nuova linea negli schemi di PPP e che ciò sia oggetto di un ulteriore esame. Effettivamente, questa soluzione, che è applicata nel collegamento Perpignan-Figueras, presenta l'interesse di minimizzare le interfacce, soprattutto per la sicurezza, e di evidenziare un trasferimento totale al settore privato del rischio relativo alla disponibilità.

1.3 Valutazioni

Gli studi compiuti da LTF e le considerazioni che precedono, consentono pertanto di sottoporre alla CIG le seguenti valutazioni conclusive:

1. premesso che con nota del 19.2.2007 il Presidente della CIG ed il Presidente della delegazione francese hanno sollecitato i gruppi di lavoro a formulare un rapporto alla CIG contenente orientamenti preferenziali volte ad orientare le decisioni dei rispettivi Governi in ordine – tra l'altro – al montaggio giuridico e finanziario della realizzazione;

Comme indiqué précédemment, le transfert de ce risque au secteur privé est nécessaire dans le cas où les Etats souhaiteraient mettre en place un dispositif permettant de déconsolider la dette du projet. Or, l'allocation de ce risque dépend de l'organisation adoptée pour les différentes missions opérationnelles en phase d'exploitation de la ligne nouvelle, lesquelles se séparent en deux blocs principaux:

- la gestion de l'exploitation de la ligne nouvelle, qui regroupe la gestion et la supervision des circulations et la gestion des équipements ;
- la maintenance de la ligne nouvelle, qui regroupe les opérations de surveillance, d'entretien et de régénération.

Les études réalisées par LTF proposent de confier la maintenance au partenaire privé dans les schémas en PPP, la gestion de l'exploitation de la ligne nouvelle étant réalisée par le promoteur public. Le groupe de travail ne souhaite pas exclure d'un approfondissement ultérieur la possibilité de confier également la gestion de l'exploitation de la ligne nouvelle au partenaire privé dans les schémas en PPP. En effet, cette solution, qui est mise en œuvre sur la liaison Perpignan-Figueras, présente l'intérêt de minimiser les interfaces, notamment du point de vue de la sécurité et de mettre en exergue un transfert complet du risque de disponibilité au secteur privé.

1.3 Evaluation

Les études de LTF et les observations mentionnées ci-dessus nous permettent donc de soumettre les conclusions suivantes à la CIG:

1. étant donné que dans une note du 19-2-2007, le Président de la CIG et le Président de la délégation française ont demandé aux groupes de travail d'élaborer un rapport pour la CIG, avec des propositions d'orientations préférentielles visant à orienter les décisions des gouvernements sur – entre autres – la question du montage juridique et financier de la réalisation de l'ouvrage;

<p>2. rilevato che gli studi compiuti da LTF evidenziano la opportunità di pervenire - in via preliminare - ad una scelta preferenziale in ordine alle modalità di realizzazione dell'opera, con riguardo alla macro soluzione di affidamento e cioè l'affidamento mediante pubblico appalto ovvero mediante PPP;</p> <p>3. considerato che la soluzione mediante PPP, pur comportando una maggiore incidenza degli oneri finanziari, potrebbe comportare, oltre a maggiori garanzie in termini di qualità e fruibilità dell'opera, il rilevante vantaggio di comportare il deconsolidamento (totale o parziale) dai pubblici bilanci del debito per la realizzazione dell'opera;</p> <p>4. tenuto conto della difficoltà di trasferire il rischio geologico eccezionale al partner privato, degli obiettivi di massimizzazione della concorrenza e di limitazione del numero di interfacce;</p> <p>5. non essendo possibile, allo stato e nell'attesa di precisi elementi cifrati, scartare soluzioni in modo definitivo;</p> <p>il gruppo esprime un orientamento preferenziale per una soluzione che ricorra almeno in parte ad un PPP, nella misura in cui la soluzione predetta consenta il massimo deconsolidamento del debito dai bilanci pubblici e non comporti un incremento molto rilevante dei costi di realizzazione dell'opera. Di conseguenza il gruppo raccomanda i punti seguenti:</p> <p>a) le possibilità di deconsolidamento del debito dai bilanci pubblici, dovranno essere verificate e confermate con l'ausilio degli istituti nazionali di statistica. L'esame degli schemi, alla luce degli ulteriori determinanti per la decisione degli Stati, dovrà altresì essere proseguita e approfondita;</p> <p>b) ove l'affidamento unitario, tramite PPP consentisse il deconsolidamento integrale del debito, tale soluzione andrà approfondita ed ottimizzata, allo scopo di valutarne le opportunità, tenendo in considerazione la prevedibile maggior incidenza delle spese;</p>	<p>2. vu que les études de LTF soulignent l'opportunité d'aboutir - dans un premier temps - à un choix préférentiel concernant les modalités de réalisation de l'ouvrage, pour ce qui est de la grande solution d'attribution, à savoir attribution par adjudication ou bien à travers un PPP;</p> <p>3. considérant que la solution PPP, qui comporte pourtant des coûts financiers plus élevés, pourrait présenter de plus grandes garanties en termes de qualité et de disponibilité de l'ouvrage, ainsi que l'avantage de la possibilité de déconsolidation (totale ou partielle) de la dette contractée pour réaliser l'infrastructure des budgets nationaux ;</p> <p>4. compte tenu de la difficulté à transférer le risque géologique exceptionnel à un partenaire privé, des objectifs de maximisation de la concurrence et de limitation du nombre d'interfaces;</p> <p>5. ne souhaitant écarter à ce stade et dans l'attente d'éléments chiffrés précis solution de manière définitive ;</p> <p>le groupe exprime donc une orientation préférentielle pour une solution recourant au moins pour partie au PPP, dans la mesure où cette solution permet de déconsolider au maximum la dette des budgets nationaux et où elle ne comporte pas de hausse significative des coûts de réalisation de l'ouvrage. Par conséquent, le groupe préconise les points suivants :</p> <p>a) les possibilités de déconsolidation de la dette des budgets nationaux devront être vérifiées et confirmées en collaboration avec les instituts nationaux des statistiques. L'examen des schémas à la lumière des autres déterminants de la décision des Etats devra également être poursuivie et approfondie ;</p> <p>b) dans le cas où l'attribution d'un unique PPP permettrait la déconsolidation intégrale de la dette, elle serait approfondie et optimisée afin d'en évaluer l'intérêt, en tenant compte des frais plus élevés qu'elle pourrait comporter;</p>
--	---

c) dovrà essere studiata la possibilità di una soluzione mista, con attribuzione di un contratto di appalto per una parte della costruzione (contratto unico o divisione in lotti) e PPP per la parte restante di costruzione e per l'esercizio. Questa soluzione consisterà nella realizzazione del tunnel di base in committenza pubblica (un appalto unico o un numero ridotto di lotti geografici e/o funzionali) e la realizzazione degli impianti ed eventualmente di una parte delle opere civili con un PPP, con trasferimento integrale del rischio di costruzione e conseguentemente del deconsolidamento delle spese relative. La soluzione mista potrà essere strutturata secondo una delle due modalità di seguito riportate:

(i) con un unico contratto prevedente la remunerazione con prezzo di appalto di parte delle opere e con un canone di disponibilità delle opere residue, secondo lo schema 3 "misto" ovvero;

(ii) con uno o più contratti di appalto per tutte o parte delle opere civili e un PPP per le restanti parti da realizzare e per l'esercizio, secondo lo schema 4 o una sua variante (allargando eventualmente il campo del PPP ad una parte delle opere civili);

d) la determinazione definitiva in ordine alla soluzione di montaggio potrà essere assunta alla conclusione degli studi.

1.4 La problematica della governance del progetto

Gli studi prodotti durante le fasi 2 e 3 mostrano che l'ipotesi proposta da LTF di un azionariato del promotore pubblico suddiviso tra RFF e RFI solleva importanti questioni sia sulla ripartizione dei rischi tra gli Stati ed i gestori delle infrastrutture, sia sul pilotaggio del progetto. Sarebbe infatti paradossale, e contrario al principio di *governance* "chi paga decide", che RFF e RFI, in quanto azionisti del promotore pubblico, si trovino in condizione di prendere le decisioni principali mentre, per ipotesi, non sosterranno alcun rischio principale del progetto e le sue conseguenze finanziarie. Peraltro, gli studi

c) on étudiera la possibilité d'un schéma mixte, avec attribution par appel d'offre d'une part des marchés de construction (contrat unique ou allotissement) et PPP sur le reste de la construction et l'exploitation. Cette solution consisterait à percer le tunnel de base avec un appel d'offre public (un marché unique ou avec un nombre réduit de lots géographiques et/ou fonctionnels) et à réaliser les des équipements et éventuellement d'une partie du génie civil en PPP, avec transfert intégral du risque de construction et en conséquence la déconsolidation des relatives dépenses. La solution mixte pourrait prendre une des formes suivantes:

(i) un contrat unique prévoyant la rémunération au prix d'adjudication d'une partie des ouvrages et par une redevance de disponibilité des ouvrages restants, selon le schéma 3 « mixte » ;

(ii) un ou plusieurs contrats d'adjudication sur tout ou partie du génie civil et un PPP sur le reste de la construction et l'exploitation, selon le schéma 4 ou une variante (en étendant éventuellement le champ du PPP à une part du génie civil) ;

d) l'établissement définitif de la solution de montage pourra être fait à la conclusion des études.

1.4 La problématique de la gouvernance du projet

Les études produites lors des étapes 2 et 3 montrent que l'hypothèse proposée par LTF d'un actionariat du promoteur public partagé entre RFF et RFI soulève des questions importantes tant sur la répartition des risques entre les Etats et les gestionnaires d'infrastructures que sur le pilotage du projet. Il serait en effet paradoxal, et contraire au principe de *gouvernance* « qui paye décide », que RFF et RFI, en tant qu'actionnaires du promoteur public, soient en situation de prendre les principales décisions alors qu'ils ne supporteraient, par hypothèse, aucun des principaux risques du projet et leurs conséquences financières. Par

giuridici relativi alla forma giuridica del promotore pubblico mostrano inoltre le difficoltà incontrate per permettere, nell'organizzazione proposta, un effettivo controllo degli Stati sul progetto, dal momento in cui questi non sarebbero azionisti diretti del promotore pubblico: la soluzione caldeggiata da LTF è di ricorrere ad una SAS il cui «*regolamento interno*» darebbe una «*voce in capitolo*» agli Stati sebbene non ne siano azionisti.

Il gruppo di lavoro si interroga sull'idoneità della soluzione proposta da LTF dal punto di vista della governance del progetto e desidera approfondire la problematica.

Al fine di raggiungere tale obiettivo, il gruppo di lavoro suggerisce i seguenti orientamenti:

- il pilotaggio integrato del progetto da parte di un organismo controllato direttamente dagli Stati e che renda loro conto, sia direttamente, sia attraverso la CIG ;
- la separazione giuridica e funzionale delle funzioni di committenza in fase di costruzione, da una parte, e delle funzioni di gestione in fase di servizio dall'altra ;
- un controllo diretto degli Stati sull'ente incaricato di sostenere il rischio di realizzazione delle opere ;
- associare i gestori di infrastrutture RFF/RFI alla funzione di gestire, secondo modalità da definire.

Nell'ambito dei futuri lavori, il gruppo di lavoro esaminerà spunti di riflessione sul perimetro dell'incarico, la forma e l'azionariato dei diversi enti della struttura di governance, nonché sul processo decisionale per ogni categoria di decisioni (operative, importanti e strategiche) nelle diverse fasi del progetto.

2 STUDI DI TRAFFICO: DOMANDA GLOBALE, CAPACITÀ, PREVISIONI

Il traffico merci sull'arco alpino Ventimiglia -

ailleurs, les études juridiques portant sur la forme juridique du promoteur public montrent également les difficultés rencontrées pour permettre, dans l'organisation proposée, un contrôle effectif des Etats sur le projet, dès lors que ceux-ci ne seraient pas directement actionnaires du promoteur public : la solution préconisée par LTF est de recourir à une SAS dont le «*règlement intérieur*» donnerait un «*droit de regard*» aux Etats bien qu'ils n'en soient pas actionnaires.

Le groupe de travail s'interroge sur l'adéquation de la solution proposée par LTF du point de vue de la gouvernance du projet et souhaite approfondir la thématique.

Afin d'atteindre cet objectif, le groupe de travail suggère les orientations suivantes :

- un pilotage intégré du projet par une entité contrôlée directement par les Etats et leur rendant compte, soit directement, soit au travers de la CIG ;
- la séparation juridique et fonctionnelle des fonctions de maîtrise d'ouvrage en phase de construction, d'une part, et de gestionnaire en phase d'exploitation d'autre part ;
- un contrôle direct des Etats sur l'entité chargée de porter le risque de réalisation des ouvrages ;
- l'association des gestionnaires d'infrastructures RFF/RFI à la fonction d'exploitant, selon des modalités à définir.

Dans le cadre des futurs travaux, le groupe de travail, examinera les pistes de réflexion sur le périmètre de mission, la forme et l'actionariat des différentes entités de la structure de gouvernance, ainsi que sur le processus décisionnel pour chaque catégorie de décisions (opérationnelles, importantes et stratégiques) aux différentes phases du projet.

2 ETUDES DE TRAFIC: DEMANDE GLOBALE, CAPACITE, PREVISIONS

Le trafic de fret sur l'arc alpin Vintimille-Villach-

Villach-Tarvisio (tutti i modi e tutti i valichi inclusi, circa 140 milioni di tonnellate), ha registrato una crescita media del 3,7%/anno sul periodo 1984-2004.

Le previsioni di traffico sono difficili a causa delle innumerevoli incertezze circa l'evoluzione dell'economia e della demografia; non è dunque possibile disporre di forchette previsionali. Gli studi di LTF consentono di prevedere più scenari:

- nello scenario base, la domanda globale passerebbe dai circa 140 milioni di tonnellate del 2004 a circa 238 milioni di tonnellate nel 2020 e a 293 milioni di tonnellate nel 2030, ossia una crescita media del 3,2% nel periodo 2004-2020, e del 2,8% nel periodo 2004-2030.
- Nello scenario basso, la domanda globale passerebbe a 209 milioni di tonnellate nel 2020 e a 243 milioni di tonnellate nel 2030, ossia una crescita media del 2,4% tra il 2004 ed il 2020 e del 2,8% tra il 2004 ed il 2030.

La capacità di attraversamento dell'arco alpino analizzata da LTF sarà nel 2020 - senza il nuovo collegamento ferroviario Italia Francia e secondo le ipotesi degli studi - pari a 108 milioni di tonnellate per la ferrovia e 163 milioni di tonnellate per il trasporto merci su strada, pari a complessivi 271 milioni di tonnellate.

Conseguentemente, la saturazione dei passaggi transalpini dovrebbe intervenire secondo gli scenari in una data compresa tra il 2028 ed il 2037 in mancanza del nuovo collegamento ferroviario Italia-Francia.

Lo scenario previsionale sopraindicato conferma la necessità di attuare a breve delle politiche di riequilibrio modale della domanda di traffico merci sull'arco alpino. In particolare, nel 2020 la capacità massima dei valichi alpini tra l'Italia e la Francia, per tutti i modi terrestri, è stimata pari a 90 milioni di tonnellate, in assenza del nuovo collegamento; tale capacità non consentirebbe di assorbire il traffico previsto a partire dal 2027 ed il 2032, in quanto la domanda prevista al 2030 è compresa in una forchetta tra 86 e 96 milioni di tonnellate.

La realizzazione del nuovo collegamento

Tarvisio (tous modes et tous passages confondus, cela représente environ 140 millions de tonnes) a enregistré une croissance moyenne de 3,7% par an entre 1984 et 2004.

Les prévisions de trafic sont rendues difficiles par de nombreuses incertitudes sur l'évolution de l'économie et de la démographie; il n'est donc possible que de disposer de fourchettes prévisionnelles. Les études de LTF permettent d'envisager plusieurs scénarios :

- dans le scénario de base, la demande globale passerait de 140 millions de tonnes environ en 2004 à 238 millions de tonnes en 2020, et à 293 millions de tonnes en 2030, soit un taux de croissance moyen 3,2% entre 2004 et 2020, et de 2,8% entre 2004 et 2030 ;
- dans le scénario bas, la demande globale passerait à 209 millions de tonnes en 2020 et 243 millions de tonnes en 2030, soit un taux de croissance moyen de 2,4% entre 2004 et 2020 et 2,8% entre 2004 et 2030.

La capacité de transit de fret par l'arc alpin analysée par LTF sera en 2020 - sans la nouvelle ligne ferroviaire franco-italienne et sous les hypothèses des études - de 108 millions de tonnes pour le chemin de fer, et de 163 millions de tonnes pour la route, ce qui donne un total de 271 millions de tonnes.

Par conséquent, la saturation des passages transalpins interviendrait selon les scénarios à une date comprise entre 2028 et 2037 en l'absence de réalisation de cette nouvelle infrastructure ferroviaire entre la France et l'Italie.

Le scénario prévisionnel mentionné ci-dessus confirme bien la nécessité de mettre en œuvre à terme des politiques de rééquilibrage modal de la demande de trafic de fret dans l'arc alpin.

Plus particulièrement, en 2020 la capacité maximale du transport terrestre aux passages alpins entre l'Italie et la France est estimée à 90 millions de tonnes en l'absence de réalisation du nouvel ouvrage; ceci ne permettrait pas d'absorber le trafic prévu à partir d'une date comprise entre 2027 et 2032, puisque la demande prévue pour 2030 est comprise dans une fourchette de 86 à 96 millions de tonnes.

La construction de la nouvelle liaison ferroviaire

ferroviario Italia-Francia permette di accrescere la capacità massima dell'arco alpino da 271 a 305 milioni di tonnellate (+34 milioni di tonnellate). I risultati conseguiti dagli studi di traffico sono stati ritenuti "ragionevoli" dallo studio commissionata dalla Commissione Europea alla Cowi A/S versione 6 - dicembre 2006.

3 STUDI ECONOMICI: PEDAGGI DI ESERCIZIO

Gli studi economici, 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. Per ciascuna tratta di linea ferroviaria (LN1: parte comune sezione internazionale; LN2: accesso lato Italia; LN3-LN4: accesso lato Francia; LHFR: linea storica fino al confine ferroviario lato Francia; LHIT: linea storica fino al confine ferroviario lato Italia) sono stati individuati gli scenari di pedaggio per tutte le tipologie di treni viaggiatori, treni merci (diffuso, combinato trasporto auto) e Autostrada ferroviaria (Cfr. Tabella in allegato. Le cifre indicate sono provvisorie).

4 CONCLUSIONI

Sulla base delle precedenti considerazioni, si elencano sinteticamente qui di seguito le principali conclusioni cui è pervenuto il Gruppo di lavoro.

4.1 Montaggio

Il gruppo, in questa fase, auspica di non escludere alcuna delle macro soluzioni attualmente in esame. Le comparazioni quantitative e qualitative degli schemi dovranno essere completate per tutti quelli considerati. Ciononostante il gruppo esprime un orientamento preferenziale per una soluzione ricorrente almeno in parte ad un PPP.

entre la France et l'Italie permet d'accroître la capacité maximale de l'arc alpin qui passerait de 271 à 305 millions de tonnes de 34 millions de tonnes.

Les résultats des études de trafic ont été considérés comme « raisonnables » par les auteurs du rapport commandé par la Commission Européenne à Cowi A/S, version 6 - décembre 2006.

3 ETUDES ECONOMIQUES: PEAGES D'EXPLOITATION

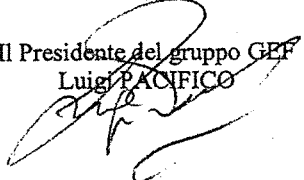
Les études économiques, basées sur les études sur les tarifs conduites en phase d'études préliminaires, ont l'objectif d'identifier « des niveaux de péage sur les différents tronçons du projet Lyon-Turin » composés par : a) la partie commune ; b) les lignes d'accès fret et voyageurs du côté français et italien ; c) la ligne historique entre St. Jean de Maurienne et Bruzolo. Pour chaque partie de ligne ferroviaire (LN1 : partie commune de la section internationale ; LN2 : accès coté italien ; LN3-LN4 : accès coté français ; LHFR : ligne historique du coté français jusqu'à la frontière ferroviaire ; LHIT : ligne historique du coté italien jusqu'à la frontière ferroviaire) des scénarios de péages ont été identifiés pour toutes les typologies de trains voyageurs, trains de fret (traditionnel, combiné, et transport voitures) et autoroute ferroviaire. (voir tableau fourni annexe. Les chiffres indiqués sont provisoires)

4 CONCLUSIONS

Sur la base des considérations précédentes, on peut synthétiser les conclusions principales auxquelles est parvenu le groupe de travail.

4.1 Montage

Le groupe ne souhaite exclure à ce stade aucune des macro solutions qui sont actuellement étudiées. Les comparaisons quantitatives et qualitatives des schémas doivent être menées à leur terme pour tous les schémas considérés. Cependant, le groupe exprime une orientation préférentielle pour un schéma recourant au moins pour partie à un PPP.

<p>4.2 Governance</p> <p>Appare necessario assicurare un efficace controllo da parte degli Stati, anche attraverso le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pilotaggio integrato del progetto da parte di un organismo direttamente controllato dagli Stati; - separazione giuridica e funzionale della committenza dalla gestione; - controllo diretto sull'Ente realizzatore dell'opera; - associazione degli attuali gestori delle reti RFF e RFI alla gestione dell'opera. <p>4.3 Studi di traffico</p> <p>Il gruppo prende atto delle previsioni di traffico realizzate da LTF e della valutazione positiva espressa nello studio commissionato dall'Unione europea. Mette in rilievo in particolare le conclusioni sulla imminente saturazione dei passaggi transalpini, in assenza del nuovo collegamento.</p> <p>4.4 Pedaggi</p> <p>Il gruppo di lavoro attende l'espressione del parere da parte del Comitato degli operatori ferroviari.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Si allega una descrizione sugli aspetti finanziari trasmessi al momento al Gruppo di lavoro (allegato n. 2).</p> <p style="text-align: center;">Il Presidente del gruppo GEF Luigi PACIFICO</p> 	<p>4.2 Gouvernance</p> <p>Il apparaît nécessaire d'assurer un contrôle efficace de la part des Etats, même en promouvant les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pilotage intégré du projet par un organisme directement contrôlé par les Etats ; - séparation juridique et fonctionnelle de la maîtrise d'ouvrage et de la gestion ; - contrôle direct de l'entité en charge de la réalisation de l'ouvrage ; - association des gestionnaires de réseaux RFF et RFI à l'exploitation de l'ouvrage. <p>4.3 Etudes des trafic</p> <p>Le groupe prend acte des prévisions de trafic réalisées par LTF et de la validation exprimée par l'étude commandée par l'Union européenne. Il souligne en particulier les conclusions sur la saturation à terme des passages transalpins en l'absence de réalisation de la nouvelle liaison.</p> <p>4.4 Péages</p> <p>Le groupe de travail attend de recevoir l'avis du Comité des opérateurs ferroviaires.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>Une description des aspects financiers transmis au groupe de travail est annexée au présent document (annexe 2).</p> <p style="text-align: center;">Le chef de la délégation française Noël de SAINT-PULGENT</p>
---	--

2020	PARTE COMUNE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE "LNI"									
	METODI COST ORIENTED					METODI MARKET ORIENTED				
	PEDAGGIO ATTUALE	Costi variabili di gestione	Costi variabili e costi fissi gestione	Costi variabili, fissi e costi investimento	Risparmio esercizio	Capacità contributiva	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km
Tipo di traffico	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km
Combinato	2,58	3,00	15,22	490%	67,89	2531%	19,38	651%	29,21	888%
Diffuso	3,13	2,27	15,51	396%	72,57	2219%	20,57	557%	23,38	892%
Completo	3,13	3,35	15,57	397%	68,24	2080%	20,22	546%	11,76	258%
Trasp.auto	2,31	1,56	13,78	497%	66,45	2777%	7,64	231%	3,69	88%
AF 750	3,16	3,30	14,91	372%	64,95	1955%			7,88	143%
TGV simple	3,67	0,84	25,46	594%	131,6	3486%	8,05	119%	33,36	3535%
TGV double	4,23	1,68	26,30	522%	132,44	3031%	12,50	196%	66,84	3727%

2030	PARTE COMUNE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE "LNI"									
	METODI COST ORIENTED					METODI MARKET ORIENTED				
	PEDAGGIO ATTUALE	Costi variabili di gestione	Costi variabili e costi fissi gestione	Costi variabili, fissi e costi investimento	Risparmio esercizio	Capacità contributiva	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km
Tipo di traffico	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km	€/treno.km
Combinato	2,58	3,00	14,75	472%	67,43	2514%	19,38	651%	35,19	1087%
Diffuso	3,13	2,27	15,00	379%	72,06	2202%	20,57	557%	24,05	922%
Completo	3,13	3,35	15,11	383%	67,98	2066%	20,22	546%	16,92	412%
Trasp.auto	2,31	1,56	13,31	476%	65,98	2756%	7,64	231%	4,86	163%
AF 750	3,16	3,30	14,47	358%	64,51	1941%			9,02	178%
TGV simple	3,67	0,84	24,53	568%	130,67	3460%	8,05	119%	37,39	4014%
TGV double	4,23	1,68	25,37	500%	131,51	3009%	12,50	196%	72,64	4072%

Allegato n. 2

<u>ASPETTI FINANZIARI</u>	<u>ASPETS FINANCIERS</u>
<p data-bbox="395 611 818 667"><i>a. Caratteristiche del modello economico-finanziario</i></p> <p data-bbox="352 696 823 1211">Gli studi finanziari sono stati condotti attraverso l'elaborazione di modelli di simulazione economico-finanziaria estesi dal 2012 (anno di inizio della fase di costruzione) fino all'anno 2071, con previsione, nel caso di Schema 3, di una durata della concessione fino al 2051. Il modello copre quindi un arco di 60 anni (dal 2012 al 2071), che nel caso dello Schema 3 si traducono in un periodo di 40 anni di partnership Pubblico-Privata PPP (dal 2012 al 2051, di cui 10 di costruzione e 30 di gestione) e di gestione pubblica nel restante periodo (2052-2071). L'inizio della fase di gestione è posto al gennaio 2022. Il modello è espresso in termini nominali (i valori riportati tengono conto del tasso di inflazione).</p> <p data-bbox="352 1218 823 1274">Il modello permette di simulare gli schemi seguenti:</p> <ul data-bbox="352 1303 823 1906" style="list-style-type: none"><li data-bbox="352 1303 823 1476">• lo schema 0: la costruzione, la manutenzione e i rinnovi della nuova linea ferroviaria sono sostenuti dall'entità pubblica (denominata promotore pubblico), che in questo schema è chiamata nel modello SPV1;<li data-bbox="352 1482 823 1736">• lo schema 3: la costruzione, la manutenzione e i rinnovi della nuova linea sono sostenuti da un partner privato chiamato nel modello SPV 1, che riceve un canone di disponibilità secondo i termini del contratto di partenariato tra il promotore pubblico e il partner privato. L'entità pubblica nel modello è denominata SPV2;<li data-bbox="352 1765 823 1906">• Lo schema 4: variante dello schema 3, nel quale il promotore pubblico (SPV2) costruisce le opere civili, il partner privato (SPV1) assicura la costruzione degli altri impianti, la	<p data-bbox="866 611 1292 667"><i>a. Caractéristiques du modèle économique et financier</i></p> <p data-bbox="823 696 1297 1184">Les études financières ont été menées en élaborant des modèles de simulation économique et financière à partir de l'année 2012 (début de la phase de construction) jusqu'en 2071, avec prévision, dans le cas du schéma 3, d'une durée de la concession jusqu'en 2051. Le modèle prends une période de 60 ans (2012 - 2071), qui, dans le cas du schéma 3 est traduit avec une période de 40 ans de partenariat publique-privé PPP (2012 - 2051, dont 10 ans de construction et 30 ans de gestion) et de gestion publique pour la période successive (2052 - 2071). Le début de la phase de gestion est prévu en 2022. Le modèle est présenté avec des termes nominales (les valeurs contenues tiennent compte du taux d'inflations).</p> <p data-bbox="823 1218 1297 1274">Le modèle permet de simuler les suivants schémas:</p> <ul data-bbox="823 1303 1297 1906" style="list-style-type: none"><li data-bbox="823 1303 1297 1476">• le schéma 0: la construction, l'entretien et le renouvellement de la nouvelle ligne ferroviaire sont à la charge de la société publique (dénommée promoteur publique), que dans ce schéma est appelée SPV1;<li data-bbox="823 1482 1297 1765">• le schéma 3: la construction, l'entretien et le renouvellement de la nouvelle ligne ferroviaire sont à la charge du partenaire privé appelé dans le modèle SPV1, qui reçoit une redevance de disponibilité selon les termes du contrat de partenariat entre le promoteur public et le partenaire privé. Le sujet public dans ce modèle est dénommé SPV2 ;<li data-bbox="823 1771 1297 1906">• le schéma 4 : variante du schéma 3, où le promoteur public (SPV2) bâtit le génie civil, le partenaire privé (SPV1) assure la construction des autres équipements, l'entretien et le

Ann

<p>manutenzione e i rinnovi della nuova linea ferroviaria. Nel periodo di gestione il promotore pubblico versa al partner privato un canone di disponibilità.</p>	<p>renouvellement de la nouvelle ligne ferroviaire. Dans la période de gestion le promoteur public correspond au partenaire privé une redevance de disponibilité.</p>
<p>Il modello finanziario permette inoltre di simulare l'integrazione nel progetto della linea storica a partire dall'inizio della costruzione. In questo caso il promotore pubblico riceve i pedaggi derivanti dalla gestione di questa linea. Nello schema 0 il promotore pubblico effettua la manutenzione e la gestione della linea. Negli schemi 3 e 4 è il partner privato che effettua la manutenzione e la gestione della linea per la durata del contratto di partenariato fino al trasferimento al promotore pubblico.</p>	<p>Le modèle financier permet en outre de simuler l'intégration dans le projet de la ligne historique dès le début de la phase de construction. En ce cas le promoteur public reçoit les péages issues de la gestion de cette ligne. Dans le schéma 0 le promoteur public effectue la maintenance et la gestion de la ligne. Dans les schémas 3 et 4 l'entretien et la gestion de la ligne sont assurés par le partenaire privé pour toute la durée du contrat de partenariat jusqu'à son transfert au promoteur public.</p>
<p><i>b. Costi di costruzione</i></p>	<p><i>b. Coûts de construction</i></p>
<p>I costi di costruzione negli schemi 0 e 3 sono pari ad Euro 9.487 mil, in valori correnti (corrispondenti ad Euro 7.500 mil in valori 2006). Nel caso dello Schema 4 il costo delle opere civili ammonta ad Euro 7.639 mil (Euro 6.150 mil in valori 2006), mentre quelle della sovrastruttura e impianti ad Euro 1.893 mil (Euro 1.380 mil in valori 2006), per un totale di Euro 9.532, in valori correnti, lievemente superiore al valore previsto negli altri due schemi (Euro 9.487 mil). La ripartizione dei costi di costruzione nell'arco del periodo di realizzazione è fatta secondo percentuali coerenti con i dati di progetto assumendo una trattenuta a garanzia del 5% del costo di costruzione.</p>	<p>Les coûts de construction dans les schémas 0 et 3 l'élèvent à 9.487 M€, en valeur courant (équivalents à 7.500 M€ en valeur 2006). Dans le cas du schéma 4 le coûts du génie civil est de 7639 M€ (6.150 M€ en valeur 2006), tandis que le coûts de la superstructure et des équipements est 1.893 M€ (1.380 M€ en valeur 2006), pour un montant global de 9.532 M€, en euros courant, un peu plus élevé que pour les autres deux schémas (9.487 M€). La répartition des coûts de construction de la période de réalisation est calculée selon les pourcentages cohérents avec les données du projet, considérant un montant de garantie de 5% du coûts de construction.</p>
<p><i>c. Costi di operation & maintenance</i></p>	<p><i>c. Coûts d'opération & entretien</i></p>
<p>Nei modelli i costi di manutenzione sono pari a circa Euro 35 mil/anno in valori 2006.</p>	<p>Dans les modèles les coûts d'entretiens sont de 35 M€/ans environ en valeur 2006.</p>
<p><i>d. Fabbisogno Finanziario</i></p>	<p><i>d. Besoins financiers</i></p>
<p>Il fabbisogno finanziario complessivo nella</p>	<p>Les besoins financiers global de la phase de</p>

<p>fase di realizzazione è di Euro 10.151 mil, per lo Schema 0 e di Euro 11.305 mil. per lo Schema 3 (cfr Tabella di riepilogo Fonti-Impieghi - <i>Tabella A</i>).</p>	<p>réalisation est de 10.151 M€, pour le schéma 0 et de 11.305 M€ pour le schéma 3 (voir tableau synthétique Fonti-Impieghi - <i>Tableau A</i>).</p>
<p><i>e. Coperture finanziarie</i></p>	<p><i>e. Couverture financière</i></p>
<p>Le caratteristiche delle fonti di debito (senior e subordinato), in termini di durate, rimborso, spread e commissioni, restano quelle riportate nel Rapporto del GEF di dicembre 2006.</p>	<p>Les caractéristiques des sources de dette (senior et subordonné), en terme de durées, remboursement, <i>spread</i> et commission, restent celles contenues dans le rapport du JEF de décembre 2006.</p>
<p><i>f. -Canoni di disponibilità</i></p>	<p><i>f. Redevance de disponibilité</i></p>
<p>Il Canone di disponibilità corrisposto dal Promotore Pubblico al Promotore Privato, come riportato nei documenti "<i>Flux financiers 0024_Flussi finanziari 0024</i>" e nei relativi modelli economico-finanziari, per tutto il periodo di gestione di 30 anni, è pari nello Schema ad Euro 481 mil in termini reali (valori 2012).</p>	<p>La redevance di disponibilità versata dal promotore pubblico al promotore privato, come contenuto nei documenti "<i>Flux financiers 0024_Flussi finanziari 0024</i>" e nei relativi modelli economici e finanziari, per tutta la période de gestion de 30 ans, égal à celui du schéma 3 de 481 M€ en termes réels (en valeur 2012).</p>
<p><i>g. Confronto dei Valori Attualizzati dei contributi a fondo perduto, dei canoni di disponibilità e delle altre componenti (tasse incassate ed entrate RFF e RFI)</i></p>	<p><i>g. Comparaison des valeurs actualisées des contributions à fond perdu, des redevances de disponibilité et d'autres composants (taxe reçues et recettes RFF et RFI)</i></p>
<p>Si riporta in allegato (<i>Tabella B</i>) una tabella che mostra una comparazione tra lo schema 0 e lo schema 3 in termini di VAN dei contributi, dei canoni di disponibilità, ove presenti, e delle entrate fiscali e da dividendi per il settore pubblico, come riportate nei documenti "<i>Flux financiers 0024_Flussi finanziari 0024</i>" e nei relativi modelli economico-finanziari.</p> <p>In sintesi gli esborsi degli Stati in valori attuali netti sono pari ad Euro 4,5 mld per lo schema 0 ed Euro 6,2 mld per lo schema 3. Tuttavia va segnalato che nel caso dello schema 0 il settore pubblico si fa carico anche dell'immissione di debito, mezzi propri e prestiti subordinati che ammontano complessivamente ad Euro 1,3 mld (su complessive fonti Euro 10,1 mld per lo schema 0).</p>	<p>Un tableau (<i>tableau B</i>) qui montre une comparaison entre les schémas 0 et 3 en termes de VAN de contribution, de redevances de disponibilité, si présents, et revenus fiscaux et par dividendes pour le secteur public, comme contenu dans les documents "<i>Flux financiers 0024_Flussi finanziari 0024</i>" et dans les relatifs modèles économiques et financiers.</p> <p>En synthèse les dépenses globales des Etats en valeur actuelles nettes sont de 4,5 M€ pour le schéma 0 et 6,2 M€ pour le schéma 3. Il faut tout de même signaler que dans le cas du schémas 0 le secteur public se charge également de l'ouverture de la dette, propres fonds et prêts subordonnés qui s'élèvent à 1,3 M€ (sur un total de 10,1 M€ pour le schéma 0).</p>

Tabella A

Piano Fonti-Impieghi negli schemi 0 e 3

	Schema 0	Schema 3		Schema 0	Schema 3
Costruzione	9487	9487	Contributo UE+Stati	8753	6759
SPV	238	238	Capitale sociale privato	46	274
Costi periodo prova	17	17	Debito subordinato	108	408
IVA	71	71	Debito senior	1173	3793
Costi finanziari	338	1346	Fin.to IVA	71	71
Riserva serv. debito		143	Contributi Promotore Pubblico	0	0
Totale	10151	11305	Totale	10151	11305

2

Tabella B

Si riporta una valutazione degli impegni dei due Stati e dell'UE sia in valori correnti sia in termini di Valore Attuale Netto (VAN).

Schema 3

EUR/mil	Uscite		Entrate		Uscite		Entrate	
					VAN		VAN	
UE	(1945)	0	(1656)					
Stati	(4814)	0	(4100)					
Gestione	(10714)	0	(4265)					
Tasse		7180					1560	
RFF-RFI		4812					568	
totale			(10021)				2128	
Totale			(7893)					
Totale escl. Contrib. UE			(6237)					

Schema 0

EUR/mil	Uscite		Entrate	
	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate
	VAN	VAN	VAN	VAN
UE	(1945)	0	(1656)	
Stati	(6808)	0	(5798)	
Gestione	0	0	0	
Tasse	0	4848	0	873
RFF-RFI	0	4984	0	454
totale				1327
Totale			(6127)	
Totale escl. Contrib. UE			(4471)	

Confronto schemi	Schema 0		Schema 3	
	VAN	DELTA	VAN	DELTA
Totale impegno Stati+UE	-6127	1766	-7893	1766
Totale solo Stati	-4471	1766	-6237	1766