

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

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

**36^a riunione del 17 e 18 dicembre 2007
36^{ème} réunion des 17 et 18 décembre 2007**

**CONCLUSIONI
RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

La CIG Torino-Lione si è riunita a Roma, per la sua 36^a sessione, il 17 e 18 dicembre 2007 presso il Centro Congressi Montecitorio.

La CIG Lyon-Turin s'est réunie à Rome, pour sa 36^{ème} séance, les 17 et 18 décembre 2007 dans les locaux du Centro Congressi Montecitorio.

Sono presenti:

- per la Delegazione italiana:

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

Componenti effettivi :

Arch. Gaetano FONTANA, Ministero delle infrastrutture,

Ing. Gianpaolo BASOLI, Ministero dei trasporti,
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

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

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

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

Arch. Nicola CARRANO, Gruppo di lavoro GEF,

Segretariato :

Dott. Marco MENNA,

Avv. Margherita BULZACCHELLI.

- per la Delegazione francese:

Sig. Louis BESSON, Capo della Delegazione francese,

Sig.ra Marie-Line MEAUX, Segretario generale della Delegazione francese della CIG,

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. Gaetano FONTANA, ministère de l'équipement,

Ing. Gianpaolo BASOLI, ministère des transports,
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. Pasquale CIALDINI, chef de la délégation italienne au groupe « Technique et Sécurité »,

Arch. Nicola CARRANO, Groupe de travail JEF,

Secrétariat :

M. Marco MENNA,

Mlle Margherita BULZACCHELLI.

- 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,

Componenti effettivi:

Sig. Jacques GERAULT, Prefetto della Région Rhône-Alpes, Ministero dell'interno, dei territori oltre-mare e dei enti locali, capo della delegazione francese del Comitato AS/AT,

Sig. Christophe SAINTILLAN, Ministero dell'ambiente, dello sviluppo e della pianificazione sostenibili,

Sig. Serge RABET, Ministero degli affari esteri e europei,

Sig. Rodolphe GINTZ, Ministero dell'economia, delle finanze e dell'impiego,

Componenti supplenti:

Sig. Rémi THUAU, Prefetto della Savoia,

M. Kamel OULD-SAID, Ministero dell'ambiente, dello sviluppo e della pianificazione sostenibili,

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

Sig. Bernard SIMON, Regione Rhône-Alpes.

Presidenti e Capi delegazione di Comitati e gruppi di lavoro

Sig. Frédéric RICO, Presidente gdl TS,

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

Sig. Claude GRESSIER, Capo delegazione gdl TM.

Segretariato:

Sig. Christian MAISONNIER,

Sig. Julien DEHORNOY,

Sig.ra Francine HALLING.

Invitati:

Sig. Laurens Jan BRINKHORST, Coordinatore PP 6,

Arch. Mario VIRANO, Presidente Osservatorio,

Dott. RUSSO, Prefettura di Torino,

Sig.ra Katrein PRINS, Ufficio Coordinatore PP 6,

Sig. Alain BARON, DG TREN,

Sig. Hubert du MESNIL, Presidente di RFF,

Sig. Philippe de MESTER, Direttore regionale Rhône-Alpes Auvergne, RFF,

Ing. Michele ELIA, Amministratore delegato RFI,

Ing. Matteo TRIGLIA, Direttore Investimenti, RFI,

Sig. François LEPINE, Presidente di LTF Sas,

Ing. Paolo COMASTRI, Direttore generale di LTF Sas,

Sig. Gérard CARTIER, Direttore studi di LTF Sas,

Ing. Marco RETTIGHIERI, Direttore lavori di LTF Sas,

Dott. Guido LONGO, Ministero dell'interno,

Dott. Leonardo NIGRO, Ministero dell'economia,

Dott.ssa Caterina PROCOPIO, Segretario tecnico Comitato AS/AT,

Membres titulaires :

M. le préfet de région Jacques GERAULT, ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, chef de la délégation française au comité sûreté,

M. Christophe SAINTILLAN, ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Mr Serge RABET, ministère des affaires étrangères et européennes,

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

Membres suppléants :

M. Rémi THUAU, préfet de la Savoie

M. Kamel OULD-SAID, ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

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

M. Bernard SIMON, région Rhône-Alpes.

Présidents et chefs de délégations des comités et groupes de travail

M. Frédéric RICO, Président gdt TS,

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

M. Claude GRESSIER, chef délégation gdt RM,

Secrétariat :

M. Christian MAISONNIER,

M. Julien DEHORNOY,

Mme Francine HALLING.

Invités :

M. Laurens Jan BRINKHORST, Coordonnateur PP 6

M. Mario VIRANO, président Observatoire,

M. RUSSO, Préfecture de Turin,

Mme Katrein PRINS, bureau du Coordonnateur PP6,

M. Alain BARON, PP6, Commission européenne,

M. Hubert du MESNIL, président de RFF,

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

M. Michele ELIA, Administrateur délégué RFI,

M. Matteo TRIGLIA, Directeur investissements RFI,

M. François LEPINE, Président de LTF Sas ,

M. Paolo COMASTRI, Directeur général de LTF Sas,

M. Gérard CARTIER, Directeur études de LTF Sas ,

M. Marco RETTIGHIERI, Directeur travaux de LTF Sas,

M. Guido LONGO, ministère de l'intérieur,

M. Leonardo NIGRO, ministère de l'économie,

Mlle Caterina PROCOPIO, secrétaire technique au comité sûreté,

Ing. Romain BOCOgnANI, Ministero Infrastrutture
Dott. Claudio CHIAVOLINI, Sig. Mauro CIOCCA,
Sig. Giovanni NASTASI, Sig. Gianni TEODOLI,
Dott.ssa Annamaria VENTRICELLI, Struttura di
Missione Torino-Lione,
M. Ludovic DOYENNETTE, Ambasciata di Francia

M. Romain BOCOgnANI, ministère infrastructures
M. Claudio CHIAVOLINI, M. Mauro CIOCCA, ,
M. Giovanni NASTASI, M. Gianni TEODOLI,
Mme Annamaria VENTRICELLI, Structure de
Mission Turin-Lyon,
M. Ludovic DOYENNETTE, Ambassade de France

Il Presidente MASERA apre la riunione salutando tutti i presenti ed in particolare dando, con il Capo della Delegazione francese BESSON, il benvenuto al Sig. SAINTILLAN, nuovo rappresentante del Ministero *de l'écologie du développement et de l'aménagement durables*, in sostituzione di M. MENORET.

Le président MASERA ouvre la séance en saluant tous les présents. Avec le président BESSON, il souhaite la bienvenue à M. SAINTILLAN, nouveau représentant du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, en substitution de M. MENORET.

L'ordine del giorno della riunione è il seguente:

L'ordre du jour de la réunion est le suivant :

- 1/ *Benvenuto al Coordinatore europeo L. J. BRINKHORST e approvazione dell'ordine del giorno;*
- 2/ *Conclusioni della bilaterale "trasporti" del 27/11/07 e del Vertice di Nizza del 30/11/07;*
- 3/ *Comunicazioni sulla situazione del progetto in Italia e in Francia;*
- 4/ *Comunicazioni da parte del Coordinatore europeo BRINKHORST, discussione sul contributo nell'ambito del programma finanziario 2007-2013;*
- 5/ *Mandato di lavoro della CIG:*
 - a. *programma di lavoro del gruppo Trasferimento modale;*
 - b. *attività del Comitato di sicurezza AS/AT*

- 1/ *Accueil du coordonnateur européen M. BRINKHORST et approbation de l'ordre du jour ;*
- 2/ *Conclusions de la bilatérale « transports » du 27/11/07 et du sommet franco-italien de Nice du 30/11/07 ;*
- 3/ *Communication sur la situation du projet en Italie et en France ;*
- 4/ *Communication de la part du Coordonnateur européen M. BRINKHORST et discussion sur la contribution financière européenne 2007-2013 ;*
- 5/ *Mandat de travail de la CIG :*
 - a. *programme de travail du groupe Report Modal ;*
 - b. *activité du comité de sûreté,*

martedì 18 dicembre alle ore 9.00

- 6/ *Proposta di modifica dello statuto di LTF presentata dagli azionisti RFI e RFF;*
- 5/ *Mandato di lavoro della CIG:*
 - c. *programma di lavoro di LTF;*
 - d. *attività del gruppo Tecnico-sicurezza;*
 - e. *rapporto del gruppo Giuridico, economico e finanziario e programma di lavoro;*
- 7/ *Decisioni della CIG;*
- 8/ *Approvazione delle conclusioni della 35^{ma} riunione del 20 giugno 2007;*
- 9/ *Luogo e data della prossima riunione.*

mardi 18 décembre à 9h00

- 6/ *Proposition de modification des statuts de LTF présentée par les actionnaires RFF et RFI ;*
- 5/ *Mandat de travail de la CIG*
 - c. *programme de travail de LTF,*
 - d. *activité du groupe Technique Sécurité,*
 - e. *rapport du groupe Juridique économique et financier et programme de travail ;*
- 7/ *Décisions de la CIG ;*
- 8/ *Approbation des conclusions de la 35^{ème} réunion du 20 juin 2007 ;*
- 9/ *Lieu et date de la prochaine réunion*

La riunione viene aperta dal Ministro delle infrastrutture, Antonio DI PIETRO, che ha portato anche il saluto del Presidente del Consiglio dei Ministri Romano PRODI. Dopo aver sottolineato l'importanza della decisione positiva in merito al finanziamento europeo per la Torino-Lione, il Ministro ha riconfermato l'impegno del Governo italiano a favore dei progetti ferroviari ad Alta Velocità/Alta Capacità, dei corridoi transeuropei ed in particolare della nuova linea Torino-Lione. Ha poi sottolineato che il Governo italiano è impegnato non solo nella realizzazione della Torino-Lione, ma anche della Trieste-Divača e dell'interconnessione del Progetto Prioritario n°6 con il Progetto Prioritario n°1 a Verona e con il Corridoio Rotterdam-Genova a Novara. Con riferimento all'*iter* approvativo in Italia, il Ministro ha indicato alla Delegazione francese che il nuovo termine fissato per l'avvio della procedura di approvazione è dovuto alla necessità di ricercare il consenso locale, nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio della Valle di Susa.

Al fine di una più rapida conclusione del processo di concertazione, il Ministro ha chiesto la convocazione di una riunione del Tavolo istituzionale che si dovrebbe tenere a gennaio 2008.

Con riferimento alle attività della CIG ha informato di avere firmato, congiuntamente con il Ministro francese BORLOO, una lettera contenente il mandato di lavoro della CIG per gli anni 2008-2009 (allegato n1) che tiene conto del calendario presentato in sede europea.

1/ Benvenuto al Coordinatore europeo L. J. BRINKHORST e approvazione dell'ordine del giorno

Il Presidente MASERA, dopo aver sottolineato l'importanza della decisione di cofinanziamento europeo dell'opera, ha manifestato il suo vivo apprezzamento per il mandato ricevuto dai Ministri, facendo tuttavia presente che, dato il breve tempo avuto a disposizione, occorre

La réunion a été ouverte par le Ministre des Infrastructures, M. Antonio Di Pietro, qui a présenté les salutations du Président du Conseil des Ministres Romano PRODI. Après avoir souligné l'importance de la décision positive concernant le financement européen de la liaison Lyon-Turin, le Ministre a confirmé de nouveau l'engagement du gouvernement italien en faveur des projets ferroviaires à Grande Vitesse/Haute capacité, des corridors transeuropéens, et plus particulièrement de la nouvelle ligne Lyon-Turin. Il a ensuite souligné que le gouvernement italien s'est engagé non seulement pour la réalisation du projet Lyon-Turin, mais aussi pour une liaison Trieste-Divača, et pour l'interconnexion du Projet Prioritaire n 6 avec Projet Prioritaire n 1 à Vérone et avec le corridor Rotterdam-Gênes à Novare. A l'égard de la procédure d'approbation en Italie, le Ministre a indiqué à la délégation française que le nouveau terme fixé pour le lancement de la procédure d'approbation est dû à la nécessité de rechercher le consensus local, dans le cadre de l'activité de l'Observatoire de la Vallée de Suse.

Pour une plus rapide conclusion du processus de concertation, le Ministre a demandé la convocation d'une réunion de la Table institutionnelle qui devrait se réunir au début janvier 2008.

Pour ce qui est des activités de la CIG, il a fait part d'avoir souscrit avec le Ministre français M.BORLOO, une lettre contenant le mandat de travail de la CIG pour la période 2008-2009 (annexe 1) qui tiens compte du calendrier présenté à l'Europe.

1/ Bienvenue au coordonnateur européen L.J. BRINKHORST, et approbation de l'ordre du jour

Après avoir insisté sur l'importance de la décision européenne de financer l'ouvrage, le Président M. MASERA a exprimé sa plus vive satisfaction pour le mandat donné par les ministres à la CIG, et fait remarquer que, vu le peu de temps à disposition, il va falloir

esaminare attentamente le istruzioni ricevute. Lo stesso Presidente ha dato poi il benvenuto al Coordinatore europeo Laurens Jan BRINKHORST, sottolineando il rilievo che il ruolo del Coordinatore ha avuto nella decisione del finanziamento europeo per il Progetto. Ha ricordato l'attività della compianta Loyola de PALACIO, scomparsa nel 2006, che ha sostenuto con coraggio la priorità ed il carattere strutturante del progetto per gli obiettivi dell'Unione europea allargata. I Presidenti MASERA e BESSON hanno rivolto poi un sentito ringraziamento al dr. BARON, già responsabile del Segretariato dei Coordinatori europei, per la sua fattiva e quasi decennale collaborazione con la Commissione e per il suo esperto supporto ai gruppi di lavoro. Hanno quindi augurato un sicuro successo per il nuovo incarico di rilievo sempre nell'ambito delle reti transeuropee.

examiner avec attention les instructions reçues. Le Président a également souhaité la bienvenue au Coordonnateur européen M. Laurens Jan BRINKHORST, soulignant l'importance du rôle du Coordonnateur en faveur de la décision d'octroyer le financement européen pour le projet. Il a rappelé l'action de la regrettée Loyola de PALACIO, disparue en 2006, laquelle a défendu avec courage la priorité et le caractère structurant du projet pour permettre à l'Europe élargie d'atteindre ses objectifs. Ensuite, le Président MASERA et M. BESSON ont vivement remercié M. BARON, ancien responsable du Secrétariat des Coordonnateurs européens, de sa collaboration efficace pendant presque dix années avec la Commission et de son soutien très compétent aux groupes de Travail. Ils lui ont ensuite souhaité un grand succès pour ses nouvelles fonctions, toujours dans le cadre des réseaux transeuropéens.

L'ordine del giorno viene in seguito approvato.

L'ordre du jour est ensuite approuvé.

2/ Conclusioni della bilaterale "trasporti" del 27/11/07 e del Vertice di Nizza del 30/11/07

2/ Conclusions de la bilatérale « transports » du 27/11/07 et du Sommet de Nice du 30/11/07

La CIG ha ascoltato le risultanze della bilaterale "trasporti" e del Vertice italo-francese di Nizza esposte dai due Segretari generali M.me MEAUX e ing. PALCHETTI. Nell'incontro tra i Ministri BIANCHI e BUSSEREAU, è stata ribadita la volontà reciproca dei due Paesi di continuare nel processo di sviluppo del trasferimento modale sulle direttrici italo-francesi quale elemento fondante la realizzazione del nuovo collegamento; in tal senso i Ministri hanno incaricato le rispettive Amministrazioni di avviare al più presto la preparazione della gara del servizio definitivo dell'autostrada ferroviaria, che dovrà avere inizio al più tardi il 1° gennaio 2010. Per quanto concerne il Vertice, che non prevedeva un'agenda trasporti, l'incontro dei Presidenti SARKOZY e PRODI è stata l'occasione di un breve scambio per confermare l'impegno

La CIG a entendu les résultats de la bilatérale « transports » et du Sommet franco-italien de Nice exposés par ses deux secrétaires généraux, Madame MEAUX et M. PALCHETTI. Au cours de la rencontre entre les ministres M. BIANCHI et M. BUSSEREAU, la volonté réciproque des deux pays de poursuivre le développement du report modal sur les axes franco-italiens, élément essentiel de la réalisation de la nouvelle ligne, a été réaffirmée ; à cette fin, les ministres ont donné mandat à leurs administrations respectives pour engager au plus tôt la préparation de l'appel d'offre du service définitif de l'autoroute ferroviaire, qui devra être mis en place au plus tard le 1er janvier 2010. Pour ce qui est du Sommet, qui ne prévoyait pas un point Transports à l'ordre du jour, la rencontre entre les Présidents SARKOZY et PRODI a été

congiunto alla realizzazione del nuovo collegamento Torino-Lione nonché affermare la necessità di contingentare il traffico su gomma attraverso le Alpi per motivazioni ambientali e territoriali, di confermare il servizio di Autostrada Ferroviaria, nonché il disegno di trasferire la maggior parte possibile del traffico pesante transfrontaliero su ferrovia.

3/ Comunicazioni sulla situazione del progetto in Italia e in Francia

Il Prefetto GERAULT, ha dato notizia della recente firma del Decreto di Pubblica Utilità, a firma del Ministro BORLOO, della parte francese del futuro tunnel di base, che rappresenta la conferma della volontà politica di portare a compimento l'opera. Il progetto è coerente con le conclusioni del *Grenelle de l'Environnement* che hanno in particolare sottolineato la necessità di rafforzare il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, dapprima con il miglior utilizzo della linea storica ed il successivo ottimale utilizzo del futuro nuovo collegamento.

Per quanto concerne gli accessi francesi, a seguito della firma già evocata in CIG del protocollo d'intesa tra lo Stato e le collettività locali, il Prefetto DE MESTER precisa che la conclusione degli studi di APS tecnici ed ambientali è prevista nel corso del 2008 e, parallelamente, si stanno eseguendo gli studi economici e socio-economici in coerenza con il lavoro svolto da LTF sulla Parte Comune. L'avvio dell'Inchiesta Pubblica per l'itinerario d'accesso sarà quindi possibile a metà 2009.

In relazione alla situazione del progetto in Italia, l'arch. VIRANO, Commissario Straordinario del Governo e Presidente dell'Osservatorio Valle di Susa, ha ricordato che quella attuale è una fase di transizione a seguito delle decisioni assunte nell'ultima riunione del Tavolo istituzionale del 13 giugno scorso.

l'occasione d'un court échange pour confirmer l'engagement commun à réaliser la nouvelle liaison Lyon-Turin, ainsi que pour affirmer la nécessité de limiter le trafic routier à travers les Alpes pour des motifs tant d'environnement que d'intérêt des territoires, pour confirmer le service d'autoroute ferroviaire, et dans l'objectif de transférer la plus grande part possible du trafic poids lourd transfrontalier sur le rail.

3/Communications sur la situation du Projet en Italie et en France

Le préfet GERAULT a informé la CIG de la récente signature par M. BORLOO du Décret d'Utilité Publique de la partie française du futur tunnel de base, ce qui confirme bien la volonté politique de réaliser la totalité de cet ouvrage. Ceci est cohérent avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement, qui ont souligné en particulier la nécessité de promouvoir le report du fret de la route au rail, d'abord à travers une meilleure exploitation de la ligne historique, puis à travers une utilisation optimale de la nouvelle liaison.

Pour ce qui concerne les accès français, suite à la signature déjà évoquée en CIG du protocole d'entente entre l'Etat et les collectivités locales, M. DE MESTER a précisé que les conclusions des études techniques et environnementales d'APS sont prévues au cours de 2008 et, parallèlement, les études économiques et socio-économiques sont en cours, en cohérence avec le travail de LTF sur la partie commune. Le lancement de l'enquête publique sur l'itinéraire d'accès côté français sera donc possible au milieu de l'année 2009.

Pour ce qui concerne la situation du projet en Italie, M. VIRANO, Commissaire Extraordinaire du Gouvernement et Président de l'Observatoire de la Vallée de Susse, a rappelé que l'on est actuellement dans une phase de transition après les décisions prises au cours de la dernière Table institutionnelle du 13 juin dernier.

L'Osservatorio, giunto alla sua 51^a riunione in poco più di un anno di attività, ha concluso la trattazione, con l'unanimità dei consensi, dei primi tre temi (capacità della Linea Storica, domanda di traffico sull'arco alpino, nodo di Torino). Allo stato attende il mandato per la trattazione del quarto tema concernente le alternative di tracciato, sul territorio italiano, stabilita l'invarianza del progetto in territorio francese, la necessità di individuare una uscita alternativa a quella di Venaus lato Italia, e la necessità di discutere con le popolazioni locali la soluzione in sponda destra del fiume Dora. L'obiettivo è quello di realizzare un progetto che superi il modello d'intervento legato a logiche compensative per trasformarsi in un progetto integrato con il territorio. Per la trattazione di quest'ultimo tema sono state stimate di massima una quindicina di riunioni e ciò dovrebbe comportare la conclusione dei relativi lavori entro la prossima primavera. Nella recente Conferenza dei Sindaci sui lavori dell'Osservatorio tenutasi il 1° dicembre scorso, sono stati colti significativi messaggi di ricerca di una volontà di accordo. L'opposizione al progetto è attualmente in netta minoranza in Bassa Valle dove si sono schierati in modo apertamente contrario due Sindaci su ventitre complessivi. Sottolinea infine l'importanza di una credibile strategia di avvio del trasferimento modale sulla Linea Storica. Fa presente la previsione posta in Legge Finanziaria di misure di sostegno al trasporto combinato sull'asse di Modane e l'importanza attribuita a tale tema dal mandato dei Ministri alla CIG.

L'arch. FONTANA sottolinea che nella decisione del finanziamento europeo l'Italia è risultata il primo Paese europeo in termini di importi complessivi erogati in quanto, oltre ai finanziamenti per la Torino-Lione (671,8 M€), ha ottenuto quelli per il Brennero (786 M€) e per la tratta italo-slovena Trieste-Divača (50,7 M€) dello stesso Progetto Prioritario n°6. Per tale tratta, è stata istituita una nuova CIG che si riunisce per la prima volta il 19 dicembre. Riguardo il progetto Torino-Lione, il Ministero

L'Observatoire s'est réuni 51 fois en un peu plus d'un an d'activité, et a fini de traiter – dans un consensus unanime – les trois premiers thèmes (capacité de la ligne historique, demande de trafic dans l'arc alpin, nœud de Turin). Il attend maintenant un mandat pour se charger du quatrième sujet, à savoir les alternatives de tracé sur le territoire italien, le tracé en territoire français restant inchangé, et une fois établie la nécessité de repérer une sortie en alternative à la sortie de Venaus du côté italien, la nécessité de discuter avec les populations locales la solution sur rive droite de la Dora. L'objectif est de réaliser un projet qui dépasse un modèle lié à principes de compensations pour aller vers un projet pleinement intégré au territoire. Pour ce dernier thème une quinzaine de réunions sont estimées nécessaires, et en conséquence la conclusion des travaux aurait lieu d'ici le printemps prochain. Au cours de la récente Conférence des maires sur les travaux de l'Observatoire le 1er décembre dernier, ont été entendus des messages significatifs d'une recherche d'une volonté d'accord. L'opposition au projet est actuellement en nette minorité dans la Basse vallée, où deux maires ont clairement exprimé leur désaccord, sur les 23 concernés. M.VIRANO a enfin mis l'accent sur l'importance d'une stratégie crédible de lancement d'un report modal sur la Ligne Historique. Il a rappelé que la loi de finance prévoit des mesures de soutien du transport combiné sur l'axe de Modane, et souligné l'importance accordée à ce thème par le mandat que les Ministres ont donné à la CIG.

M. FONTANA souligne que dans la décision de financement européen, l'Italie est le premier pays européen en termes de fonds obtenus puisqu'en plus du projet Lyon-Turin (671,8 millions d'euros), elle a obtenu des financements pour le Brenner (786 M€) et pour le tronçon Trieste-Divača (50,7 M€) entre l'Italie et la Sloveenie, toujours sur le Projet Prioritaire n. 6., Pour ce projet a été mise en place une nouvelle CIG qui se réunis pour la première fois le 19 décembre. Pour ce qui

ha ricevuto da RFI, come previsto, il progetto definitivo della tratta "confine di Stato-uscita tunnel di base" ed il progetto preliminare per la restante parte della Parte Comune. Su indicazione del Ministro DI PIETRO, gli elaborati progettuali sono stati trasmessi a novembre ai Presidenti della CIG e, al fine di una migliore concertazione, all'arch. VIRANO. La prossima riunione del Tavolo istituzionale, prevista a metà gennaio, dovrebbe confermare il mandato dell'Osservatorio relativamente ai tracciati. Infine, sulla base delle risultanze del Tavolo istituzionale e del processo di concertazione sul tracciato, da avviarsi nell'ambito dell'Osservatorio, saranno avviate, dal Ministero delle infrastrutture, le procedure amministrative di approvazione degli elaborati progettuali.

Il Capo della Delegazione francese, BESSON, prendendo atto con soddisfazione delle comunicazioni dei rappresentanti italiani, raccomanda un puntuale scambio di informazioni tra l'Italia e la Francia.

Il Presidente MASERA conferma che verrà fornita una sistematica ed adeguata informazione alla parte francese sottolineando l'importanza di attendere il completamento delle attività dell'Osservatorio anche in relazione alle richieste formulate nella lettera contenente il mandato dei Ministri alla CIG.

4/ Comunicazioni da parte del Coordinatore europeo BRINKHORST, discussione sul contributo nell'ambito del programma finanziario 2007-2013

Il Coordinatore BRINKHORST, dopo aver ricordato le tappe principali del progetto, di cui ha recentemente visitato i luoghi principali in Valle Susa, ha sottolineato che l'Unione europea, con la decisione sui contributi comunitari, ha dimostrato il proprio impegno a favore dell'opera e quindi ha manifestato l'auspicio che in Italia si pervenga, in tempi

concerne le projet Lyon-Turin, le Ministre a reçu – comme prévu – de RFI le projet définitif du tronçon de la frontière à la sortie du tunnel de base et l'avant-projet pour le reste de la Partie Commune. Les documents de conception préparés ont déjà été transmis au mois de novembre, sur demande du Ministre Di Pietro, aux Présidents de la CIG et, pour aider la concertation, à M. Virano. La prochaine réunion de la Table Institutionnelle, prévue pour la mi-janvier, devrait confirmer le mandat de l'Observatoire en relation aux tracés. Enfin, sur la base des résultats de la réunion de la Table institutionnelle et du processus de concertation sur le tracé, qui doit être lancé dans le cadre de l'Observatoire, seront lancées les procédures administratives d'approbation des élaborés de conception.

Le Chef de la Délégation française, M. BESSON, exprime sa satisfaction après avoir entendu les communications des représentants italiens et recommande un échange régulier d'informations entre l'Italie et la France.

Le Président MASERA confirme qu'une information systématique et appropriée sera donnée à la partie française et il insiste sur l'importance d'attendre l'achèvement des activités de l'Observatoire, notamment pour certaines demandes formulées dans la lettre contenant le mandat des Ministres à la CIG.

4/ Communications de la part du Coordonnateur européen M. BRINKHORST, discussion sur l'apport dans le cadre du programme financier 2007-2013.

Après avoir rappelé les étapes principales du projet, dont il a récemment visité les sites principaux dans la Vallée de Susse, M. BRINKHORST a souligné qu'avec sa décision sur le financement communautaire, l'UE a exprimé son engagement en faveur de l'ouvrage et a donc formulé le vœu que l'on parvienne en Italie – et dans des délais

compatibili, ad una decisione sul nuovo tracciato rispondendo così agli impegni assunti dai due Paesi in termini di sostenibilità ambientale. Per il futuro il suo compito principale sarà quello di vigilare sul rispetto degli impegni assunti dagli Stati, condizione necessaria per la conferma dei contributi europei. Ha ricordato che l'Unione europea non può impegnarsi oltre la scadenza del 2013 ed ha invitato la CIG ad avviare i lavori per la definizione del protocollo aggiuntivo all'Accordo intergovernativo del 2001, che dovrà individuare la struttura giuridica del nuovo promotore che succederà ad LTF per la fase realizzativa e la definizione del montaggio giuridico-finanziario. Il Coordinatore BRINKHORST ha poi ribadito che la Commissione europea auspica che la Torino-Lione diventi il modello di riferimento di una politica forte di trasferimento modale, coerentemente con quanto emerso in seno all'Osservatorio, raccomandando un coordinamento con le attività del Gruppo di Zurigo. Ha comunicato in conclusione che, su sua espressa richiesta rivolta ai Governi italiano e francese, è stato costituito un gruppo di contatto, alla presenza anche dei due gestori nazionali RFI e RFF, allo scopo di facilitare l'armonizzazione delle posizioni rispettive in materia ferroviaria e con particolare riferimento alla Linea Storica.

Il Presidente di RFF, M. DU MESNIL sottolinea l'importanza di offrire un servizio di qualità alla clientela, già a partire dalla situazione attuale, in quanto per la riuscita del progetto non si può attendere la realizzazione del nuovo collegamento, che aumenterà la capacità, ma occorre offrire fin da subito anche alle imprese ferroviarie.

L'Amministratore delegato di RFI, ing. ELIA, comunica che l'Amministratore delegato di FS Holding, ing. MORETTI, ha risposto al Coordinatore europeo BRINKHORST, confermando la partecipazione della società al Gruppo di contatto in collaborazione con

compatibles – à une décision sur le nouveau tracé, respectant ainsi les engagements pris par les deux pays en matière d'environnement durable. Dans l'avenir, sa principale mission sera de veiller à ce que les engagements pris par les Etats soient respectés, condition pour que les fonds européens soient maintenus. Il a rappelé que l'Union européenne ne pouvait pas s'engager au-delà de l'échéance de 2013, et a invité la CIG à se mettre au travail pour définir l'avenant au Traité intergouvernemental de 2001, avec identification de la personnalité du nouveau promoteur qui succèdera à LTF pour la phase de réalisation et l'établissement du montage juridique et financier. M. BRINKHORST a réaffirmé que la Commission européenne souhaite que la nouvelle ligne Lyon-Turin devienne le modèle de référence d'une politique forte de report modal, en toute cohérence avec ce qui est ressorti des travaux de l'Observatoire, et il préconise une coordination avec les activités du Groupe de Zurich. Il a indiqué en conclusion que, sur sa demande adressée aux gouvernements italien et français, un groupe de contact a été mis en place avec la présence également des deux gestionnaires nationaux RFI et RFF, afin de faciliter l'harmonisation des positions respectives en matière ferroviaire, notamment en ce concerne la ligne historique.

Le président de RFF, M. DU MESNIL, souligne l'importance de l'offre d'un service de qualité à la clientèle, et ceci dès maintenant, car si l'on veut que le projet réussisse, on ne peut pas attendre la réalisation de la nouvelle ligne, qui accroîtra la capacité, mais il faut proposer le service dès à présent également aux entreprises ferroviaires.

L'Administrateur Délégué de RFI, M.ELIA, informe que son homologue de FS Holding, M.MORETTI, a répondu au Coordonnateur européen M.BRINKHORST, confirmant la participation de la société au Groupe de contact, en collaboration avec Trenitalia. Il rappelle la

Trenitalia. Ricorda infine la partecipazione delle Ferrovie italiane agli incontri tenutisi per la prosecuzione dell'attività sperimentale dell'AFA.

L'Assessore BORIOLI ha confermato l'impegno della Regione Piemonte sul trasferimento modale.

Il rappresentante del Ministero dei trasporti, ing. BASOLI ha sottolineato l'importanza del rispetto degli impegni previsti nel dossier europeo, l'obiettivo di migliorare il servizio negli itinerari ferroviari ed il pieno appoggio del suo Dicastero al servizio AFA e all'attività del Gruppo di contatto del Coordinatore europeo.

Il dr. BARON manifestando il suo vivo apprezzamento per l'accoglienza riservatagli dalla CIG, ricorda la sua attività svolta al fianco della scomparsa sig.ra De PALACIO ed il suo lungo impegno sui progetti TEN. Conferma la sua piena disponibilità a fornire tutta la collaborazione al Coordinatore BRINKHORST anche per assicurare piena continuità nel lavoro.

5/ Mandato di lavoro della CIG:

Il Presidente MASERA presa conoscenza della lettera firmata il 17 dicembre dai Ministri italiano e francese, inerente il mandato di lavoro 2008-2009, osserva la coerenza dello stesso con il contenuto delle proposte dei Presidenti della CIG del 31 marzo scorso sui temi del trasferimento modale e del montaggio giuridico-finanziario. Considera che il mandato stesso prevede la trattazione di tematiche che ampliano il perimetro di interesse della CIG, in particolare per quanto concerne il trasferimento modale.

In relazione a ciò, considera che la CIG dovrebbe deliberare in merito agli argomenti che i gruppi di lavoro devono prioritariamente esaminare e approfondire distinguendo gli aspetti che non sono correlati alle decisioni sul tracciato lato italiano e a quelli che potranno

partecipazione di Ferrovie Italiane aux différentes rencontres qui se sont tenues pour la poursuite de l'expérimentation de l'AFA.

Le Vice-Président M.BORIOLI a confirmé l'engagement de la Région Piémont sur le report modal.

Le représentant du Ministère des Transports, M.BASOLI, a montré l'importance du respect des engagements prévus dans le dossier européen, de l'objectif d'améliorer le service des trajets ferroviaires et l'appui de son Ministère au service de l'AFA et à l'activité du Groupe de contact du Coordonnateur européen.

Se déclarant très heureux de l'accueil que lui a réservé la CIG, M.BARON rappelle son activité aux côtés de la regrettée Madame DE PALACIO et son engagement de longue date sur les projets TEN. Il confirme toute sa disponibilité pour collaborer avec le Coordonnateur M.BRINKHORST, entre autres, pour assurer une bonne continuité du travail effectué.

5/Mandat de travail de la CIG

Après avoir pris connaissance de la lettre signée le 17 décembre par les ministres français et italien concernant le mandat de travail 2008-2009 de la CIG, M. MASERA fait remarquer la cohérence de ce mandat avec le contenu de la proposition des Présidents de la CIG du 31 mars dernier sur les questions du report modal et du montage juridique et financier. Il estime que le mandat prévoit le traitement de différents thèmes qui élargissent le champ d'action de la CIG, notamment en matière de report modal.

A cet égard, il estime que la CIG devrait délibérer sur les sujets que les groupes de travail doivent prioritairement examiner et approfondir, en distinguant les aspects indépendants des décisions sur le tracé côté italien et ceux qui ne pourront être abordés

essere affrontati soltanto dopo le conclusioni della concertazione italiana.

qu'après les conclusions de la concertation italienne.

a) programma di lavoro del gruppo trasferimento modale

a) Programme de travail du groupe report modal

Sulla base del mandato alla CIG, i Presidenti del gruppo di lavoro trasferimento modale, GRESSIER e VINCI GIACCHI, considerata l'esigenza di accompagnare la nuova infrastruttura con una politica di impegni relativi a misure di accompagnamento, hanno informato la CIG dell'intenzione di comunicare, nel più breve tempo possibile, le modalità di attivazione del gruppo per rispondere alle richieste.

Sur la base du mandat de la CIG les concernant, et compte tenu de la nécessité d'accompagner la nouvelle infrastructure à travers une politique d'engagements relatifs à des mesures d'accompagnement, les présidents du Groupe de Travail Report Modal, MM GRESSIER et VINCI GIACCHI ont informé la CIG de leur intention de communiquer, le plus vite possible, les modalités de travail du groupe pour y répondre.

b) attività del Comitato di sicurezza AS/AT

b/Activités du Comité de Sûreté

La CIG ha preso atto degli interventi dei Presidenti, Prefetti ROSINI e GERAULT che hanno ricordato che, in attesa del tracciato definitivo, è stato chiesto ad LTF di precisare quali sono, tra le conclusioni già acquisite dal Comitato ASAT, quelle che restano valide e quelle che necessitano, a causa della modifica di tracciato, dei nuovi studi. Successivamente il Comitato si occuperà di approfondire gli aspetti della sicurezza indipendenti dal nuovo tracciato lato italiano.

La CIG a pris acte des interventions des présidents, MM les Préfets ROSINI et GERAULT, qui ont rappelé que dans l'attente du tracé définitif, il a été demandé à LTF de préciser quelles sont, parmi les conclusions déjà acquises pour le comité sûreté, celles qui restent valides et celles qui nécessitent, en raison du changement du tracé, des études nouvelles. Par la suite, le Comité se chargera d'approfondir les aspects relatifs à la sécurité et indépendants du nouveau tracé côté italien.

c) programma di lavoro di LTF

c/ Programme de travail de LTF

L'ing. COMASTRI ha illustrato il programma finanziario di LTF fino al 2012 per l'importo di 900,91 Milioni di euro ed il budget 2008 per l'importo di 71,5 Milioni di euro, approvato nel corso del Consiglio di Amministrazione del 13 novembre. La CIG ne ha preso nota, con riserva tuttavia di valutare ulteriormente gli impatti finanziari, degli studi supplementari richiesti a LTF dal gruppo "tecnico-sicurezza", come specificato al punto successivo. Il documento è posto in allegato alle conclusioni della CIG (allegato n. 2). In merito agli extra costi dovuti alla modifica di tracciato in territorio italiano, l'ing. COMASTRI precisa che saranno coperti

M. COMASTRI a illustré le programme financier de LTF jusqu'en 2012, pour un montant de 900,91 millions d'euros et un budget 2008 de 71,5 millions d'euros, lequel a été approuvé au cours du Conseil d'Administration du 13 novembre. La CIG en a pris note, sous réserve toutefois d'évaluer ultérieurement les impacts financiers des études supplémentaires demandées à LTF par le groupe Technique&Sécurité, comme cela est spécifié au point suivant. Le document est annexé aux conclusions de la CIG (annexe n. 2). A propos des coûts supplémentaires dus à la modification du tracé sur le territoire italien, M. COMASTRI

in parte con i residui delle somme imputate alla galleria di Venaus e per la restante parte saranno a completo carico dell'Italia.

In risposta ad un chiarimento richiesto dal Presidente MASERA, il dr. BARON informa la CIG che le società nazionali che gestiscono la rete elettrica in Italia ed in Francia stanno conducendo uno studio sull'ipotesi di passaggio di una linea elettrica ad alta tensione, attraverso il nuovo tunnel della Torino-Lione. La CIG ha chiesto un coordinamento tra le società che stanno conducendo tale studio e LTF per gli impatti tecnici, finanziari e temporali sul progetto. Il dr. BARON trasmetterà alla CIG i risultati di uno studio di fattibilità e compatibilità tecnica inerente il passaggio di linee elettriche attraverso le infrastrutture già esistenti sulle Alpi ed i Pirenei, realizzato per iniziativa della DG TREN

d) attività del gruppo tecnico-sicurezza

I Presidenti del gruppo di lavoro, RICO e CIALDINI, hanno riferito alla CIG sul contenuto del rapporto elaborato (allegato n. 3) e chiesto che la stessa confermi tutte le loro richieste di approfondimenti, esprimendo la necessità di migliorare le risposte di LTF alle loro domande.

Il Presidente MASERA ha evidenziato la necessità dell'assunzione dei costi di tali studi complementari nel bilancio 2008, valutandone l'impatto sul programma di lavoro di LTF e sul budget anche per il periodo successivo fino al 2012. Sottolinea inoltre il necessario coinvolgimento degli azionisti di LTF, RFI e RFF nelle questioni tecniche.

Il Presidente LEPINE, ricordando che le proposte di bilancio sono approvate dagli azionisti, ha confermato che i costi relativi agli studi sono inseriti nel budget di LTF secondo il criterio dell'anno d'imputazione, anche se la

précise que ceux-ci seront partiellement couverts par les parties résiduelles des sommes affectées à la galerie de Venaus et pour le reste, ils seront complètement à la charge de l'Italie.

En réponse à un éclaircissement demandé par le Président MASERA, M.BARON informe la CIG du fait que les sociétés nationales qui gèrent le réseau électrique en Italie et en France mènent une étude sur l'hypothèse de passage d'une ligne électrique à haute tension sous le tunnel du Lyon-Turin. La CIG souhaite une coordination entre les sociétés qui conduisent cette étude et LTF, du fait des impacts techniques, financiers et de calendrier sur le projet. M.BARON transmettra à la CIG les résultats d'une étude de faisabilité et de compatibilité technique de la mise en place de lignes électriques dans les infrastructures existantes dans les Alpes et dans les Pyrénées, étude réalisée par la DG TREN.

d/Activités du groupe Technique & Sécurité

Les Présidents du Groupe de Travail MM RICO et CIALDINI ont informé la CIG du contenu du rapport rédigé par le groupe de travail (annexe n. 3). Ils ont demandé que la CIG confirme toutes leurs demandes d'approfondissements, en exprimant la nécessité d'améliorer les réponses de LTF à leurs demandes.

Le Président MASERA a souligné la nécessité de prendre en compte les coûts de ces études complémentaires dans le cadre du budget 2008, et d'en évaluer l'impact sur le programme de travail de LTF et sur son budget, y compris pour la période allant jusqu'en 2012. Il souligne aussi qu'il est nécessaire d'impliquer les actionnaires de LTF, RFI et RFF, dans les questions techniques.

Rappelant que les propositions budgétaires sont approuvées par les actionnaires, le Président M.LEPINE a confirmé que les coûts relatifs aux études ont été inclus dans le budget de LTF selon le critère de l'année d'imputation, même si

liquidazione della spesa avviene in tempi successivi. Informa inoltre della lettera inviata al Ministro DI PIETRO in merito alla galleria geognostica di Venaus, sottolineando la situazione delicata che si è venuta a determinare a seguito della sospensione del contratto a partire dalla fine del 2005.

e) rapporto del gruppo giuridico, economico e finanziario e programma di lavoro

In assenza del Presidente PACIFICO, l'arch. CARRANO informa la CIG dello stato delle attività del gruppo di lavoro GEF e precisa che sono stati conclusi gli studi giuridici e finanziari inerenti il confronto qualitativo e quantitativo. In merito agli studi economici per la determinazione dei pedaggi (Consegna 55), il gruppo ha deciso di esaminare tali studi in un sottogruppo ristretto composto da un rappresentante per delegazione del Ministero dell'economia, del Ministero dei trasporti e per ognuno dei due gestori ferroviari. In merito agli studi di traffico merci (Consegna 46, rev. E), questi sono stati integrati in uno scenario (MOT) definito in sede di Osservatorio Valle di Susa, sulla base dell'autorizzazione conferita dalla Commissione stessa.

Per la delegazione italiana del gruppo, ulteriori documenti e studi in materia giuridica e finanziaria devono necessariamente essere condizionati alle decisioni che saranno assunte sul tracciato, così da evitare contenuti che potrebbero risultare superati.

Il Presidente MASERA sottolinea la necessità che la CIG sia messa in condizione di prendere ulteriormente delle decisioni sul programma di LTF sulla base di elementi di informazione completi sia sotto il profilo tecnico che dei costi.

6/ Proposta di modifica dello statuto di LTF presentata dagli azionisti RFI e RFF

La CIG ha ascoltato i due azionisti di LTF,

les dépenses sont liquidées ultérieurement. Il informe également la CIG qu'une lettre a été envoyée au Ministre DI PIETRO portant sur la galerie de reconnaissance de Venaus, soulignant la situation délicate qui s'est produite à la suite de la suspension du contrat à partir de la fin de 2005.

e/ Rapport du groupe juridique, économique et financier et programme de travail

Le Président PACIFICO étant absent, M CARRANO informe la CIG des activités du groupe JEF, et précise que les études juridiques et financières de comparaison qualitative et quantitative sont terminées. A propos des études économiques pour la fixation des péages (Soumission 55), le Groupe a décidé de les examiner dans le cadre d'un sous-groupe restreint comportant par délégation un représentant du Ministère de l'économie et un représentant du ministère des transports, ainsi qu'un représentant de chacun des deux gestionnaires ferroviaires. Pour ce qui est des études de trafic de fret (Soumission 46, rév.E), elles ont été intégrées dans un scénario (MOT) défini par l'Observatoire de la Vallée de Susse, sur la base de l'autorisation accordée par la Commission.

Pour la délégation italienne du groupe, d'autres documents et études de nature juridique et financière devront nécessairement dépendre des décisions prises à propos du tracé, de façon à éviter tout contenu qui pourrait apparaître obsolète.

Le Président MASERA indique que la CIG devra être en mesure de prendre ultérieurement des décisions sur le programme de LTF sur la base d'éléments d'informations complets tant du point de vue technique qu'économique (coûts).

6/ Proposition de modification des statuts de LTF avancée par les actionnaires RFI et RFF

La CIG a entendu les deux actionnaires de LTF

riguardo la loro proposta di modifica dello Statuto di LTF già anticipata con la nota di RFF e RFI del 7 dicembre, che prevede che la data di fine mandato di un Presidente che raggiunge il limite di età, sia successiva all'Assemblea generale d'approvazione del bilancio.

7/ Decisioni della CIG

7-1: Riguardo il mandato 2008-2009, la CIG chiede ai gruppi di lavoro di fornire entro la fine di gennaio 2008 le proprie valutazioni in termini di programma di attività. Dovranno altresì distinguere ciò che può essere esaminato subito da ciò che dovrà necessariamente attendere le conclusioni sul tracciato italiano. I Presidenti della CIG assumeranno una decisione per iscritto dopo aver consultato le delegazioni nazionali.

7-2: In merito all'attività del Comitato AS/AT, la CIG conferma la richiesta avanzata a LTF di verificare se le misure di sicurezza già previste per il progetto "sinistra Dora" restano applicabili alla nuova ipotesi di tracciato.

7-3: In merito all'attività del gruppo di lavoro tecnico-sicurezza, la CIG conferma tutte le domande del gruppo di lavoro a LTF espresse nel rapporto del gruppo alla CIG ed in particolare:

- una nota con le motivazioni della mancata realizzazione del rivestimento definitivo della galleria di Modane;
- una nota di sintesi sulle conoscenze geologiche acquisite sulla presenza del carbonifero produttivo e sulla valutazione dell'interesse delle nuove indagini geologiche con nuove tecnologie;
- tre studi complementari di sicurezza (stratificazione dei fumi con corrente di aria a debole velocità, estrazione verticale dei fumi, ottimizzazione delle condizioni di evacuazione di un treno passeggeri in situazione di pre-panico in seguito ad un atto doloso o di un incendio al centro del treno).

sur leur proposition d'ajustement des statuts de LTF déjà évoquée dans la note de RFF et RFI, datée du 7 décembre, qui prévoit a date de fin de mandat d'un président atteint par la limite d'âge suive l'assemblée générale d'approbation des comptes.

7/Décisions de la CIG

7-1: Concernant le mandat 2008-2009, la CIG demande aux groupes de travail de lui remettre d'ici la fin du mois de janvier 2008 leurs évaluations en termes de programmes d'activités. Ils distingueront ce qui peut être examiné sans délai, de ce qui doit impérativement attendre les conclusions sur le tracé italien. Les présidents de la CIG statueront par écrit après consultation de leurs délégations nationales.

7-2: Pour l'activité du comité sûreté, la CIG confirme la demande faite à LTF de vérifier si les mesures de sûreté déjà prévues pour le projet dit « gauche de la Dora » restent applicables à la nouvelle hypothèse de tracé.

7-3: Pour l'activité du groupe de travail Technique et sécurité, la CIG confirme l'ensemble des demandes du groupe de travail à LTF exprimées dans le rapport du groupe de travail à la CIG, et notamment:

- une note sur les raisons de la non réalisation du revêtement définitif de la galerie de Modane
- une note de synthèse sur les connaissances géologiques concernant la zone du houiller et sur l'évaluation de l'intérêt de nouvelles reconnaissances avec des techniques nouvelles
- les trois études complémentaires de sécurité (stratification des fumées avec de faibles vitesses de l'air, extraction verticale des fumées, optimisation des conditions d'évacuation d'un train de voyageurs en situation de pré-panique à la suite d'un acte malveillant ou d'un incendie en position intermédiaire du train).

La CIG raccomanda agli azionisti di LTF di includere il costo di tali tre studi complementari sulla sicurezza nel bilancio 2008 di LTF.

La CIG chiede a LTF di verificare la possibilità fisica di riservare degli spazi nella sezione tipo del tunnel al fine di prevedere, a tempo debito e in caso di decisione in proposito, una eventuale installazione di sistema antincendio evoluto.

Il programma di lavoro di LTF ed il budget globale corrispondente dovranno, al momento opportuno, tenere conto delle conclusioni degli studi e delle note richieste.

La CIG chiede a LTF di fornire al più presto elementi di valutazione dei costi globali derivanti da tali richieste, in maniera da poter assumere una decisione motivata al più presto, dopo consultazione delle delegazioni nazionali.

Infine la CIG ha approvato le Consegne 37 rev. D, 38 v.2 rev A, 40 vol. 1 rev. D e vol. 2 rev. B, 44 vol. 1 rev. E, 47 rev. C, 52 vol. 1 rev. D e vol. 2 rev. A, 53 rev. B, 57 vol. 1-3 rev. A e 58 rev. D con le varie osservazioni e richieste per ciascuna Consegna (vedere rapporto del gdl TS in allegato).

Ha approvato unicamente i principi di sicurezza nei cantieri presenti nella Consegna 45 voll. 1-4 revv. G,H,G,D. Ha chiesto al gruppo giuridico, economico e finanziario di prendere in considerazione la Consegna n. 38 vol.2, rev. B relativa alla manutenzione della Parte Comune.

La CIG ha chiesto infine a LTF di lasciare immutate le Consegne approvate allo stato attuale di revisione fino a che non sarà definito il nuovo progetto.

7-4: Conformemente all'Accordo di Torino, la CIG approva la modifica dell'articolo 12 dello Statuto di LTF, nei termini proposti congiuntamente dai due azionisti a seguito

La CIG recommande aux actionnaires de LTF d'inclure le coût des trois études complémentaires de sécurité dans le budget 2008 de LTF.

La CIG demande à LTF de vérifier la possibilité physique de réserver l'espace dans la section type du tunnel afin de prévoir, le moment venu et si une décision en ce sens est prise, l'éventuelle installation de systèmes avancés anti- incendie.

Le programme de travail de LTF et le budget global correspondant devront, le moment venu, tenir compte des conclusions des études et notes demandées.

La CIG demande à LTF de fournir le plus tôt possible des éléments d'évaluation des coûts globaux découlant de ces demandes, de façon à prendre une décision motivée dans les plus brefs délais, après consultations des délégations nationales.

Enfin, la CIG approuve les soumissions 37 rev D, 38 v2 rev A, 40 vol 1 rev D et vol 2 rev B, 44 vol 1 rev E, 47 rev C, 52 vol 1 rev D et vol 2 rev A, 53 rev B, 57 vol 1-3 rev A et 58 rev D avec les remarques et demandes diverses qui sont associées par le GTS à chacune de ces soumissions (voir rapport du GT TS en annexe).

Elle approuve uniquement les principes de sécurité sur les chantiers figurant à la soumission 45 vol 1-4 rev G,H,G,D. Elle demande au groupe de travail JEF de prendre en compte la soumission 38 vol 2 rev B relative à la maintenance de la partie commune.

D'une manière générale, la CIG demande à LTF d'intégrer les soumissions approuvées dans le projet, et de ne plus les réviser en dehors de ce cadre.

7-4: Conformément au traité de Turin, la CIG approuve la modification de l'article 12 des statuts de LTF, dans les termes proposés conjointement par les deux actionnaires à l'issue

dell'Assemblea generale del 13 novembre 2007.

8/ Approvazione delle conclusioni della 35^{ma} riunione del 20 giugno 2007


La CIG ha approvato le conclusioni della riunione precedente.

9/ Luogo e data della prossima riunione.

La prossima riunione si terrà non prima di fine marzo in Francia e presumibilmente a Modane per consentire ai componenti della CIG di visitare la discenderia.

Roma, 18 dicembre 2007

Il Presidente
Rainer MASERA



de l'assemblée générale du 13 novembre 2007.

8/ Approbation des conclusions de la 35^{ème} réunion du 20 juin 2007

La CIG a approuvé les conclusions de la réunion précédente

9/ Lieu et date de la prochaine réunion

La prochaine réunion se tiendra en France – vraisemblablement à Modane pour permettre aux membres de la CIG de visiter la descenderie – au plus tôt à la fin mars.

Rome, le 18 décembre 2007

Le Chef de la délégation française
Louis BESSON



ALLEGATO 1
MANDATO DELLA CIG
PER GLI ANNI 2008-2009

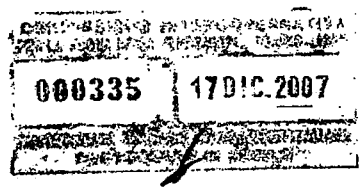
ANNEXE 1
MANDAT DE LA CIG
POUR LES ANNEES 2008-2009



*Il Ministro
delle Infrastrutture*



*Il Ministro di Stato
Ministro dell'Ecologia, dello Sviluppo e
della Pianificazione Sostenibili*



Prof. Rainer MASERA
Presidente della delegazione italiana
della CIG Torino-Lione
ROMA

On.le Louis BESSON
Presidente della delegazione francese
della CIG Torino-Lione
CHAMBERY

Oggetto : Mandato di lavoro alla CIG Torino-Lione per gli anni 2008-2009

Egregi Presidenti,

la parte comune del progetto Torino-Lione avanza in modo regolare ed è stata, di recente, oggetto di importanti sviluppi:

- L'assegnazione da parte della Commissione Europea, con riferimento al periodo 2007-2013, di un contributo di 671,8 ME per gli studi ed una prima parte dei lavori relativi alla parte comune del progetto. Tale importo corrisponde alle esigenze presentate dai Paesi per un proseguimento in modo deciso e pragmatico del progetto; la decisione, inoltre, ha dato fiducia al lavoro svolto dalle Amministrazioni dei due Paesi e dalla Commissione intergovernativa;
- I recenti progressi positivi, in Italia, sia dal punto di vista tecnico che politico, su numerosi e rilevanti elementi del progetto, che rendono possibile il riavvio, nei prossimi mesi, delle procedure approvative dell'intera opera, ai fini della sua localizzazione sul territorio, con il consenso dei soggetti istituzionali interessati;
- La firma da parte del Ministro di Stato, in data 7 dicembre 2007, della bozza di decreto ministeriale di dichiarazione di pubblica utilità per la parte comune italo -francese sita in territorio francese il cui testo sarà firmato a breve da parte del Primo Ministro francese.

1

In data 31 marzo 2007 ci avete trasmesso le prime proposte della Vostra Commissione relative al montaggio giuridico - finanziario del progetto e alle misure per il sostegno al trasferimento modale che consideriamo indispensabile ad una piena efficienza del progetto.

Il progetto deve ora essere riposizionato ridefinendo un calendario realistico che prepari l'avvio della fase operativa e tenendo conto delle conseguenze tecniche, giuridiche e finanziarie conseguenti all'evoluzione del tracciato in territorio italiano.

La Vostra Commissione deve essere in grado di condurre gli studi ed i lavori che permettono di raggiungere l'obiettivo con la partecipazione attiva della società LTF.

Con riferimento all'elaborazione del progetto costruttivo e sulla base del tracciato definitivo, una volta che esso sarà definito, vorrete finalizzare la revisione dei documenti relativi alle caratteristiche tecniche, a quelle di sicurezza, al cronoprogramma delle attività ed al costo complessivo del progetto.

Dovrete trarre tutte le conseguenze dall'individuazione del tracciato per quanto riguarda le indagini geognostiche, la loro consistenza, il loro costo e i tempi di realizzazione nonché i tempi necessari per la revisione dei documenti tecnico-amministrativi previsti dalle rispettive procedure nazionali. Dovrete tenere conto, per queste attività, e con l'obiettivo di un avvio effettivo dei lavori definitivi entro fine 2013, del calendario delle fasi tecniche ed amministrative come riportate nel dossier presentato a corredo della richiesta di contributo europeo per il periodo 2007-2013, già convalidate dalle rispettive Amministrazioni.

Prendendo, altresì, in considerazione le modalità di interconnessione della parte comune italo - francese con le sezioni nazionali e con la linea storica, dovrete verificare che le prestazioni tecniche, operative, economiche ed ambientali del collegamento siano garantite.

Infine, dovrete assicurarvi, nell'ambito del nuovo quadro così definito, che LTF abbia a disposizione i mezzi finanziari che gli permettano di portare a termine il programma di lavoro indispensabile per la individuazione dei costi definitivi (in particolare delle indagini geologiche) nonché per la predisposizione, su basi solide, di quanto necessario all'avvio dei lavori della parte comune.

2

Per quanto riguarda il montaggio giuridico e finanziario dell'operazione, convalidiamo nel complesso le proposte da voi trasmesse nel rapporto del 31 marzo u.s. e vi invitiamo a proseguire i vostri lavori in tale senso.

Vi chiediamo, tuttavia, di rivolgere una particolare attenzione ai seguenti elementi:

- La "governance" del progetto deve essere migliorata: il promotore incaricato in particolare di concludere i contratti per i lavori, pur dovendo disporre di una sufficiente autonomia per condurre l'operazione dal punto di vista operativo, dovrà essere controllato direttamente dagli Stati e rendere conto agli stessi;
- I costi ed i tempi dell'operazione dovranno essere ottimizzati. Allo stesso tempo, dovrà essere favorita la concorrenza, a scala europea, al fine della presentazione della offerta economicamente più vantaggiosa; a tale fine, si farà ricorso, per quanto possibile, alla procedura di partenariato pubblico-privato;
- I gestori delle infrastrutture dovranno essere associati ai lavori della CIG e successivamente a quelli del promotore: proporrete le modalità più idonee a garantire la maggiore compatibilità tra le regole e le modalità di gestione delle infrastrutture ferroviarie della sezione internazionale con quelle dei due Paesi.

La nuova infrastruttura rappresenta una condizione necessaria ma non sufficiente per permettere il trasferimento modale auspicato dai nostri concittadini, perché le merci attraversino le Alpi italo - francesi in condizioni rispettose dell'ambiente e della qualità della vita delle popolazioni ivi residenti.

Proseguirete i lavori già avviati sulle misure necessarie al trasferimento modale nelle varie ipotesi da voi proposte, prendendo in considerazione i seguenti punti, anche al fine dell'individuazione, da parte delle amministrazioni competenti, di misure dirette a contenere, con riferimento all'intero arco alpino, il numero complessivo dei mezzi pesanti in transito attraverso i valichi italo-francesi:

- Misure generali per il trasferimento modale adottate nei due Paesi ed in particolare in Francia a seguito delle conclusioni del "Grenelle de l'Environnement" ed in Italia a seguito all'adozione della Legge Finanziaria n°296 del 27 dicembre 2006 e delle ulteriori azioni previste dalla Legge Finanziaria 2007;
- Proposte di politica tariffaria da applicare ai transiti stradali italo-francesi in grado di sostenere il trasferimento modale;
- Priorità per il trasferimento modale delle merci pericolose.

3

Vi chiediamo inoltre di studiare quali misure di contenimento del traffico dei mezzi pesanti nei tunnel stradali italo-francesi potrebbero essere al più presto attuate, al fine di concretizzare quanto prima l'esigenza del trasferimento modale tra i nostri Paesi.

Tali orientamenti saranno confortati dal lavoro che si sta avviando sui servizi merci delle linee ferroviarie italo-francesi esistenti, con l'attivo sostegno del Coordinatore europeo On.le Laurens Jan Brinkhorst.

Per tener conto delle modifiche relative al tracciato, alle caratteristiche fisiche, alle condizioni del finanziamento ed all'avvio della realizzazione del progetto, dovrà essere redatto un nuovo accordo binazionale sulla base del Trattato di Torino del 21 gennaio 2001.

Tale accordo, che potrebbe essere l'occasione di attualizzare il ruolo della CIG, dovrà precisare:

- La nuova definizione della sezione internazionale e della parte comune sulla base del Memorandum di intesa del 5 maggio 2004 e del suo tracciato definitivo in territorio italiano;
- Gli obiettivi da raggiungere e i tempi del loro perseguimento, nel rispetto delle procedure nazionali ed in accordo con il cronoprogramma presentato in sede di richiesta di finanziamento europeo, per la realizzazione dei lavori preparatori e dei lavori definitivi;
- I principi del montaggio giuridico-finanziario convenuto tra i due Paesi;
- I principi della ripartizione, tra i due Paesi e l'Unione Europea, del costo delle opere nella configurazione definitiva che sarà raggiunta, tenendo conto del Memorandum d'intesa, della decisione del Governo italiano di assumere a proprio carico l'intero sovracosto conseguente al nuovo tracciato in territorio italiano, nonché dalle decisioni di finanziamento e di sostegno che saranno adottate dalle Istituzioni europee (Unione Europea, Banca Europea per gli Investimenti,...);
- La missione ed i principi della "governance" a cui dovrà riferirsi il promotore pubblico che sarà individuato nel corso del 2009 per l'affidamento dei lavori che saranno avviati successivamente alla ultimazione delle procedure tecnico-amministrative nazionali;

- I contenuti di una politica di sostegno del trasferimento modale nelle Alpi italo-francesi, al fine del contenimento del traffico merci stradale, a favore dello sviluppo del traffico merci ferroviario, attraverso le modalità classiche, quali il potenziamento dell'Autostrada Ferroviaria ed il miglioramento della qualità del servizio ferroviario. Tali decisioni risultano in particolare dalle decisioni del Tavolo Politico di Palazzo Chigi in Italia e dalle conclusioni del "Grenelle de l'Environnement" in Francia;

Vi chiediamo di avviare quanto necessario per la predisposizione di tale accordo con l'obiettivo di rispettare, per la relativa firma, il calendario presentato in sede di richiesta di contributo europeo.

Siamo consapevoli del considerevole impegno che comporta il presente mandato di lavoro e sappiamo di potere contare sul Vostro personale impegno e su quello delle nostre rispettive Amministrazioni, anche con il supporto di LTF.

Vi preghiamo di gradire l'espressione dei nostri più cordiali saluti.

Roma, il 17 DIC 2007

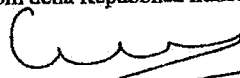
Parigi, il 17 DIC 2007

Il Ministro delle infrastrutture
della Repubblica italiana

Il Ministro di Stato, Ministro dell'ecologia,
dello sviluppo e della pianificazione
sostenibili della Repubblica francese



Antonio DI PIETRO



Jean-Louis BORLOO



*Le Ministre d'Etat
Ministre de l'Écologie, du Développement et
de l'Aménagement Durables*



*Le Ministre des
Infrastructures*

M. Louis BESSON
Président de la délégation française
de la CIG Lyon-Turin
CHAMBERY

M. Rainer MASERA
Président de la délégation italienne
de la CIG Lyon-Turin
ROME

Objet : Mandat de travail 2008-2009 pour la CIG Lyon-Turin

Messieurs les Présidents,

La partie commune du projet Lyon-Turin avance régulièrement et a connu récemment d'importantes étapes :

- la proposition de la Commission européenne d'attribuer, pour la période 2007-2013, une subvention de 671,8 M€ pour les études et une première partie des travaux relatifs à la partie commune du projet; ce montant correspond aux exigences des deux pays pour une poursuite résolue et pragmatique du projet, et marque la confiance envers les travaux développés par les administrations des deux pays et par la commission intergouvernementale;

- les récents progrès positifs en Italie, tant du point de vue technique que politique, sur de nombreux éléments importants du projet; ils rendent possible, dans les prochains mois, la relance des procédures d'approbation de l'ensemble de l'ouvrage, en vue de sa localisation sur le territoire avec l'accord des autorités institutionnelles intéressées;

- la signature par le Ministre d'Etat, le 7 décembre 2007, du projet de décret déclarant d'utilité publique la partie commune franco-italienne, pour la partie de son tracé en territoire française ; le texte sera prochainement signé par le Premier ministre français.

Vous nous avez par ailleurs saisis, le 31 mars dernier, des premières propositions de votre Commission en matière de montage juridique et financier du projet et de mesures de soutien au report modal que nous considérons indispensables à son plein effet.

Le projet doit maintenant être replacé dans un calendrier réaliste préparant son engagement opérationnel, et tirant toutes les conséquences techniques, juridiques et financières de l'évolution du tracé en territoire italien.

Votre Commission doit être en mesure de conduire les études et les travaux nécessaires pour y parvenir, avec le concours actif de la société LTF.

Pour ce qui concerne le projet physique, et sur la base du tracé définitif lorsqu'il sera arrêté, vous procéderez à la révision des documents concernant ses caractéristiques techniques et de sécurité, son calendrier et son coût global.

Vous tirerez toutes les conséquences de ce tracé sur les travaux de reconnaissance en termes de consistance, de coûts et de délais, comme sur le calendrier de révision des documents techniques et administratifs prévus par nos procédures nationales respectives. Vous tiendrez compte pour cela, dans l'objectif d'un engagement effectif des travaux définitifs avant la fin 2013, du calendrier des phases techniques et administratives indiquées dans le dossier technique qui accompagne la demande de subvention européenne pour la période 2007-2013, et a été validé par nos administrations respectives.

En prenant en considération les modalités du raccordement de la partie commune franco-italienne aux parties nationales et à la ligne historique, vous vérifierez que les performances techniques, opérationnelles, économiques et environnementales de la liaison restent garanties.

Vous vous assurerez enfin, dans le nouveau cadre ainsi défini, que LTF disposera des moyens financiers lui permettant de mener à son terme le programme de travail indispensable pour préciser les coûts définitifs (notamment les reconnaissances géologiques), et préparer sur des bases solides l'engagement des travaux de la partie commune.

Pour ce qui concerne le cadre du montage juridique et financier, nous validons globalement les propositions que vous nous avez transmises dans votre rapport du 31 mars dernier et vous engageons à poursuivre vos travaux en ce sens.

Nous vous demandons toutefois d'accorder une attention plus particulière aux éléments suivants :

- la gouvernance du projet doit être améliorée: en particulier, le promoteur chargé notamment de passer les marchés de travaux devra, bien que disposant d'une autonomie suffisante pour la conduite opérationnelle de l'opération, être directement contrôlé par les États et leur rendre compte;
- les coûts et les délais de l'opération devront être absolument optimisés, tout en favorisant, à l'échelle européenne, la concurrence nécessaire à la présentation des offres économiquement les plus avantageuses; pour y parvenir, il sera fait recours, autant que possible, à la procédure de partenariat public-privé;
- les gestionnaires d'infrastructures devront être associés aux travaux qui seront conduits par la CIG, puis par le promoteur: vous proposerez les meilleurs moyens de garantir la plus grande compatibilité entre les règles et pratiques de gestion des infrastructures ferroviaires de la section internationale avec celles des deux pays.

L'infrastructure nouvelle est la condition nécessaire mais cependant pas suffisante pour permettre le report modal tant attendu de nos concitoyens, pour que les marchandises franchissent les Alpes franco-italiennes dans des conditions respectueuses de l'environnement et de la qualité de vie des populations résidentes.

Vous poursuivrez les travaux que vous avez déjà engagés sur les mesures nécessaires au report modal dans les différentes voies que vous nous avez proposées, en prenant en considération tout spécialement les éléments suivants, et dans le but de permettre aux administrations compétentes, d'identifier les mesures visant à limiter le nombre total de poids lourds empruntant les passages franco-italiens:

- les mesures générales de report modal décidées dans chacun des États notamment en France suite aux conclusions du Grenelle de l'environnement, et en Italie suite à l'adoption de la loi de finances n°296 du 27 décembre 2006 et des autres actions prévues dans la loi de finances 2007;
- une proposition de politique tarifaire applicable aux passages routiers franco-italiens, permettant de soutenir le transfert modal ;
- la priorité à donner au report modal des matières dangereuses.

Nous vous demandons par ailleurs d'étudier quelles mesures de réduction du trafic de poids lourds dans les tunnels routiers franco-italiens pourraient être mises en place au plus tôt, afin de concrétiser au plus vite l'exigence du transfert modal entre nos deux pays.

Ces orientations seront confortées par le travail que nous engageons sur les services de fret des lignes ferroviaires franco-italiennes existantes, avec l'actif soutien du coordonnateur européen M. Laurens Jan Brinkhorst.

Pour tenir compte des modifications relatives au tracé, aux caractéristiques physiques, aux conditions de financement et au lancement de la réalisation du projet, un nouvel accord binational devra être rédigé sur la base du traité de Turin du 21 janvier 2001.

Cet accord binational, qui pourra être l'occasion d'actualiser les missions de la CIG, devra préciser :

- la nouvelle définition de la section internationale et de la partie commune, sur la base du Mémoire d'entente du 5 mai 2004 et du tracé définitif en territoire italien ;
- les objectifs du calendrier de réalisation des travaux préparatoires et des travaux définitifs, dans le respect de nos procédures nationales respectives, et en accord avec le calendrier présenté dans le document de demande de financement européen ;
- les grands principes du montage juridique et financier convenu entre nos deux pays ;
- les principes de répartition entre nos deux pays et l'Union européenne des coûts des ouvrages définitifs, en tenant compte du Mémoire d'entente, de la décision du gouvernement italien de prendre en charge l'intégralité des surcoûts induits par le nouveau tracé en territoire italien, ainsi que des décisions de financement et de soutien qui seront prises par les institutions européennes (Union européenne, Banque Européenne d'investissement...);
- les missions et les principes de gouvernance du promoteur public qui sera mis en place en 2009 pour conduire les travaux à réaliser à partir de la clôture des procédures administratives nationales;

- les principes d'une politique de soutien au report modal dans les Alpes franco-italiennes en vue de maîtriser le trafic routier de marchandises, de développer le trafic ferroviaire de fret, dans ses formes classiques comme avec le développement de l'autoroute ferroviaire, et d'améliorer la qualité du service ferroviaire; ces décisions résultent notamment des décisions de la « Table du Palazzo Chigi » en Italie et des conclusions du « Grenelle de l'environnement » en France.

Nous vous demandons de préparer la rédaction de cet accord, dans l'objectif de respecter pour sa signature le calendrier indiqué dans le document de financement européen.

Nous sommes conscients du travail considérable que nécessite ce mandat de travail, et savons pouvoir compter sur toute votre mobilisation et celle de nos administrations respectives, ainsi que sur le soutien de LTF.

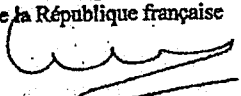
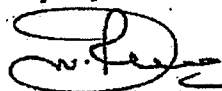
Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, l'expression de nos salutations respectueuses.

Paris, le 17 DIL 2007

Rome, le 17 DIC 2007

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Ecologie, du Développement
et de l'Aménagement Durables
de la République française

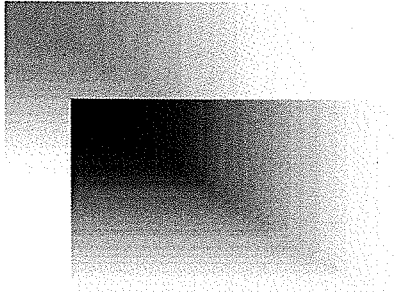
Le Ministre des Infrastructures
de la République italienne

Jean-Louis BORLOO

Antonio DI PIETRO

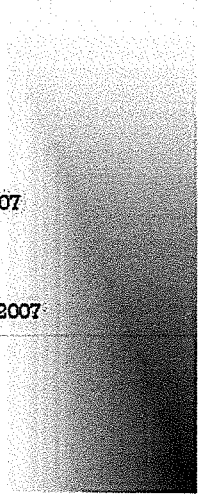
ALLEGATO 2 PROGRAMMA FINANZIARIO 2008 E 2008-2013 DI LTF	ANNEXE 2 PROGRAMME FINANCIER 2008 ET 2008-2013 DE LTF
---	--



**Programme financier prévisionnel de
l'année 2008 et des années suivantes
Programma finanziario previsionale
dell'anno 2008 e degli anni successivi**

32^{ème} séance du Conseil d'Administration – 13 novembre 2007
Point 4 de l'Ordre du Jour

32^{ma} seduta del Consiglio di Amministrazione – 13 novembre 2007
Punto 4 dell'Ordine del Giorno



Programme financier - Rev.301007

Cadre financier prévisionnel de l'année 2008 et des années suivantes Quadro finanziario previsionale dell'anno 2008 e degli anni successivi

Sur la base du « Bilan et perspectives techniques et financières des activités en cours (programme de 628 M€) » et du « Planning des activités 2007-2013 », les principaux éléments qualifiant le programme 2008 à autoriser et le programme financier à vie entière sont mis en évidence ci-dessous.

PROGRAMME FINANCIER A VIE ENTIERE

Les décisions prises au cours de l'année 2007 entraînent plusieurs scénarios d'engagements financiers pour la Société :

- tout d'abord l'importante reprise des activités, qui plus est sur une période aussi longue, aura un impact sur les coûts de fonctionnement dont la réduction progressive était prévue avec la constitution du nouveau Promoteur. A l'heure actuelle on présume que la Société sera complètement opérationnelle jusqu'à fin 2010 ;
- le programme financier de 628,8 millions est confirmé, sauf pour quelques redistributions à l'intérieur des lignes budgétaires (comme présenté dans le document "bilan et perspectives techniques et financières des activités en cours") ;
- un programme financier complémentaire, lié aux activités financées conjointement par les 2 pays, qui tient compte de l'évolution du projet, en particulier de l'éventuelle nécessité de réaliser une galerie de reconnaissance d'une longueur de 300 ou 600 m à St. Martin, au pied de la descenderie, et l'achèvement du cunicolo de Colombera (ex Venaus) pour une longueur de 3000 m, ainsi que l'entretien ordinaire des descenderies achevées (activité non prévue auparavant et liée à la décision de lancer l'ouvrage principal en 2013). Ces activités entraînent un engagement supplémentaire pouvant s'élever à 145,0 millions d'euros, pour un total de 773,81 millions d'euros ;
- le programme financier relatif aux activités qui découlent du changement de tracé en Italie, en particulier les nouveaux projets (DP et PD), la révision des études effectuées dans le cadre de l'APR, la nouvelle galerie de reconnaissance de Mattie, qui entraînent un engagement supplémentaire de 127,1 millions d'euros à la charge de l'Italie, pour un total définitif de 900,91 millions d'euros.

Sulla base del "Bilancio e prospettive tecniche e finanziarie delle attività in corso (programma di 628 M€)" e del "Planning delle attività 2007-2013", si pongono in evidenza qui di seguito i principali elementi qualificanti il programma 2008 da autorizzarsi ed il programma finanziario a vita intera.

PROGRAMMA FINANZIARIO A VITA INTERA

Le decisioni assunte nel corso del 2007 portano a diversi scenari di impegni finanziari per la Società :

- in primis questa importante ripresa delle attività per un periodo così lungo potrà avere un impatto sui costi di funzionamento, che si prevedeva di ridurre progressivamente con la costituzione del nuovo Promotore. Al momento si stima che la Società continui la sua piena operatività fino a tutto il 2010;
- il programma finanziario di 628,8 milioni di euro viene confermato, salvo alcune ridistribuzioni all'interno delle poste budgetarie (come presentato nel documento "bilancio e prospettive tecniche e finanziarie delle attività in corso") ;
- un programma finanziario complementare, legato alle attività finanziate congiuntamente dai 2 paesi, che tiene conto dell'evoluzione del progetto, in particolare della eventuale necessità di realizzare una galleria geognostica a St. Martin al piede della discenderia con una lunghezza di 300 o 600 m ed il completamento del cunicolo di Colombera (ex Venaus) per una lunghezza di 3000 m, nonché la manutenzione ordinaria delle discenderie completate (attività non prevista precedentemente e legata alla decisione di avvio dell'opera principale nel 2013). Queste attività comportano un ulteriore impegno fino a 145,0 milioni di euro, per un totale di 773,81 milioni di euro;
- il programma finanziario relativo alle attività derivanti dal cambiamento di tracciato in Italia, in particolare le nuove progettazioni (DP e PD), la revisione degli studi effettuati nell'ambito APR, la nuova galleria geognostica di Mattie, che comporta un ulteriore impegno di 127,1 milioni di euro a carico dell'Italia, per un totale definitivo di 900,91 milioni di euro.

3 PROGRAMME FINANCIER PREVISIONEL / PROGRAMMA FINANZIARIO PREVISIONALE

La répartition du financement de ce programme d'activités entre les deux Etats et l'UE est donc cohérente avec la répartition formulée par les deux Ministres dans leur courrier adressé à l'Union Européenne le 16 juillet 2007.

PROGRAMME 2008

A l'intérieur de ce programme pluriannuel, les éléments constituant le programme 2008 sont les suivants :

dans le cadre du programme financier de 628,8 millions d'euros :

- surcoûts et aléas relatifs aux travaux de reconnaissance en cours pour 4,8 millions d'euros ;
- provisions pour risques et contentieux dans les appels d'offre pour 7,86 millions d'euros supplémentaires compensés par 2,4 millions d'euros d'économies réalisés sur les études ;
- coût de fonctionnement de la maîtrise d'ouvrage pour 7,64 millions d'euros ;

dans le cadre du programme complémentaire de 145,0 millions d'euros :

- attribution du contrat de maintenance de la descenderie de Modane pour 6 ans, pour un montant de 8 millions d'euros, risques éventuels inclus ;

dans le cadre du programme de 127,1 millions d'euros financé par l'Italie :

- lancement de la révision du "Progetto Preliminare" et "Definitivo" de la partie commune pour 32,3 millions d'euros ;
- lancement de la campagne de sondages en territoire italien pour 13,3 millions d'euros.

Le montant global des autorisations de programme demandées pour 2008 s'élève donc à 71,50 millions d'euros, portant le montant des autorisations de programme depuis 2001 à 666,0 millions d'euros.

Ces activités sont cohérentes avec le programme des activités présenté dans le cadre de la demande de financement à l'UE, avec toutefois quelques mises à jour liées à l'évolution réelle des activités :

La ripartizione del finanziamento di questo programma d'attività tra i due Stati e l'UE è quindi coerente con la ripartizione presentata dai due Ministri nella loro lettera indirizzata all'UE il 16 luglio 2007.

PROGRAMMA 2008

All'interno di questo programma pluriannuale, gli elementi determinanti il programma 2008 sono i seguenti:

nell'ambito del programma finanziario di 628,8 milioni di euro:

- maggiori costi ed alee inerenti i lavori geognostici in corso per 4,8 milioni di euro;
- accantonamento per rischi e contenziosi negli appalti in corso per ulteriori 7,86 milioni di euro compensati da 2,4 milioni di euro di economie sugli studi ;
- costi di funzionamento della committenza per 7,64 milioni di euro;

nell'ambito del programma complementare di 145,0 milioni di euro :

- affidamento del contratto di manutenzione della discenderia di Modane per anni 6, per un importo di 8 milioni di euro, inclusi eventuali rischi;

nell'ambito del programma di 127,1 milioni di euro finanziato dall'Italia:

- avvio della revisione del Progetto Preliminare e Definitivo della parte comune, per 32,3 milioni di euro;
- avvio della campagna geognostica in territorio italiano per 13,3 milioni di euro.

Il totale delle autorizzazioni di programma richieste nel 2008 ammonta quindi a complessivi 71,50 milioni di euro. Pertanto, le autorizzazioni di programma raggiungono, dal 2001, l'importo complessivo di 666,0 milioni di euro.

Tali attività sono coerenti con il programma delle attività di cui alla domanda di finanziamento all'UE, seppur con alcuni aggiornamenti legati alla reale evoluzione delle attività:

4 PROGRAMME FINANCIER PREVISIONEL / PROGRAMMA FINANZIARIO PREVISIONALE

- la galerie de La Praz prévue initialement dans le programme de 628 M€ a été retirée, compte tenu du fait que les terrains à reconnaître sont déjà traversés par la descenderie en cours,

- le lancement des 2 galeries de reconnaissance italiennes est en fait remise à 2009 vu les délais supplémentaires nécessaires à la concertation dans le cadre de l'Observatoire pour trouver un accord sur le tracé et sur les reconnaissances nécessaires.

- la galleria di La Praz prevista inizialmente nel programma di 628 M€ è stata ritirata, tenuto conto del fatto che i terreni da indagare sono già attraversati dalla discenderia in corso,

- l'avvio delle 2 gallerie geognostiche italiane è infatti posticipato al 2009 visti i maggiori tempi necessari alla concertazione in sede di Osservatorio per l'accordo sul tracciato e sulle indagini geognostiche necessarie.

Programme d'activités 2001-2012 Programma delle attività 2001-2012

En Euros courants	2001-2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
PROGRAMME DE 628,8 M€							
Modane Descenderie	109,45	-13,50					95,95
La Praz Descenderie	73,60	9,20					82,80
Saint Martin Descenderie	172,70	9,10					181,80
ex Venaus Galerie (7km)	82,60						82,60
Provisions pour risques et contentieux	11,50	7,86					19,36
Total Travaux	449,85	12,66					462,51
APS	30,30	-2,60					27,70
APR	60,50	-7,10					53,40
Etudes préliminaires à la révision APS/PP-APR/PR		1,00					1,00
Sondages en Italie		6,00					6,00
Sondages de substitution	10,32	0,30					10,62
Total Etudes et Sondages	101,12	-2,40					98,72
MOA	40,97	7,17	7,84	7,53			63,61
CIG	2,56	0,47	0,47	0,47			3,97
TOTAL PROGRAMME DE 628,8 M€	594,50	17,90	8,41	8,00			628,81

NOUVELLES ACTIVITES FINANCEES CONJOINTEMENT							
Modane Auscultations et monitoring		8,00					8,00
La Praz Auscultations et monitoring			6,00				6,00
Saint Martin Auscultations et monitoring				8,00			8,00
Galerie (tranche 1 de 300m)				47,30			47,30
Galerie (tranche 2 de 300m)					48,80		48,80
ex Venaus Galerie (3km)					26,90		26,90
Total Travaux		8,00	6,00	65,30	75,70		145,00
TOTAL NOUVELLES ACTIVITES FINANCEES CONJOINTEMENT		8,00	6,00	65,30	75,70		145,00

ACTIVITES FINANCEES PAR L'ITALIE							
Descenderie de Mattie			81,50				81,50
ex Venaus coûts supplémentaires (pour mémoire)							
Total Travaux			81,50				81,50
Révision APS/PP et APR/PR		32,30					32,30
Sondages en Italie		13,30					13,30
Total Etudes		45,60					45,60
TOTAL ACTIVITES FINANCEES PAR L'ITALIE		45,60	81,50				127,10

TOTAL NOUVEAU PROGRAMME DE LTF	594,50	71,50	95,91	63,30	75,70		900,91
---------------------------------------	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	---------------

Financement du programme d'activités 2007-2012

En Euros courants	2001-2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
REPARTITION DES FINANCEMENTS							
France	184,23	6,48	3,60	15,83	18,93		229,07
UE France	113,02	6,48	3,60	15,83	18,93		167,86
Total France	297,25	12,96	7,20	31,66	37,86		396,91
Italie	184,23	29,28	44,35	15,83	18,93		292,62
UE Italie	113,02	29,28	44,35	15,83	18,93		221,40
Total Italie	297,25	58,56	88,70	31,66	37,86		614,01
TOTAL NOUVEAU PROGRAMME DE LTF	594,50	71,50	95,91	63,30	75,70		900,91

ALLEGATO 3

RAPPORTO DEL GRUPPO DI LAVORO
"TECNICO SICUREZZA"

ANNEXE 3

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL
« TECHNIQUE ET SECURITE »

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LA NOUVELLE LIGNE TURIN- LYON	COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA PER LA NUOVA LINEA TORINO-LIONE
<p align="center">Groupe de travail « technique et sécurité »</p> <p align="center">Rapport à la CIG du 17-18 décembre</p> <p>Le GTS s'est réuni les 29/30 octobre et 6/7 décembre 2007, et à l'issue de ces réunions, présente le rapport suivant à la CIG.</p> <p><i>Avancement des ouvrages de reconnaissance, calendrier et coûts (mis à jour au 6 décembre 2007)</i></p> <p>- Descenderie de Saint Martin La Porte: Les travaux de creusement ont atteint le PM 1700 m. L'avancement moyen quotidien est actuellement de 0,87 m/jour. Sur les 400 m de tranche ferme du marché en cours, l'avancement est de 39%, soit 155m. Une avance de 5 jours sur le calendrier est constatée.</p> <p>-descenderie de La Praz:; Les travaux de creusement ont atteint le PM 1380, l'avancement moyen est de 2,88 m/jour. Le retard est estimé à 6 mois, et le surcoût évalué à 6 M€. Un élément nouveau est présenté par LTF: l'apparition de charbons sur le front de creusement avec des risques de présence de gaz. La situation est maîtrisée mais LTF attire l'attention du GTS sur des risques de surcoûts au cas où il serait nécessaire de mettre en place des dispositifs de ventilation adaptés à ce type de risques afin de respecter les normes française et italienne en vigueur.</p> <p>- descenderie de Modane:; Les travaux de creusement ont atteint le PM 4052, les travaux se sont terminés et la dernière volée a été déclenchée le 1^{er} novembre à 22h11 avec 8 mois d'avance et une économie financière significative (environ 11 M€). LTF prépare actuellement un appel d'offres pour les travaux d'entretien courant et la surveillance de la descenderie de Modane pour les 6 prochaines années, pour une valeur estimée à 8M€. Cette valeur ne prend en compte les divers et imprévus éventuels.</p> <p>Le GTS a demandé à LTF de justifier par écrit la non-réalisation du revêtement définitif de la descenderie de Modane qui aurait permis d'éviter les coûts d'entretien courant et imprévus.</p> <p>Une note de synthèse des études géologiques du houiller est demandée à LTF, elle regroupera l'ensemble des résultats des sondages verticaux et</p>	<p align="center">Gruppo di lavoro "tecnico-sicurezza"</p> <p align="center">Rapporto alla CIG del 17-18 dicembre 2007</p> <p>Il GTS si è riunito il 29-30 ottobre ed il 6-7 dicembre 2007 e, a seguito di tali riunioni, presenta alla CIG questo rapporto.</p> <p><i>Avanzamento dei lavori geognostici, calendari e costi (aggiornamento al 6 dicembre 2007)</i></p> <p>- Discenderia di St. Martin la Porte: i lavori di scavo hanno raggiunto la PM 1700. L'avanzamento quotidiano è attualmente di 0,87 m/giorno. Relativamente ai 400 m di parte fissa del contratto in corso, l'avanzamento è del 39%, ovvero 155 m. Si constata un anticipo di 5 giorni sul calendario.</p> <p>- Discenderia di La Praz: i lavori di scavo hanno raggiunto la PM 1380; l'avanzamento medio è di 2,88 m/giorno. Il ritardo è stimato a 6 mesi ed i extra costi ammontano a 6 M€. Un elemento nuovo è presentato da LTF: la presenza di formazioni carbonifere al fronte di attacco dello scavo con il rischio di presenza di gas. La situazione è sotto controllo ma LTF attira l'attenzione del GTS sui rischi di extra costi nel caso in cui sarebbe necessario utilizzare dispositivi di ventilazione adeguati a questo tipo di rischi al fine di rispettare le norme italiane e francesi in vigore.</p> <p>- Discenderia di Modane: i lavori di scavo hanno raggiunto la PM 4052, i lavori si sono terminati e l'ultima volata ha avuto luogo il 1° novembre alle ore 22 e 11' con 8 mesi di anticipo e un risparmio significativo (11 M€ circa). LTF prepara attualmente una gara d'appello per i lavori di manutenzione ordinaria e la guardiana della discenderia di Modane per i prossimi 6 mesi, per un valore stimati di 8 M€. Tale valore non prende in considerazione eventuali eventi imprevisti.</p> <p>Il GTS ha chiesto a LTF di motivare per iscritto la mancata realizzazione del rivestimento definitivo della discenderia di Modane che avrebbe permesso di evitare i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria.</p> <p>Il gruppo TS ha richiesto a LTF una nota di sintesi degli studi geologici sul carbonifero attivo, la quale raccoglierà l'insieme dei risultati dei sondaggi</p>

A R

horizontaux réalisés. Le GTS, compte tenu de la position de LTF de ne pas réaliser une galerie de reconnaissance à Modane après la fin des travaux de la descendierie, a demandé à LTF, afin d'amortir également, dans la mesure du possible, les coûts d'entretien, de proposer, comme décidé le 4 juin 2007, un programme de sondages et travaux complémentaires, et de le chiffrer en veillant à respecter la contrainte du début des travaux de percement du tunnel de base, prévu en 2013.

Sécurité

A la suite de la CIG du 20 juin 2007 et pour tenir compte des préoccupations du comité de sûreté, le GTS a demandé des études d'approfondissement sur trois points :

- Vérification de l'efficacité de la stratégie de stratification des fumées en présence de courants d'air longitudinaux.
- Faisabilité d'un système d'extraction des fumées en section courante du tunnel destiné à retarder le plus longtemps possible la destruction de la stratification
- Simulation d'évacuation d'un train de voyageurs arrêté en section courante selon le scénario suivant : « train de voyageurs de type train à grande vitesse arrêté en pleine voie, avec un incendie à bord d'une motrice ou d'une voiture au centre du train, avec des dégâts à l'infrastructure qui empêchent la sortie autonome du train à l'extérieur du tunnel ou son arrivée jusqu'à un site d'intervention. Il convient d'envisager des risques de panique et d'évacuation non guidée des passagers qui sortent très vite du train - en tout cas en moins de 5 minutes - par les fenêtres ou les portes, sans attendre la mise en œuvre de la stratégie de stratification ou en tout état de cause en cas de non fonctionnement satisfaisant de cette dernière».

LTF a présenté des projets de cahiers des charges d'études répondant à ces demandes du GTS, et le GTS les a approuvés.

En particulier pour le cahier des charges de l'étude « simulation d'évacuation d'un train de voyageurs arrêté en section courante du tunnel de base », selon le scénario proposé par le comité de sûreté, LTF a été invitée à considérer dans le cadre de cette étude, en plus des valeurs de quelques paramètres fondamentaux du projet (largeur de trottoir, largeur des portes et des rameaux, espacement entre rameaux.....), des valeurs plus élevées du type de celles du Lotchsberg. L'objectif principal de cette étude comparative est d'optimiser les coûts avec le

verticaux et horizontaux réalisés. Il GTS, in considerazione della posizione di LTF di non realizzare gallerie geognostiche a Modane al termine dei lavori della discenderia, ha chiesto a LTF, al fine anche di ammortizzare, nella misura del possibile, i costi di manutenzione, di proporre, come deciso il 4 giugno 2007, un programma di sondaggi e lavori complementari, e di quantificarli rispettando il limite temporale dell'inizio dei lavori dello scavo del tunnel di base, previsto nel 2013.

Sicurezza

A seguito della CIG del 20 giugno 2007 e al fine di tener conto delle preoccupazioni del Comitato di sicurezza AS/AT, il GTS ha chiesto studi d'approfondimento sui seguenti tre punti:

- Verifica dell'efficacia della strategia della stratificazione dei fumi in presenza di una corrente d'aria longitudinale;
- Fattibilità di un sistema di estrazione dei fumi in sezione corrente del tunnel destinato a ritardare il più a lungo possibile la degradazione della stratificazione;
- Simulazione di evacuazione di un treno passeggeri fermo nel tunnel secondo lo scenario "treno passeggeri del tipo alta velocità fermo in galleria, con incendio a bordo di una motrice o di una carrozza al centro del treno, con danni all'infrastruttura che impediscono l'esodo del treno dal tunnel in autonomia o della sua fermata ad un sito di intervento. E' opportuno prospettare il rischio di panico e l'evacuazione non guidata dei passeggeri che abbandonano molto velocemente il treno - in ogni caso in meno di 5 minuti - attraverso le finestre o le porte, senza attendere l'attuazione della strategia della stratificazione ovvero anche in caso di mancato funzionamento soddisfacente di quest'ultima".

LTF ha presentato le bozze dei capitolati degli studi rispondenti alle richieste del GTS. Il GTS li ha approvati.

In particolare nel capitolato relativo allo studio "simulazione dell'evacuazione di un treno viaggiatori fermo lungo la sezione corrente del tunnel di base", come da scenario previsto dal Comitato AS/AT, LTF è stata invitata a considerare in tale studio oltre alle misure previste nel progetto per alcuni parametri fondamentali (larghezza dei marciapiedi, larghezza delle porte e dei rami di collegamento, interdistanza tra i rami ...), anche misure più ampie, del tipo di quelle utilizzate al Lotchsberg. L'obiettivo principale di tale studio comparativo è quello di ottimizzare i costi con i

LR

temps d'évacuation, la concentration des personnes, et d'évaluer les risques de panique, en fonction de la variation des paramètres indiqués ci-dessus.

De plus le groupe TS a considéré comme très important du point de vue de la sécurité que LTF, le plus rapidement possible et en tout état de cause au cours de la révision du projet, examine avec l'attention nécessaire la vérification de la possibilité de réserver les espaces physiques dans la section type du tunnel afin de prévoir une éventuelle installation d'un système anti-incendie évolué. Sur ce point LTF ne disposant actuellement plus de bureaux d'études, a décidé d'inclure les vérifications demandées dans la prochaine révision du projet qui devrait intervenir au printemps 2009.

Point sur les soumissions de LTF

Le GTS exprime les avis suivants sur les soumissions encore à l'examen :

- 37 rev D, approuvée en fonction de la phase actuelle du projet, à actualiser en fonction des évolutions du cadre réglementaire ;
- 38 v.2 rev A, approuvée, à actualiser en fonction des modifications du projet en Italie et des remarques des gestionnaires de l'infrastructure ;
- 40 vol.1,rev.D et vol.2,rev.B, approuvées sous réserve d'actualisation en fonction des modifications du projet en Italie ;
- 42 vol.2,rev.A, avis en suspens, en fonction des évolutions du projet ;
- 43 rev.D, avis en suspens ;
- 44 vol.1,rev.E, approuvée, avec demande d'un mémento établissant une hiérarchisation des normes ;
- 45 vol.1-4 (rev.G,H,G,D), seuls les principes de sécurité sur les chantiers sont approuvés, mais il faudra faire attention à leur application sur les chantiers ;
- 47 rev.C, approuvée, à actualiser en fonction des modifications du projet en Italie et des remarques des gestionnaires de l'infrastructure, et en éliminant l'incertitude du Corso Marche ;
- 48,vol.1, rev.D, avis en suspens dans l'attente d'autres études demandées ;
- 48 vol.2, rev.A, avis en suspens, dans l'attente du nouveau projet ;
- 51 vol.1-3 (rev.F,D,C), le groupe prend note des soumissions et, pour ce qui est du passé, n'estime pas nécessaire l'approbation dans la phase actuelle des travaux ; pour ce qui est de l'avenir, il reste dans l'attente de propositions de LTF ;
- 52 vol.1,rev.D, vol 2,rev.A, approuvée mais à

tempi di evacuazione, la densità di affollamento e la valutazione dei rischi di panico, al variare dei parametri sopra indicati.

Il gruppo TS ha ritenuto inoltre molto importante ai fini della sicurezza che LTF, al più presto e comunque al più tardi in sede di revisione del progetto, esamini con la dovuta attenzione la verifica della possibilità di riservare degli spazi fisici nella sezione tipo del tunnel al fine di prevedere un eventuale installazione di un sistema antincendio evoluto. Su tale argomento LTF, non disponendo attualmente di Studi d'ingegneria, ha deciso di includere le verifiche richieste dal GTS nella prossima revisione del progetto che dovrebbe avvenire nella primavera del 2009.

Punto sulle Consegne di LTF

Il GTS esprime i seguenti pareri sulle Consegne ancora in esame:

- 37 rev D, approvata in relazione alla fase attuale di progetto, da aggiornarsi secondo l'evoluzione del quadro regolamentare;
- 38 v 2 rev A, approvata, da aggiornarsi secondo modifiche del progetto in Italia e osservazioni dei gestori dell'infrastruttura;
- 40 vol 1 rev D e vol 2 rev B, approvate con riserva di aggiornamento secondo modifiche del progetto in Italia;
- 42 vol 2 rev A, parere sospeso, a causa della sua dipendenza dalle evoluzioni del progetto;
- 43 rev. D, parere sospeso;
- 44 vol 1 rev E, approvata, con richiesta di un promemoria con indicazione della gerarchia delle norme;
- 45 voll 1-4 (revv. G, H, G, D), solo i principi di sicurezza cantiere sono approvati, ma occorrerà fare attenzione alla loro applicazione in fase di cantiere;
- 47 rev C, approvata, da aggiornarsi secondo modifiche del progetto in Italia e osservazioni dei gestori dell'infrastruttura, nonché eliminando l'incertezza di C.so Marche;
- 48 vol 1 rev D, parere sospeso, in attesa di studi ulteriori richiesti;
- 48 vol 2 rev A, parere sospeso, in attesa del nuovo progetto;
- 51 vol 1 - 3 (revv. F, D, C), il gruppo prende nota delle Consegne e, per quanto riguarda il passato, non ritiene necessaria l'approvazione nella fase attuale dei lavori; per quanto riguarda il futuro, resta in attesa di proposte di LTF;
- 52 vol 1 rev D, vol 2 rev A, approvata ma da

actualiser en fonction de l'évolution du projet

- 53 rev. B, approuvée, mais le groupe note qu'il y a encore des doutes concernant certains éléments;
- 56 rev.D, avis suspendu, le Groupe demande l'actualisation de la soumission en fonction des nouveaux éléments provenant des descenderies en cours de réalisation et du nouveau tracé;
- 57 vol.1-3, rev.A, approuvée en attirant l'attention de la CIG sur la question de l'indépendance des alimentations électriques française et italienne;
- 58, rev.D, approuvée;
- 59, vol.1, rev.A, avis en suspens dans l'attente de la définition du positionnement des terminaux de l'AF et des détails de l'exploitation de cette dernière;
- 63, rev.B, avis en suspens, dans l'attente du nouveau projet;
- 66, avis en suspens, dans l'attente des études complémentaires, de l'évolution du projet et des normes françaises, italiennes et européennes.

Le groupe invite la CIG à considérer ces avis et suggère que les soumissions de LTF après approbation par la CIG devraient être intégrées dans le projet et ne plus être révisées en dehors de ce cadre.

LTF a communiqué la révision B de la soumission 38 vol 2 « maintenance de la partie commune », cette soumission a été coordonnée avec les gestionnaires d'infrastructures et les coûts unitaires estimés sont désormais considérés comme cohérents, tout au moins pour les équipements ferroviaires. Des incertitudes subsistent pour les coûts de maintenance non-ferroviaires.

Le GTS considère que ces éléments constituent une première approche utilisable par le groupe JEF mais qu'ils devront être ré-évalués en fonction des évolutions du projet et de l'expérience acquise dans la maintenance d'autres ouvrages similaires.

Evolution du projet en territoire italien

Le groupe n'a reçu aucun élément à ce sujet. Il reste à la disposition de la CIG pour examiner les éventuelles modifications du projet lorsque la CIG le lui demandera.

Le Président du Groupe de Travail

M. Frédéric RICO

aggiornarsi in funzione dell'evoluzione del progetto;

- 53 rev B, approvata, ma il gruppo nota che rimangono dubbi su alcuni elementi;
- 56 rev D, parere sospeso, il gruppo richiede l'attualizzazione della Consegna in funzione dei nuovi elementi provenienti dalle discenderie in corso e dal nuovo tracciato;
- 57 voll 1-3 rev A, approvata, richiamando l'attenzione della CIG sulla questione dell'indipendenza delle alimentazioni elettriche italiana e francese;
- 58 rev D, approvata;
- 59 vol 1 rev A, parere sospeso in attesa della definizione del posizionamento dei terminali di AF e dei dettagli del servizio relativo;
- 63 rev B, parere sospeso ed in attesa del nuovo progetto;
- 66, parere sospeso in attesa di studi complementari, dell'evoluzione del progetto e delle norme francesi, italiane ed europee.

Il gruppo invita la CIG a considerare tali pareri e suggerisce che le Consegne di LTF, a seguito dell'approvazione della CIG, siano integrate nel progetto e quindi non dovranno più essere revisionate al di fuori di tale ambito.

LTF ha trasmesso al revisione B della Consegna 38 vol 2 "Manutenzione della Parte Comune". Tale Consegna è stata concordata con i gestori di infrastruttura e i costi unitari stimati sono ormai considerati come coerenti, almeno per quanto riguarda gli impianti ferroviari. Delle incertezze permangono per i costi della manutenzione non-ferroviaria.

Il GTS considera che tali elementi costituiscono un primo approccio utilizzabile dal gruppo GEF ma che necessitano una nuova valutazione in funzione degli sviluppi del progetto e dell'esperienza di manutenzione di altre opere similari.

Evolution del progetto in territorio italiano

Il gruppo non ha ricevuto alcun elemento in merito. Rimane a disposizione della CIG per esaminare le eventuali modifiche progettuali quando la CIG lo richiederà.

Il Capo della delegazione italiana

Ing. Pasquale CIALDINI