

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

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

**39^a riunione del 17 marzo 2009
39^{ème} réunion du 17 mars 2009**

**CONCLUSIONI
RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione si è riunita il 17 marzo 2009 per la sua 39^a riunione nei locali del Ministero italiano delle infrastrutture a Roma.

La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 39^{ème} réunion le 17 mars 2009 dans les locaux du Ministère italien des infrastructures à Rome.

Sono presenti:

Sont présents :

- per la Delegazione italiana:

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

Componenti effettivi :

M. Paolo PADOIN, Prefetto di Torino,
Ministero dell'interno,

Dott. Domenico CROCCO, Ministero delle
infrastrutture e dei trasporti,

Dott. Lorenzo QUINZI, Ministero
dell'economia e delle finanze;

Dott. Francesco PARLATO, Ministero
dell'economia e delle finanze;

Componenti supplenti :

Min. Plen. Riccardo GUARIGLIA, Ministero
degli affari esteri,

Ing. Rossella NAPOLITANO, Ministero delle
infrastrutture e dei trasporti,

Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministero
dell'Ambiente,

Assess. Daniele BORIOLI, Regione Piemonte,
associato,

Ing. Aldo MANTO, Regione Piemonte,
associato,

*Presidenti e Capi delegazione di Comitati e
gruppi di lavoro*

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

Dott. Aldo SANSONE, Presidente del gdl
Trasferimento modale,

Ing. Pasquale CIALDINI, Presidente del gruppo
"Tecnico-sicurezza",

- pour la délégation italienne :

M. Rainer MASERA, Président de la CIG,
M. Saverio PALCHETTI, secrétaire général,

Membres titulaires :

M. Paolo PADOIN, Préfet de Turin, ministère
de l'intérieur,

M. Domenico CROCCO, ministère des
infrastructures et des transports,

M. Lorenzo QUINZI, ministère de l'économie
et des finances;

M. Francesco PARLATO, ministère de
l'économie et des finances;

Membres suppléants :

M. Riccardo GUARIGLIA, ministère des
affaires étrangères,

Mme Rossella NAPOLITANO, ministère des
infrastructures et des transports,

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, président du comité
sûreté,

M. Aldo SANSONE, président du groupe de
travail « Report Modal »,

M. Pasquale CIALDINI, Président du groupe
« Technique et Sécurité »,

Dott. Giuseppe SUPPA, Capo della delegazione italiana del gruppo di lavoro GEF,
Dott. Leonardo NIGRO, Gruppo di lavoro GEF,
Segretariato :
Dott. Marco MENNA,
Dott. Claudio CHIAVOLINI.

- per la Delegazione francese:

Sig. Louis BESSON, Capo della Delegazione francese della CIG,
Componenti effettivi:
Sig. Christophe SAINTILLAN, Ministero dell'ambiente, dell'energia, dello sviluppo sostenibili e della pianificazione del territorio (MEEDDAT),
Sig. Jacques GÉRAULT, Prefetto della Regione Rhone-Alpes, Ministero dell'interno dell'oltremare e delle collettività territoriali;
M.me Valérie MAYOT, Ministero degli affari esteri ed europei ;
Componenti supplenti:
Sig. Rémi THUAU, Prefetto della Savoia, Ministero dell'interno, dell'Oltremare e delle collettività territoriali,
Comitati e gruppi di lavoro:
Sig. Frédéric RICO, Capo della delegazione francese del gdl Tecnico-sicurezza,
Sig. Noël de SAINT-PULGENT, Presidente del gdl Giuridico, economico e finanziario,

Sig. Claude GRESSIER, Capo della delegazione francese del gdl Trasferimento modale.
Sig. Charles-Alexis MOSSA, MEEDDAT, gruppo di negoziazione NA,
Sig. Christian MAISONNIER, DRE Rhone-Alpes, MEEDDAT,
Segretariato generale:
Sig. Thierry LOUIS, Segretario generale, MEEDDAT,
Sig.ra Marie-Line MEAUX, MEEDDAT,
Sig. Kamel OULD-SAÏD, Vice Segretario generale, MEEDDAT,
Sig. Alpha DIALLO, MEEDDAT.

Invitati:

Sig. Laurens Jan BRINKHORST, Coordinatore

M. Giuseppe SUPPA, chef délégation italienne du groupe de travail JEF
M. Leonardo NIGRO, Groupe de travail JEF,
Secrétariat :
M. Marco MENNA,
M. Claudio CHIAVOLINI.

- pour la délégation française :

M. Louis BESSON, Chef de la délégation française,
Membres titulaires :
M. Christophe SAINTILLAN, ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT),
M. Jacques GÉRAULT, préfet de Région Rhône-Alpes, ministère de l'Intérieur, de l'Outremer et des collectivités territoriales;
Mme Valérie MAYOT, ministère des affaires étrangères et européennes
Membres suppléants :
M. Rémi THUAU, préfet de la Savoie, ministère de l'Intérieur, de l'Outremer et des collectivités territoriales ,
Comités et groupes de travail:
M. Frédéric RICO, chef de délégation au groupe de travail « Technique et Sécurité »,
M.Noël de SAINT-PULGENT, président du groupe de travail « juridique, économique et financier »,
M.Claude GRESSIER, chef de la délégation française du groupe de travail « Report modal »
M. Charles-Alexis MOSSA, MEEDDAT, groupe de négociation du nouvel accord binational,
M. Christian MAISONNIER, DRE Rhône-Alpes, MEEDDAT,
Secrétariat général:
M. Thierry LOUIS, secrétaire général, MEEDDAT,
Mme Marie-Line MEAUX, MEEDDAT,
M. Kamel OULD-SAÏD, secrétaire général adjoint, MEEDDAT,
M. Alpha DIALLO, MEEDDAT.

- Invités :

M. Laurens Jan BRINKHORST, Coordonnateur

europeo del Progetto prioritario n. 6,
 Arch. Mario VIRANO, Commissario straordinario, Presidente dell'Osservatorio Valle di Susa,
 Sig.ra Katrein PRINS, Ufficio Coordinatore PP 6,
 Sig. Philippe de MESTER, Direttore regionale Rhône-Alpes Auvergne, RFF ,
 Ing. Matteo TRIGLIA, Direttore Investimenti, RFI,
 Sig. Patrice RAULIN, Presidente di LTF-Sas ,
 Ing. Paolo COMASTRI, Direttore generale LTF,
 Sig. Gérard CARTIER, Direttore studi di LTF,
 Ing. Maurizio BUFALINI, Direttore lavori LTF,
 Sig. Philippe DHENEIN, Regione Rhône-Alpes,
 Dott.ssa Roberta DESANTIS, Ministero infrastrutture e trasporti,
 Ing. Massimo COSTA, Ministero infrastrutture e trasporti,
 Dott.ssa Veronica BALDINI, Presidenza del Consiglio dei Ministri,
 Dott.ssa Annamaria VENTRICELLI, Presidenza del Consiglio dei Ministri.

* * *

La riunione è convocata con il seguente ordine del giorno:

1. *Apertura, approvazione dell'ordine del giorno;*
2. *Approvazione delle conclusioni della CIG del 17 dicembre 2008;*
3. *Esiti del Vertice italo-francese del 24 febbraio 2009 a Roma:*
 - a) *Dichiarazione sul progetto Torino-Lione,*
 - b) *Memorandum relativo al servizio di ferroustaggio attraverso il tunnel del Moncenisio;*
4. *Proposta di modifica dell'articolo 5 dello Statuto di LTF da parte degli azionisti RFI e RFF e decisione;*
5. *Stato d'avanzamento da parte di LTF di studi e lavori;*
6. *Comunicazioni sulla situazione del*

eupéen du projet prioritaire n° 6,
 M.Mario VIRANO, Commissaire extraordinaire, président de l'Observatoire du Val de Susa,
 Mme Katrien PRINS, PP6, Commission européenne,
 M. Philippe DEMESTER, Directeur régional Rhône-Alpes Auvergne, RFF ,
 M. Matteo TRIGLIA, Directeur investissements, RFI,
 M. Patrice RAULIN, Président de LTF ,
 M. Paolo COMASTRI, Directeur général LTF,
 M. Gérard CARTIER, Directeur études LTF,
 M. Maurizio BUFALINI, Directeur travaux LTF,
 M. Philippe DHENEIN, région Rhône-Alpes.
 Mme Roberta DESANTIS, ministère des infrastructures et des transports,
 M. Massimo COSTA, ministère des infrastructures et des transports,
 Mme Veronica BALDINI, Présidence du Conseil des Ministres,
 Mme Annamaria VENTRICELLI, Présidence du Conseil des Ministres.

* * *

La réunion est convoquée sur la base de l'ordre du jour suivant :

1. *Ouverture, approbation de l'ordre du jour;*
2. *Approbation des conclusions de la CIG du 17 décembre 2008 ;*
3. *Résultats du sommet franco-italien du 24 février 2009 à Rome ;*
 - a) *déclaration sur le projet Lyon-Turin ,*
 - b) *Mémoire relatif au ferroustaggio par le tunnel du Mont Cenis ;*
4. *Proposition de modification de l'article 5 des Statuts de LTF par les actionnaires RFF et RFI et décision;*
5. *Etat d'avancement des études et travaux de la part de LTF ;*
6. *Communications sur la situation du*

progetto in Francia e in Italia;

7. *Prospettive di finalizzazione delle attività del gruppo di lavoro TS e del Comitato di sicurezza AS/AT ;*
8. *Stato di avanzamento dei lavori del gruppo di negoziazione sul nuovo Accordo;*
9. *Data e luogo della prossima riunione della CIG.*

Punto 1

Il Presidente MASERA presenta la bozza di ordine del giorno, che viene approvato e posto a base dei lavori.

Punto 2

La CIG approva le conclusioni della 38° riunione tenutasi a Parigi il 17 dicembre 2008.

Punto 3

Il dott. CROCCO riassume i positivi esiti del Vertice italo-francese svoltosi a Roma il 24 febbraio scorso, in particolare riguardo il progetto della Torino-Lione e il servizio di autostrada ferroviaria tra Orbassano e Aiton:

- conferma del rispetto del calendario europeo, con il monitoraggio attento delle attività e attivazione di una incisiva politica di TM;
- conferma del mandato affidato alla CIG di proporre una bozza di nuovo Accordo;
- conferma della volontà comune di migliorare, non appena terminati i lavori di adeguamento alla sagoma GB1 del tunnel del Moncenisio, l'offerta del servizio AFA, in attesa di poter avviare un nuovo servizio in concessione definito con una gara internazionale;
- decisione di estendere il mandato del gruppo di lavoro TM della CIG, con la creazione di un sottogruppo dedicato alla preparazione della gara internazionale, riferendo direttamente ai Ministri o ai loro Gabinetti e tenendo informata la CIG;

projet en France et en Italie ;

7. *Perspectives d'achèvement des activités du groupe de travail TS et du comité de sûreté;*
8. *Point sur l'avancement des travaux du groupe de négociation du nouvel accord ;*
9. *Date et lieu de la prochaine réunion de la CIG.*

Point 1

Le Président MASERA présente le projet d'ordre du jour, qui est approuvé et sur la base duquel les travaux se déroulent.

Point 2

La CIG approuve les conclusions de la 38^{ème} réunion qui s'est tenue à Paris le 17 décembre 2008.

Point 3

M. CROCCO résume les résultats positifs du sommet franco-italien tenu à Rome le 24 février dernier, notamment sur le projet Lyon-Turin et le service d'autoroute ferroviaire entre Orbassano et Aiton :

- confirmation du respect du calendrier européen, avec monitoring attentif des activités et engagement d'une politique de RM forte ;
- confirmation du mandat confié à la CIG de proposer un projet de nouvel accord ;
- confirmation de la volonté commune d'améliorer l'offre du service AFA, à la suite de l'achèvement des travaux de mise au gabarit GB1 du tunnel du Montcenis, avant de pouvoir lancer un nouveau service défini dans le cadre d'un appel d'offre international ;
- décision d'extension du mandat du groupe de travail RM de la CIG, avec la création d'un sous-groupe consacré à la préparation de l'appel d'offre international, en relation directe avec les ministres ou leurs cabinets, la CIG étant tenue informée ;

- decisione di realizzare la galleria di sicurezza del tunnel stradale del Fréjus finanziandola con un aumento tariffario e possibilità di destinare i ricavi del corrispondente aumento di pedaggio al tunnel del Monte Bianco, ai progetti in favore dell'intermodalità, come il collegamento Torino-Lione.

Informa inoltre che, per ottemperare alla richiesta di preparazione entro l'estate 2009 dell'accordo per la gara internazionale di nuovo servizio di AF, la prima riunione del sottogruppo ferroustaggio viene fissata per il 30 marzo prossimo.

M. BESSON esprime la propria soddisfazione per gli esiti del Vertice, sia per quanto concerne la Torino-Lione che per l'autostrada ferroviaria ed il finanziamento della galleria di sicurezza del tunnel stradale del Fréjus grazie all'aumento dei pedaggi del traffico stradale ai tunnel del Fréjus e del Monte Bianco.

Anche l'Assessore BORIOLI commenta positivamente, dal punto di vista della Regione Piemonte, gli esiti del Vertice, auspicando tempi rapidi per il finanziamento del pacchetto di prima fase dell'intesa tra Governo e Regione che riguarda in particolare il potenziamento della linea storica, del Passante di Torino e dello scalo di Orbassano, dove è posizionato il terminal di AF.

Il Prefetto GÉRAULT informa la CIG di aver individuato al momento due possibili siti per il posizionamento del nuovo terminal di AF: uno a Sud Est e l'altro a Nord Est di Lione. La scelta dovrebbe essere assunta entro il prossimo mese di giugno sulla base di analisi tecniche ed in vista della gara internazionale. Questo allungamento di tragitto contribuirà a rendere economicamente sostenibile il nuovo servizio di *ferroustaggio*.

M. SAINTILLAN informa della lettera del 21 gennaio scorso con la quale il Primo Ministro francese, François FILLON, ha affidato a M.

- décision de réaliser la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus, de la financer avec une augmentation tarifaire; possibilité de destiner les recettes dues à l'augmentation de péage au tunnel du Mont Blanc aux projets favorisant l'intermodalité comme la liaison Lyon-Turin.

Il informe en outre que, pour respecter la demande de préparation de l'accord pour l'appel d'offre international du nouveau service d'AF avant l'été 2009, la première réunion du sous-groupe ferroustaggio est fixée au 30 mars prochain.

M. BESSON exprime sa satisfaction pour les résultats du sommet, tant en ce qui concerne le Lyon - Turin que l'autoroute ferroviaire et le financement de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus grâce à la majoration des péages du trafic routier aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

M. BORIOLI également, du point de vue de la région Piémont, se félicite des résultats positifs du sommet et souhaite un financement prochain de la première phase du mémorandum d'entente entre le Gouvernement et la région, notamment à l'égard du renforcement de la ligne historique, du contournement de Turin et du site d'Orbassano, où se trouve le terminal de l'AF.

Le préfet GÉRAULT informe la CIG que sont identifiés à ce stade deux localisations possibles pour le nouveau terminal d'AF: l'un au Sud-Est et l'autre au Nord-Est de Lyon. Le choix devrait être fait avant fin juin sur la base des analyses effectuées et en vue de l'appel d'offre international. Cet allongement du trajet sera utile pour améliorer la rentabilité du nouveau service de ferroustaggio.

M. SAINTILLAN informe la CIG de la lettre du 21 janvier dernier par laquelle le premier ministre français, François FILLON, a confié à

GRESSIER l'incarico di delegato interministeriale per il progetto Torino-Lione con il compito di coordinare le azioni dei Ministeri francesi interessati e di decidere una strategia ed un calendario globale coerente.

Il Presidente MASERA chiede di estendere le convocazioni del gruppo TM anche al Ministero dell'economia in quanto azionista di riferimento di RFI, tramite il gruppo FS.

Punto 4

La CIG approva la proposta di modifica del primo paragrafo dell'articolo 5 dello statuto di LTF come indicato nelle lettere congiunte di RFI e RFF alla CIG del 25 febbraio e del 10 marzo: "La Società è costituita, con decorrenza dal giorno della sua immatricolazione nel registro del commercio, fino alla data di completamento delle missioni definite all'articolo 2 del presente statuto, e, al più tardi alla data del 31 dicembre 2013."

Punto 5

In merito all'avanzamento degli studi e dei lavori di LTF la CIG prende atto delle presentazioni effettuate rispettivamente da M. CARTIER e dall'ing. BUFALINI. LTF conduce, congiuntamente con RFF, gli studi di traffico passeggeri e merci nonché di costi-benefici di livello APS sugli accessi francesi. Per la revisione del progetto il 4 novembre 2008 è stato pubblicato sul JOCE il bando di pre-qualifica per tre lotti: C1 - sicurezza; C2 Esercizio e manutenzione, impianti; C3 Coordinamento generale, opere civili, geologia e ambiente. La selezione dei candidati è stata effettuata il 10 dicembre 2008 e l'invio dei bandi di gara, nei cui capitolati sono stati integrati i commenti della CIG e dell'Osservatorio, è stato effettuato l'11 febbraio 2009. Il relativo ordine di servizio è previsto il 22 maggio 2009. La raccolta dei dati ambientali sul territorio italiano è terminata; circa il 40% degli enti hanno risposto. Riguardo la galleria di La Maddalena, è in essere un

M. GRESSIER la charge de délégué interministériel pour le projet Lyon-Turin avec la mission de coordonner les actions des ministères français intéressés et d'établir une stratégie et un calendrier d'ensemble cohérent.

Le président MASERA demande d'envoyer les convocations du groupe RM également au ministère de l'économie, en tant qu'actionnaire de référence de RFI, par le biais du groupement FS.

Point 4

La CIG approuve la proposition de modification du premier paragraphe de l'article 5 des statuts de LTF, comme indiqué dans les lettres conjointes de RFI et RFF à la CIG des 25 février et 10 mars: « La Société est constituée à compter du jour de son immatriculation au registre du commerce jusqu'à la date d'achèvement des missions définies à l'article 2 des présents statuts, et, au plus tard, jusqu'à la date du 31 décembre 2013. »

Point 5

En ce qui concerne l'avancement des études et des travaux de LTF, la CIG prend acte des présentations effectuées respectivement par MM. CARTIER et BUFALINI. LTF mène, conjointement avec RFF, les études de trafic voyageurs et fret ainsi que de coûts / bénéfices de niveau APS sur les accès français. Pour la révision du projet, l'appel à candidature a été publié au JOCE le 4 novembre 2008 pour trois lots: C1 - sécurité; C2 exploitation et maintenance, équipements; C3 coordination générale, génie civil, géologie et environnement. La sélection des candidats a été effectuée le 10 décembre 2008 et l'envoi des appels d'offre, avec les cahiers des charges intégrés avec les commentaires de la CIG et de l'observatoire, a été effectué le 11 février 2009. L'ordre de service est prévu le 22 mai 2009. Le recueil des données environnementales sur le territoire italien est terminée; environ 40% des interviewées ont répondu. Sur la galerie de La Maddalena, un contrat lancé le 16 janvier 2009

contratto della durata di 3 mesi per l'analisi delle alternative del tracciato avviato il 16 gennaio 2009; l'analisi è stata fatta e il contratto è stato sospeso il 12 marzo in attesa di concertazione nell'ambito dell'Osservatorio e d'indirizzi da parte della CIG. La parte condizionale di tale contratto di durata 5,5 mesi prevede la redazione del Progetto definitivo e del SIA, il cui completamento nel calendario UE era previsto il 15 maggio. In merito alla galleria geognostica di S. Martin la Porte, sono in corso gli studi preliminari il cui completamento è previsto il 16 maggio 2009. E' in corso di redazione un bando di gara per l'elaborazione di un nuovo modello economico e socio-economico, il cui ordine di servizio è previsto il 15 maggio, la cui parte fissa è costituita dal capitolato per gli studi complementari richiesti dal sottogruppo pedaggi del gruppo GEF, mentre la cui parte condizionale è relativa alle richieste dell'Osservatorio (analisi multicriteria delle alternative di tracciato e valutazione costi-benefici).

Riguardo i lavori in corso, LTF informa che a fine febbraio nella discenderia di St. Martin la Porte sono stati scavati 2.075 metri (su un totale di 2280) e che il completamento delle attività è previsto a febbraio 2010. Lo scavo a La Praz è stato completato (2480 m) il 20 gennaio 2009 con 5 mesi di ritardo rispetto a quanto preventivato e 9 M€ di costi supplementari.

Punto 6

La CIG prende nota del positivo avanzamento del progetto in Italia come indicato dal Commissario VIRANO il quale riferisce che, nonostante la campagna elettorale in corso, un sostanziale referendum sull'opera, il migliorato clima in Valle di Susa ha permesso all'Osservatorio di definire il 4 febbraio scorso, in presenza del Ministro MATTEOLI, le specifiche progettuali per la gara di revisione del PP-APS di LTF e per le corrispondenti attività di RFI. Entro il 30 aprile l'Osservatorio

d'une durée de 3 mois est en cours pour les analyses des alternatives de tracé ; l'analyse a été faite et le contrat a été suspendu le 12 mars en attente de la concertation dans le cadre de l'observatoire et d'indications de la part de la CIG. La partie conditionnelle de ce contrat de 5,5 mois, prévoit la rédaction du Progetto Definitivo du SIA (Etude d'impact environnementale), dont l'achèvement était prévu dans le calendrier européen pour le 15 mai. En ce qui concerne la galerie de reconnaissance de S. Martin la Porte, les études préliminaires sont en cours et leur achèvement est prévu le 16 mai 2009. La rédaction de l'appel d'offre pour l'élaboration d'un nouveau modèle économique et socio-économique, dont l'ordre de service est prévu le 15 mai, est en cours. La tranche ferme est constituée par le cahier des charges pour les études complémentaires demandées par le sous groupe péages du groupe JEF, tandis que la tranche conditionnelle concerne les demandes de l'observatoire (analyse multicritères des alternatives de tracé et évaluations coûts/bénéfices).

Sur les travaux en cours, LTF informe que, à fin février dans la descenderie de St. Martin la Porte, 2.075 mètres ont été excavés (sur une longueur globale de 2280m) et que l'achèvement des activités est prévu en février 2010. L'excavation à La Praz s'est terminée (2480 m) le 20 janvier 2009 avec 5 mois de retard par rapport ce qui avait été prévu et 9 M€ de coûts supplémentaires.

Point 6

La CIG prend note de l'évolution positive du projet en Italie, comme indiqué par le commissaire VIRANO qui communique que, malgré la campagne électorale en cours, qui équivaut à un referendum sur l'ouvrage, le climat amélioré en Val de Susse a permis à l'observatoire de définir le 4 février dernier, en présence du ministre MATTEOLI, les spécifications de projet pour l'appel d'offres pour la révision du PP-APS de LTF et pour les activités correspondantes de RFI. L'observatoire

riceverà dai territori le indicazioni propositive relative al progetto della Parte Comune in Italia che avrà cura di trasmettere a LTF. Prevede quindi, stante la situazione, un sostanziale rispetto del calendario europeo. La totalità dei Sindaci interessati dal tracciato hanno assicurato la propria adesione, salvo in Bassa Valle di Susa, dove il consenso è stato comunque a maggioranza. Dà inoltre notizia della presa di posizione a favore del progetto delle quattro forze politiche principali che partecipano alla tornata elettorale che hanno anche escluso accordi con chi si dichiara contrario all'opera. Esprime la necessità di preparare, in accordo con Regione e Provincia, l'avvio del primo cantiere in Italia, la galleria di La Maddalena, che rappresenterà per la Valle un evento epocale. Indica infine che il positivo clima si è instaurato anche grazie all'accordo tra Governo e Regione siglato il 23 gennaio a Roma.

recevra avant le 30 avril les indications des territoires pour des propositions relatives au projet de la partie commune en Italie et les transmettra à LTF. Il prévoit donc un respect du calendrier européen. La totalité des maires intéressés par le tracé ont confirmé leur adhésion, sauf en basse vallée de Suse, où le consensus a quand même été majoritaire. Il précise, de plus, que quatre des partis politiques principaux qui participent aux élections ont pris position en faveur du projet et qu'ils ont également exclu tout accord avec ceux qui se déclarent opposés à l'ouvrage. Il exprime la nécessité de préparer, en accord avec la région et la province, le lancement du premier chantier en Italie, la galerie de La Maddalena, qui représentera pour la vallée un événement historique. Il indique enfin que le climat positif s'est instauré grâce aussi à l'accord entre Gouvernement et région signé à Rome le 23 janvier.

Il Prefetto PADOIN ricorda gli episodi della contestazione del 6 dicembre 2005 a Venaus ed evidenzia che il clima è potuto cambiare grazie anche alla partecipazione diretta dei Sindaci ad alcune riunioni dell'Osservatorio e per il segnale di ascolto e considerazione della presenza, a scadenza mensile, che il Ministro MATTEOLI ha assicurato. Infatti la manifestazione di circa 10.000 persone tenutasi a Torino in ricordo di tali scontri il 6 dicembre scorso, ha visto la partecipazione di pochissimi Sindaci. Informa poi che in Valle di Susa 47 comuni saranno interessati dalle elezioni amministrative del 6 giugno, indicando che il risultato elettorale si prospetta diverso da quello del 2005.

Le préfet PADOIN rappelle la contestation du 6 décembre 2005 à Venaus et souligne que le climat a pu changer grâce aussi à la participation directe des maires à certaines des réunions de l'Observatoire et au signal d'écoute et de considération lié à la présence mensuelle que le Ministre MATTEOLI a assurée. En effet la manifestation d'environ 10.000 personnes qui s'est tenue à Turin en mémoire de ces contestations le 6 décembre dernier, a vu la participation de très peu de maires. Il informe enfin qu'en Val de Suse 47 communes seront concernées par les élections administratives du 6 juin, et que le résultat électoral attendu devrait être différent de celui de 2005.

M. de MESTER, di RFF, informa la CIG che gli studi di APS sulle linee di accesso francesi sono stati completati e che il Prefetto regionale avvierà prossimamente la fase di consultazioni con le collettività territoriali e gli organismi interessati al progetto prima di avviare l'inchiesta che porta alla DUP. Al momento sul progetto non vengono registrate difficoltà

M. de MESTER, de RFF, informe la CIG que les études d'APS sur les accès français sont terminées et que le Préfet de région lancera prochainement la phase de consultation avec les collectivités territoriales et les associations intéressées au projet avant de lancer l'enquête préalable à la DUP. Sur ce projet, jusqu'à présent, des difficultés techniques ou

tecniche né di accettazione da parte della popolazione. Gli studi socio-economici vengono condotti in collaborazione con LTF per assicurare la coerenza su tutto l'itinerario, ma tenendo anche conto degli altri progetti in corso in Francia.

d'acceptation de la part des populations n'ont pas été enregistrées. Les études socio-économiques sont menées en collaboration avec LTF pour en assurer la cohérence sur tout l'itinéraire, en prenant également en compte les autres projets en cours en France.

M. SAINTILLAN riferisce alla CIG di una tassa sui mezzi pesanti di oltre 3,5 tonnellate istituita in Francia con la legge finanziaria 2009. Questa si applicherà nel 2011 su tutta la rete stradale nazionale non concessa e sulle principali strade locali interessate da un trasferimento di traffico, che corrisponde a circa su 15.000 km di strade. Il totale annuale dei ricavi previsti è dell'ordine di 1 miliardo di euro. Le tariffe saranno definite in funzione della norma europea sull'inquinamento e la congestione. La legge prevede una ripercussione di tali costi sulla committenza dei servizi di trasporti.

M. SAINTILLAN informe la CIG de l'instauration d'une taxe sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes créée en France par la loi de finances 2009. Elle s'appliquera en 2011 sur l'ensemble du réseau routier national non concédé et sur les principales routes des collectivités locales qui subiraient un report de trafic, ce qui correspond environ à 15.000 km de routes. Le montant annuel des recettes prévu est de l'ordre d'un milliard d'euros. Les tarifs seront modulés en fonction des normes euro de pollution et de la congestion. La loi prévoit une répercussion de ces coûts sur les chargeurs.

Lo stesso riferisce inoltre di una proposta di legge, adottata in Senato, allo scopo di creare un'autorità indipendente di regolazione delle attività ferroviarie per assicurare la libertà di accesso senza discriminazioni. E' in particolare previsto che tale autorità di regolazione sia consultata sull'importo dei pedaggi d'infrastruttura e ciò potrà potenzialmente riguardare il progetto Torino-Lione.

Il fait également mention d'un projet de loi, adopté par le Sénat, visant à créer en France une autorité indépendante de régulation des activités ferroviaires qui aura pour mission de s'assurer que l'accès au réseau ferroviaire est libre et non discriminatoire. Il est notamment prévu que cette autorité de régulation soit consultée sur le montant des péages d'infrastructures, ce qui pourra potentiellement concerner le Lyon-Turin.

Il Prefetto THUAU informa la CIG che la concertazione sul progetto della Parte Comune relativa al Comune di Villarodin-Bourget (in corrispondenza dell'imbocco della discenderia di Modane) è stata completata, che la decisione di PIG (Progetto d'interesse generale) sta per essere firmata e pubblicata e che la relativa procedura di DUP può essere lanciata entro l'anno. Inoltre tutti i proprietari interessati possono richiedere allo Stato di acquisire le loro proprietà fin da ora e già molte richieste sono giunte. La spesa complessiva è stimata a tra 4,5 e 6 Milioni di €. In ambito del procedimento *Grand Chantier* è stata concordata una convenzione Stato-Regione sulla Torino-Lione allo scopo di assumere delle misure di accompagnamento quali preparazione dei

Le préfet THUAU informe la CIG que la concertation sur le projet de la Partie commune relative à la Commune de Villarodin-Bourget (en tête de la descenderie de Modane) est terminée, que l'arrêté de PIG est sur le point d'être signé et publié, et que la procédure de DUP pourra être lancée cette année. En outre tous les propriétaires intéressés peuvent demander à l'Etat l'acquisition de leur propriétés dès maintenant et plusieurs demandes ont été déjà reçues. La dépense globale est estimée entre 4,5 et 6 Millions d'€. Une convention sur le projet Lyon-Turin a été préparée entre l'Etat et la région dans le cadre de la démarche « grand chantier » pour la définition de mesures d'accompagnement comme la préparation des chantiers, la

cantieri, formazione del personale, individuazioni di alloggi per le maestranze ecc... Una prima riunione si è tenuta in gennaio alla presenza dei Presidenti BESSON e RAULIN.

Punto 7

L'ing. CIALDINI, facendo riferimento alle conclusioni delle due ultime riunioni che il gruppo di lavoro TS ha tenuto il 20 gennaio ed il 18 febbraio 2009 a seguito della trasmissione dei risultati degli studi di sicurezza di LTF a novembre 2008, riassume lo stato di avanzamento dei lavori del gruppo. Sottolinea che le delegazioni, e anche LTF, concordano in particolare sul caso del treno che, in caso di difficoltà, riesce autonomamente a giungere in corrispondenza di uno dei tre siti di intervento (La Praz, Modane – stazione di sicurezza – e Clarea), come previsto dalle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità), chiedendo alla CIG di approvare le seguenti misure costruttive e di esercizio:

- miglioramento dei siti di intervento di La Praz e Clarea (situato a circa 16 km da Modane e 15 da Susa), prevedendo:
 - o il ravvicinamento dei rami di collegamento a 50 m, come a Modane su una lunghezza di 400,
 - o una camera di ricezione a tenuta di fumo e isolata termicamente dalle due canne, in grado di accogliere 1.000 passeggeri, accessibile a mezzi di soccorso per l'evacuazione dei passeggeri,
 - o impianti di ventilazione ed estrazione dei fumi (come già previsto);

Il gruppo considera che occorre anche:

- armonizzazione delle procedure di evacuazione nei tunnel ferroviari alpini;
- una adeguata presenza a bordo di personale qualificato e formato;
- un controllo rigoroso del rispetto delle

formation du personnel, l'identification des logements pour le personnel des chantiers etc... Une première réunion a eu lieu en janvier en présence des présidents BESSON et RAULIN.

Point 7

M. CIALDINI, faisant référence aux conclusions des deux dernières réunions du groupe de travail TS, les 20 janvier et 18 février 2009, à la suite de la transmission des résultats des études de sécurité de LTF en novembre 2008, synthétise l'état d'avancement des travaux du groupe. Il souligne que les délégations, et aussi LTF, concordent en particulier sur le cas du train qui, en cas de difficultés, est en mesure de rejoindre de manière autonome un des trois sites d'intervention (La Praz, Modane – station de sécurité – et Clarea), comme prévu par les STI (spécifications techniques d'interopérabilité). Le groupe de travail TS demande à la CIG d'approuver les mesures de génie civil et d'exploitation suivantes :

- amélioration des sites d'intervention de La Praz et Clarea (situé à environ 16 km de Modane et 15 de Susa), en prévoyant :
 - o le rapprochement à 50 m des rameaux, comme à Modane, sur une longueur de 400 m,
 - o une salle de réception, étanche aux fumées et isolée sur le plan thermique des deux tubes ferroviaires, pouvant abriter 1000 passagers, accessible aux véhicules de secours pour l'évacuation des passagers,
 - o équipements de ventilation et extraction des fumées (mesure déjà prévue);

Le groupe considère qu'il faut également :

- harmoniser les procédures d'évacuation dans les tunnels ferroviaires alpins ;
- une dotation adéquate en personnel de bord qualifié et formé ;
- un contrôle rigoureux du respect des

prescrizioni STI in tema di materiale rotabile dei treni passeggeri;

- prevedere esercitazioni prima e dopo l'entrata in esercizio della nuova linea.

prescriptions des STI en matière de matériel roulant pour les trains de passagers ;

- Prévoir, avant et pendant l'exploitation, des entraînements périodiques

Il gruppo, avendo constatato che alcuni dei costi delle previsioni fornite da LTF per le misure di sicurezza richieste dal gruppo risultano superiori al consueto per simili lavori (in particolare le porte dei rami), ha richiesto una valutazione esterna da parti di esperti della materia e attende di ricevere in proposito un documento concordato tra le parti.

Lo stesso CIALDINI riferisce dell'unico punto sul quale ancora manca l'accordo tra le due delegazioni, il caso, sicuramente meno probabile, del treno fermo in galleria che non riesce a giungere ad un sito di intervento. Tale disaccordo si motiva innanzitutto con il Decreto interministeriale italiano del 2005 sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie, in base al quale è stato adeguato il documento "Criteri di sicurezza" anche approvato dalla CIG (versione 20) e delle norme italiane di intervento dei Vigili del Fuoco. In considerazione di ciò la delegazione italiana ha chiesto delle modifiche al progetto presentato da LTF. Più recentemente anche il Comitato di sicurezza AS/AT ha ipotizzato l'indisponibilità, in caso di atto doloso, della canna sana, considerato il luogo sicuro dove accogliere i passeggeri evacuati, confermando i motivi di preoccupazione della delegazione italiana del gruppo TS. Per le ragioni enunciate la delegazione italiana chiede di avere un breve lasso di tempo aggiuntivo per la riflessione tra le delegazioni allo scopo di giungere ad un accordo, verificando anche le ipotesi poste alla base degli studi di LTF.

Il Prefetto ROSINI conferma che anche il Comitato AS/AT ha espresso lo stesso tipo di perplessità. Riferisce che nella riunione del 12 dicembre scorso, a seguito della presentazione dello studio effettuato da LTF tramite i rappresentanti GEOS, relativo all'analisi

Le groupe, ayant constaté que certains coûts prévisionnels fournis par LTF pour les mesures de sécurité demandées par le groupe s'avèrent élevés par rapport à des travaux similaires (notamment les portes des rameaux), a demandé une évaluation externe effectuées par des experts et attend de recevoir un document conjoint à ce sujet.

M. CIALDINI communique que le seul point sur lequel l'accord n'a pas été encore trouvé entre les deux délégations, est le cas, certainement moins probable, d'un train arrêté en pleine voie qui n'est pas en mesure de rejoindre un site d'intervention. Les motivations de ce désaccord se trouvent d'abord dans le décret interministériel italien de 2005 sur la sécurité des tunnels ferroviaires, sur la base duquel a été mis à jour le document « Critères de sécurité » approuvé par la CIG (version 20) et dans les normes italiennes d'intervention des sapeurs pompiers. En considération de ceci, la délégation italienne a demandé des modifications au projet présenté par LTF. Plus récemment le comité de sûreté aussi a fait l'hypothèse, en cas d'acte malveillant, de l'indisponibilité du tube sain, qui est considéré comme le lieu sûr où abriter les passagers évacués du train, confirmant les soucis de la délégation italienne du groupe TS. Pour ces raisons, la délégation italienne demande un bref délai complémentaire pour la réflexion entre les deux délégations afin de trouver un accord, tout en vérifiant les hypothèses de base des études de LTF.

Le Préfet ROSINI confirme que le comité de sûreté a manifesté le même type de perplexités. Il relève que pendant la réunion du 12 décembre 2008, à la suite des présentations de l'étude confiée par LTF à la société GEOS, sur l'analyse de l'impact du nouveau tracé sur les

dell'impatto del nuovo tracciato sulle misure di sicurezza AS/AT, il Comitato AS/AT, ha concluso che tale nuovo tracciato non comporta modifiche rilevanti tali da rimettere in discussione i dispositivi di sicurezza AS/AT già decisi ed approvati nell'ambito della Consegna 49. Come richiesto dalla CIG (28 ottobre 2008), è stata esaminata la proposta formulata da LTF in tema di scenario. A seguito della presentazione da parte del consulente GEOS e dell'analisi di tale scenario, il Comitato ha concluso che lo scenario così come presentato, risultava "gentile", era necessario un rafforzamento del contenuto, (rafforzamento dell'attacco doloso, molteplicità degli attacchi, aspetti comportamentali delle persone), uno scenario più completo.

Nella riunione del Comitato AS/AT dell'11 marzo scorso, dall'esame degli studi del nuovo scenario presentato è emerso che il contesto dello scenario presentato può essere ritenuto più completo rispetto a quello esaminato a dicembre che era risultato insufficiente; inoltre, anche l'elaborazione dello scenario di riferimento, l'arborescenza di casualità e conseguenze, la volontà terroristica di voler colpire a tutti i costi ed in vari modi l'infrastruttura, si può ritenere esaustivo. Però alcune conclusioni sono risultate ancora incomplete, pertanto, nella prossima riunione del Comitato AS/AT, prevista per il 23 aprile p.v. a Lione, verrà esaminato definitivamente lo studio completo.

Al riguardo ci si auspica che tale riunione sia congiunta con il Gruppo di Lavoro TS, in quanto, pur occupandosi uno di Security e l'altro di Safety, comunque l'attività di questi due gruppi si interseca, ed è proprio da questa interconnessione che viene garantita la sicurezza dei passeggeri.

M. RICO esprime il proprio accordo con quanto detto dall'ing. CIALDINI. Sottolinea che al fine di rendere effettive le misure per la sicurezza sui siti di intervento, occorre che gli Stati non concedano deroghe alla norma STI "materiale rotabile" alle imprese ferroviarie. L'evento più

mesures de sûreté, le comité de sûreté a conclu que le nouveau tracé ne demande pas de changements importants de nature à remettre en cause les dispositifs de sûreté déjà décidés et approuvés dans le cadre de la soumission n. 49.

Comme demandé par la CIG (28 octobre 2008), la proposition formulée par LTF en matière de scénario a été examinée. A la suite de la présentation faite par le consultant GEOS et de l'analyse du scénario, le comité avait conclu que le scénario, tel qu'il avait été présenté, était insuffisant et qu'un renforcement du contenu était nécessaire (renforcement de l'attaque malveillante, multiplicité des attaques, aspects comportementaux des personnes), dans un scénario plus complet.

Pendant la réunion du comité du 11 mars dernier, l'examen des études du nouveau scénario a montré que le scénario présenté peut être considéré comme plus complet par rapport à celui examiné en décembre, qui était insuffisant; en outre, l'élaboration du scénario de référence, l'arborescence des causalités et des conséquences, la volonté terroriste de vouloir frapper à tous prix et par différents modes l'infrastructure, peuvent également être considérées comme exhaustives. Certaines conclusions ont cependant paru encore incomplètes et donc, au cours de la prochaine réunion du comité de sûreté, prévue à Lyon le 23 avril, l'étude complète sera examinée.

Il est souhaitable que la réunion soit conjointe avec le groupe de travail TS, car, bien que l'un s'occupe de sécurité et l'autre de sûreté, les activités des deux groupes se croisent, et c'est bien à partir de ce croisement qu'on peut garantir la sécurité des passagers.

M. RICO exprime son accord avec ce qui a été dit par M. CIALDINI. Il souligne que pour rendre effectives les mesures en faveur de la sécurité au niveau des sites d'intervention, il sera nécessaire que les Etats n'accordent aucune dérogation aux normes des STI « matériel

preoccupante è quello di un incendio a bordo di treni di autostrada ferroviaria, che può effettivamente riprodursi. Il rispetto assoluto delle STI (in particolare l'esigenza di poter dimostrare che un treno possa continuare la marcia per 15 minuti a 80 km/h in caso di incendio a bordo) rappresenta il solo deterrente per ridurre la probabilità di occorrenza e le eventuali conseguenze. Precisa che la mancanza di accordo con la delegazione italiana si motiva con l'impossibilità di trovare una soluzione ideale e la necessità quindi di trovare una soluzione di compromesso. Conferma, anche da parte della delegazione francese, la richiesta dell'ing. CIALDINI di un periodo aggiuntivo ed un margine di negoziazione accordato ai capi Delegazione in vista di un possibile accordo.

Il Prefetto GÉRAULT riconoscendo i progressi fatti dal gruppo TS, anche se l'accordo non è ancora completo, riafferma l'esigenza che di una riunione congiunta il 23 aprile prossimo. Rileva inoltre l'importanza di armonizzare le misure di sicurezza tra la Parte Comune e gli accessi. In considerazione del fatto che, come accaduto al Monte Bianco, è lo scenario imprevisto quello che si verifica, esprime il proprio accordo con quanto affermato dall'ing. CIALDINI riguardo la necessità di approfondire l'ipotesi del caso di un treno incidentato che non riesce a giungere al sito d'intervento o che i passeggeri in evacuazione non possano accedere immediatamente alla canna sana. Compito dei gruppi di lavoro è di elaborare proposte attuabili per permettere ai decisori politici di assumere decisioni tenendo conto anche di tutti gli aspetti. Rileva poi l'interesse di prendere in considerazione l'esempio del Brennero, simile alla Torino-Lione e, tra l'altro, che, in caso di disaccordo tra la normativa europea e quelle nazionali, in considerazione del rischio penale, occorre tener conto di quelle più restrittive. In taluni casi sarà quindi necessario adeguare le norme nazionali a quelle comunitarie se più restrittive.

roulant » en faveur des entreprises ferroviaires. Le cas le plus redouté est celui de l'incendie à bord de trains d'autostrada ferroviaire, dont le risque n'est pas nul. Le respect absolu des STI (notamment l'exigence de pouvoir démontrer une capacité de continuer à rouler 15 minutes à 80 km/h en cas d'incendie à bord), représentera le seul moyen pour en réduire la probabilité d'occurrence et les conséquences éventuelles. Il précise que le manque d'accord avec la délégation italienne s'explique par l'impossibilité à trouver une solution idéale et la nécessité donc de trouver une solution de compromis. Il confirme, aussi, de la part de la délégation française, la demande exprimée par M. CIALDINI, d'un délai complémentaire et d'une marge de négociation accordée aux chefs des délégations en vue d'aboutir à un accord.

Le préfet GÉRAULT, tout en reconnaissant les progrès faits par le groupe TS, même si l'accord n'est pas encore complet, réaffirme la nécessité d'une réunion conjointe le 23 avril prochain. Il souligne en outre l'intérêt d'harmoniser les mesures de sécurité entre la partie commune et les accès. En considérant que, comme dans le cas du Mont Blanc, le scénario imprévu peut se produire, il exprime son accord avec ce qui a été dit par M. CIALDINI sur la nécessité d'approfondir l'hypothèse du cas d'un train accidenté qui n'est pas en mesure de gagner le site d'intervention ou bien que les passagers en évacuation ne puissent pas avoir immédiatement accès au tube sain. La charge des groupes de travail est d'élaborer des propositions faisables pour permettre aux décideurs politiques de prendre des décisions en tenant compte également de tous les aspects. Il souligne l'intérêt de prendre en compte l'exemple du tunnel du Brenner, comparable au Lyon - Turin, et, par ailleurs, qu'en cas de désaccord entre la norme européenne et les normes nationales, en considération du risque pénal, il faut tenir compte des normes les plus restrictives. En certains cas il sera donc nécessaire d'adapter les normes nationales aux normes communautaires si celles-ci sont plus exigeantes.

M. de MESTER prospetta la necessità di coerenza dell'insieme del progetto. Le norme di sicurezza e di esercizio che saranno definiti per la Parte Comune avranno quindi conseguenze anche per i circa 100 km di galleria delle vie di accesso in territorio francese.

Anche l'ing. TRIGLIA, di RFI, evidenzia che ogni decisione assunta sulla Parte Comune della Torino-Lione avrà conseguenze anche sulle vie di accesso italiane, per l'evidente necessità di omogeneità della linea. Sia le STI che le norme italiane richiedono che per definire gli standard di sicurezza dei tunnel ferroviari di oltre 20 km, è necessario preliminarmente effettuare un'analisi dei rischi. Occorre comunque porre attenzione alle possibili conseguenze delle scelte sulla sicurezza della Torino-Lione per il resto della rete ferroviaria italiana. In considerazione del fatto che l'Italia fa parte dell'arco alpino, sarebbe auspicabile una coerenza in particolare tra il tunnel del Brennero e la Torino-Lione.

L'ing. PALCHETTI in merito al Comitato AS/AT ricorda l'unicità e l'atipicità del progetto, in quanto regolato non solo da norme di sicurezza, ma anche dall'accordo italo-francese sulla sicurezza AS/AT del 3/12/04, che ha previsto l'istituzione del relativo Comitato. Evidenzia poi la necessità che tutti i componenti del Comitato siano abilitati a partecipare alle riunioni e che il regolamento sia reso noto perché tutti possano conformarsi alle norme approvate. Sottolinea poi che ogni tunnel, oggetto del confronto effettuato nel recente studio di LTF, ha caratteristiche proprie e che occorre maggiore cautela e attenzione nel trarre le conseguenze del confronto.

Il Presidente RAULIN informa la CIG che, nel rispetto del calendario europeo, entro la metà di maggio dovrà essere in grado di firmare l'ordine di servizio per la revisione del PP. In quanto il CdA di LTF è previsto l'11 maggio, per non incorrere in ritardi, LTF dovrà ricevere dalla

M. de MESTER présente la nécessité de cohérence de l'ensemble du projet. Les règles de sécurité et d'exploitation qui seront définies pour la partie commune auront donc aussi des conséquences pour les 100 km environ de tunnel des accès en territoire français.

M. TRIGLIA, de RFI, souligne que toute décision prise sur la Partie Commune du Lyon-Turin aura également des conséquences sur les accès italiens, avec le même besoin d'homogénéité de la ligne. Les STI et les normes italiennes demandent que pour définir les règles de sécurité des tunnels ferroviaires de plus de 20 km, il est nécessaire d'effectuer au préalable une analyse des risques. Il est nécessaire en tout cas de faire attention aux possibles conséquences des choix effectués sur la sécurité du Lyon-Turin pour le reste du réseau ferroviaire italien. L'Italie faisant partie de l'arc alpin, il y aurait notamment besoin d'une homogénéité entre le tunnel du Brenner et Lyon - Turin.

M. PALCHETTI rappelle l'unicité et le caractère atypique du projet, qui relève non seulement des normes de sécurité, mais également de l'accord franco-italien sur la sûreté du 3/12/04, qui a prévu la création du comité spécifique de sûreté. Il souligne la nécessité que tous les membres de ce comité soient habilités à participer aux réunions et que le règlement soit porté à la connaissance de tous, pour qu'ils puissent s'y conformer. Il souligne que chaque tunnel, objet de la comparaison faite récemment dans une étude de LTF, a des caractéristiques propres et qu'il est nécessaire de tirer les conséquences de cette comparaison.

Le président RAULIN informe la CIG que, pour respecter le calendrier européen, il devra être en mesure de signer l'ordre de service pour la révision de l'APS avant mi-mai. Le CA de LTF étant le 11 mai, il est nécessaire, pour ne pas causer de retard, que LTF reçoive de la CIG les

CIG entro tale data, le decisioni in merito agli standard di sicurezza.

décisions sur les règles de sécurité.

Il Presidente BESSON sottolinea che nessuno dei problemi sollevati può essere trascurato, ma occorre tener presente che il compito della CIG è di proporre soluzioni ai Governi i quali sono chiamati ad assumere le decisioni. Ricorda che l'accordo di sicurezza AS/AT del 2004, peculiarità della CIG Torino-Lione, ha lo scopo di tenere in considerazione il pericolo del terrorismo internazionale. Obiettivo del Comitato AS/AT è proprio quella di definire misure di protezione dell'opera da possibili atti dolosi e compito della CIG è di portare a conoscenza dei Governi tali tematiche, senza ledere il rispetto del calendario europeo. Lo stesso indica che in caso di mancanza di consenso, la CIG ha il dovere di trasmettere le proposte di decisioni, segnalando i punti dove rimangono le divergenze. Ritiene un passo comunque significativo approvare tutte le misure costruttive e di esercizio già oggetto di consenso tra le due delegazioni. Per quanto concerne invece le divergenze che ancora permangono, auspica che il gruppo TS ed il comitato AS/AT, sulla base anche delle indicazioni emerse nel corso della riunione odierna, possano trovare un consenso globale entro il 23 aprile prossimo. Sottolinea che le norme europee considerano prioritariamente le esigenze di sopravvivenza dei passeggeri, piuttosto che quelle in favore del trasporto merci. In caso di incendio su un treno di AF, la proposta della carrozza speciale S.O.N.I.A. adibita al trasporto in sicurezza degli autisti dei mezzi trasportati rappresenta al momento la soluzione più valida. Indica infine che un allineamento dei dispositivi di sicurezza della Torino-Lione al progetto del Brennero per renderli simili risulta la soluzione preferibile.

Le Président BESSON souligne qu'aucun des problèmes soulevés ne peut être négligé, mais qu'il est nécessaire de garder à l'esprit que la mission confiée à la CIG est de proposer des solutions aux Gouvernements qui sont appelés à prendre des décisions. Il rappelle que l'accord de sûreté de 2004, une particularité du Lyon-Turin, a pour but de prendre en considération le danger du terrorisme international. L'objectif du comité de sûreté est de définir des mesures de protections d'actes malveillants possibles contre l'ouvrage et la mission de la CIG est de porter à la connaissance des Gouvernements ses arguments, sans nuire au respect du calendrier européen. Il indique qu'en cas de désaccord, la CIG aurait le devoir de transmettre des propositions de décisions, en signalant les points sur lesquels restent des divergences. Il considère de toutes manières comme un pas significatif d'approuver toutes les mesures de génie civil et d'exploitation qui ont déjà fait l'objet d'un accord entre les deux délégations. En ce qui concerne les divergences qui restent, il souhaite que le groupe TS et le comité sûreté, sur la base des indications présentées pendant la réunion d'aujourd'hui, puissent trouver un accord global le 23 avril prochain. Il souligne que les normes européennes considèrent en priorité les exigences de survie des passagers, plutôt que celles en faveur du transport de fret. En cas d'incendie sur un train d'AF, la proposition de véhicule spécial S.O.N.I.A. pour le transport en sécurité des chauffeurs des poids lourds est en l'état actuel la solution la plus adaptée. Il indique enfin qu'un alignement des dispositions de sécurité du Lyon - Turin sur l'ouvrage du Brenner afin de les rendre homogènes lui paraîtrait la solution la plus préférable.

La CIG approva gli elementi di consenso menzionati dai due Capi delegazione del gruppo TS:

- il miglioramento dei siti di intervento di La Praz e Clarea, prevedendo:

La CIG approuve les éléments d'accord mentionnés par les deux Chefs de délégation du groupe TS:

- amélioration des sites d'intervention de La Praz et Clarea, en prévoyant :

- il ravvicinamento dei rami di collegamento a 50 m su una lunghezza di 400,
 - una camera di ricezione stagna ai fumi isolata termicamente dalle canne, in grado di accogliere 1.000 passeggeri, accessibile a mezzi di soccorso per l'evacuazione dei passeggeri,
 - impianti di ventilazione ed estrazione dei fumi (come già previsto);
- adeguata presenza a bordo di personale qualificato e formato;
 - prevedere esercitazioni periodiche prima e dopo l'esercizio ;
 - assoluta necessità che non vengano accordate deroghe dagli Stati alle imprese ferroviarie rispetto alle prescrizioni delle STI in tema di materiale rotabile.
- le rapprochement à 50 m des rameaux sur une longueur de 400 m,
 - une salle de réception, étanche aux fumées et isolée sur le plan thermique des deux tubes ferroviaires, pouvant abriter 1000 passagers, accessible aux véhicules de secours pour l'évacuation des passagers,
 - équipements de ventilation et extraction des fumées (mesure déjà prévue)
- dotation adéquate en personnel de bord qualifié et formé ;
 - Prévoir, avant et pendant l'exploitation, des entraînements périodiques.
 - nécessité absolue que les Etats ne concèdent pas de dérogations aux prescriptions des STI en matière de matériel roulant aux entreprises ferroviaires.

La CIG conferma inoltre l'interesse di ricercare un'armonizzazione delle procedure di evacuazione nei tunnel ferroviari alpini ;

Elle confirme par ailleurs l'intérêt de rechercher une harmonisation des procédures d'évacuation dans les tunnels ferroviaires alpins.

La CIG accorda, come richiesto, al gruppo di lavoro TS e al Comitato AS/AT, un nuovo termine per trovare entro al 23 aprile prossimo un accordo sui restanti punti.

La CIG accorde au groupe TS et au comité sûreté un nouveau délai jusqu'au 23 avril prochain pour trouver un accord sur les points restants.

Punto 8

M. GRESSIER riassume brevemente gli esiti della costruttiva prima riunione del gruppo di negoziazione per il nuovo Accordo intergovernativo tenutasi a Roma il 25 febbraio scorso :

1. riguardo la definizione del progetto, occorre tener conto delle evoluzioni dei tracciati della Parte Comune e delle linee di accesso, registrate nei due Paesi, ivi compresi le previsioni di costo; durante la prossima riunione del 14 maggio saranno ascoltati su questo punto LTF, RFI e RFF per le parti di rispettiva competenza;

Point 8

M. GRESSIER résume brièvement les résultats positifs de la première réunion du groupe de négociation pour le nouvel accord intergouvernemental qui a eu lieu à Rome le 25 février dernier :

1. sur la définition du projet, il faut tenir compte des évolutions des tracés de la partie commune et des accès dans les deux pays, ainsi que des prévisions de coûts ; lors de la prochaine réunion, LTF, RFF et RFI seront audités sur ce point pour les parties relevant de leurs compétences respectives;

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 2. il calendario europeo è confermato in quanto riferimento, anche se al momento resta ancora indicativo; LTF sarà invitata a fare il punto sul suo rispetto; 3. non essendo prevedibile al momento una definizione compiuta dei principi di montaggio e finanziari dei futuri contratti nel nuovo Accordo, è preferibile restare solo su delle linee generali. Restano ancora aperte le questioni relative a chi realizzerà l'opera e chi ne sarà il gestore nonché quale diritto si applicherà per i contratti; 4. il gruppo auspica di ricevere dal gruppo TM un rapporto sui principi e le relazioni applicabili nel nuovo Accordo. Inoltre è opportuno considerare nelle attività anche il passaggio di Ventimiglia e la direttiva Eurovignette; 5. il gruppo ha preso atto dei principi della ripartizione dei costi che sono indicati nel mandato dei Ministri; 6. allo stato il gruppo, dopo discussione anche sul futuro di LTF, è convenuto sulla necessità che le scelte strategiche sulla <i>governance</i> del nuovo promotore siano poste in capo agli Stati. E' stata anche preconizzata un'evoluzione del mandato della CIG. | <ol style="list-style-type: none"> 2. le calendrier européen est confirmé comme référence, même s'il reste à ce stade encore indicatif ; LTF sera invité à faire un point sur son respect ; 3. une définition précise des montages juridiques et financiers des futurs contrats pour la réalisation des travaux dans le nouvel accord n'étant pas envisageable à ce stade, il est préférable de s'en tenir à des principes généraux. Restent encore ouvertes les questions de qui réalisera l'ouvrage, qui en sera le gestionnaire et quel droit il faudra appliquer pour les contrats ; 4. le groupe souhaite recevoir du groupe RM un rapport sur les principes envisageables dans le cadre du nouvel accord. Il est en outre opportun de considérer également le passage de Vintimille et la directive Eurovignette ; 5. le groupe a pris acte des principes de la répartition des coûts qui sont indiqués dans le mandat des ministres ; 6. à ce stade le groupe, après discussion aussi sur le futur de LTF, convient de la nécessité que les choix stratégiques de gouvernance du nouveau promoteur reviennent aux Etats. Une évolution du mandat de la CIG a été également envisagée. |
|--|---|

Il dott. CROCCO ringraziando M. GRESSIER, per la sintesi e la chiarezza della Sua esposizione, precisa che già nella prima riunione sono stati affrontati tutti i temi individuati come oggetto del nuovo Accordo binazionale nel mandato alla CIG per gli anni 2008-2009.

Su alcuni temi si è già convenuto sulle modalità di svolgimento dei necessari comuni approfondimenti futuri:

- la definizione del progetto, da effettuarsi come richiesto nel mandato alla CIG e considerando l'evoluzione dei costi, per la quale è stata decisa una audizione di LTF, RFI e RFF;
- gli obiettivi della politica condivisa di sostegno al trasferimento modale, per la

M. CROCCO, après avoir remercié M. GRESSIER pour la synthèse et la clarté de son exposé, précise que, dans la première réunion, le groupe a déjà abordé tous les thèmes du nouvel accord binational mentionnés dans le mandat à la CIG pour les années 2008-2009.

Pour certains de ces thèmes le groupe a déjà défini les modalités des approfondissements communs nécessaires pour le futur :

- la définition du projet, à faire comme demandé dans le mandat de la CIG et en considérant l'évolution des coûts, pour laquelle a été décidée une audition de LTF, RFI et RFF ;
- les objectifs de la politique partagées de soutien au report modal, pour laquelle il

quale si è deciso di affidare al GdL TM l'elaborazione di un rapporto sui principi e provvedimenti che potrebbero essere adottati nell'ambito del nuovo Accordo, recependo quanto stabilito nel Vertice italo-francese del 24 febbraio scorso in merito all'AFA e alla sovratariffazione del Fréjus e del Monte Bianco e formulando una proposta complessiva per il miglioramento della qualità dell'offerta ferroviaria sulla linea storica, partendo dall'esame degli approfondimenti fatti dal gruppo di contatto ad alto livello istituito dal Coordinatore Brinkhorst. Mentre per quanto riguarda il passaggio di Ventimiglia e la direttiva Eurovignette, la delegazione italiana ha ribadito, quanto già precedentemente espresso, anche dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in sede comunitaria, ovvero la necessità di riflettere in proposito, considerando la forte crisi economica in corso e l'impatto inevitabile economico e sociale;

- i principi generali del montaggio giuridico finanziario dell'opera, per i quali andranno continuati gli approfondimenti all'interno del GdL GEF.

Mentre per i restanti temi ed, in particolare, la stima dei costi dell'opera e la relativa ripartizione degli oneri tra i due Paesi e l'Unione europea, la missione e i principi di *governance* del nuovo Promotore pubblico e la nuova missione di cui sarà incaricata la CIG, la delegazione italiana ha espresso la necessità di procedere preliminarmente a propri approfondimenti tecnici e valutazioni politiche.

Il Presidente MASERA, a nome delle due Delegazioni saluta M.me Marie-Line MEAUX, ringraziandola per il prezioso e significativo apporto assicurato alla CIG durante i suoi 6 anni di impegno in qualità di Segretario generale della Delegazione francese. Nel confermarle stima e simpatia, auspica altresì in futuro una

a été décidé de confier au groupe RM l'élaboration d'un rapport sur les principes et mesures qui pourraient être prises dans le cadre du nouvel accord, en tenant compte du sommet franco-italien du 24 février dernier, notamment en ce qui concerne l'AFA et la surtarification du Fréjus et du Mont Blanc. Il s'agira également de présenter une proposition globale pour l'amélioration de la qualité de l'offre ferroviaire sur la ligne historique, sur la base de l'examen des approfondissements faits dans le groupe de contact de haut niveau créé par le coordonnateur Brinkhorst. En ce qui concerne le passage de Vintimille et la directive Eurovignette, la délégation italienne a cependant réaffirmé, comme déjà précisé par le Ministre des infrastructures et des transports au niveau communautaire, la nécessité de réfléchir sur ce thème, en considérant la forte crise économique en cours et ses inévitables impacts économiques et sociaux;

- les principes généraux du montage juridique et financier de l'ouvrage, pour lesquels il faudra poursuivre les analyses dans le cadre du groupe JEF ;

Avant d'aborder les thèmes restants, et notamment l'estimation des coûts de l'ouvrage et leur répartition entre les deux pays et l'Union européenne, la mission et les principes de *gouvernance* du nouveau promoteur public ainsi que la nouvelle mission confiée à la CIG, la délégation italienne a souhaité procéder à des approfondissements techniques et évaluations politiques propres.

Le Président MASERA, au nom des deux délégations salue Mme Marie-Line MEAUX, et la remercie de l'apport précieux et significatif qu'elle a assuré à la CIG pendant ses 6 ans d'engagement en tant que secrétaire générale de la délégation française. Il lui confirme son estime et sa sympathie et souhaiterait aussi la

sua presenza in ambito CIG, anche se in altra veste.

retrouver dans le cadre de la CIG, même avec des fonctions différentes.

Punto 9

La successiva riunione della CIG è fissata per l'11 maggio a Parigi al termine della quale si terrà la seconda riunione del gruppo di negoziazione per il nuovo Accordo intergovernativo.

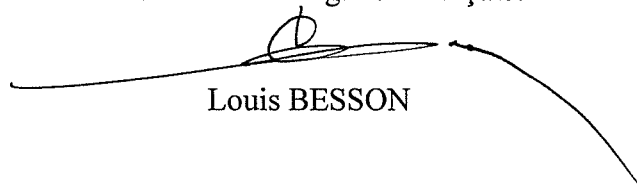
Point 9

La prochaine réunion de la CIG est fixée au 11 mai à Paris et sera suivie de la deuxième réunion du groupe de négociation pour le nouvel accord intergouvernemental.

Il Presidente


Rainer MASERA

Le Chef de la délégation française


Louis BESSON