



45<sup>a</sup> riunione del 6 luglio 2011

45<sup>ème</sup> réunion du 6 juillet 2011

Conclusioni	Conclusions
<p>La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha tenuto la sua 45<sup>a</sup> riunione il 6 luglio 2011 presso l'Aula della Biblioteca del Ministero italiano delle infrastrutture e trasporti a Roma.</p> <p>Erano presenti:</p> <p><b>-per la delegazione francese:</b> M. Louis BESSON, Presidente della Delegazione francese della CIG.</p> <p><i>Membri titolari:</i> M. Christophe SAINTILLAN, MEDDTL (trasporti).</p> <p><i>Membri supplenti:</i> M. Christophe MIRMAND, Prefetto della Savoia, Ministero dell'interno, M. Maël ROBIN, Ministero del bilancio, M. Jean LOHEST, Ministero degli affari esteri.</p> <p><i>Comitati e gruppi di lavoro:</i> M. Claude GRESSIER, Delegato interministeriale per la Torino-Lione, Ministero dell'ecologia, M. Pierre GARNIER, gruppo tecnico e sicurezza, M. Thomas REVIAL, segretario del gruppo di lavoro GEF.</p> <p><i>Segretariato generale:</i> M. Thierry LOUIS, segretario generale, MEDDTL, M. Eric VACHET, vice segretario generale, MEDDTL, M. Alpha DIALLO, MEDDTL.</p> <p><b>- per la delegazione italiana :</b> Prof. Rainer MASERA, Presidente della CIG.</p> <p><i>Membri titolari:</i> On. Roberto COTA, Presidente Regione Piemonte, Dott. Domenico CROCCO, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, MIT, Dott. Lorenzo QUINZI, Ministero</p>	<p>La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 45<sup>ème</sup> réunion le 6 juillet 2011 dans la salle de la bibliothèque du ministère italien des infrastructures et des transports à Rome.</p> <p>Étaient présents :</p> <p><b>- pour la délégation française:</b> M. Louis BESSON, président de la délégation française à la CIG.</p> <p><i>Membres titulaires:</i> M. Christophe SAINTILLAN, MEDDTL (transports).</p> <p><i>Membres suppléants:</i> M. Christophe MIRMAND, préfet de la Savoie, ministère de l'intérieur, M. Maël ROBIN, ministère du budget; M. Jean LOHEST, ministère des affaires étrangères.</p> <p><i>Comités et groupes de travail:</i> M. Claude GRESSIER, délégué interministériel à la Lyon-Turin – ministère de l'écologie, M. Pierre GARNIER, groupe technique et sécurité, M. Thomas REVIAL, secrétaire du groupe de travail JEF.</p> <p><i>Secrétariat général:</i> M. Thierry LOUIS, secrétaire général, MEDDTL, M. Eric VACHET, secrétaire général adjoint, MEDDTL, M. Alpha DIALLO, MEDDTL.</p> <p><b>- pour la délégation italienne :</b> M. Rainer MASERA, président de la CIG.</p> <p><i>Membres titulaires:</i> M. Roberto COTA, président de la Région Piémont, M. Domenico CROCCO, ministère des infrastructures et des transports, MIT, M. Lorenzo QUINZI, ministère de</p>

LB  
M

<p>dell'economia e delle finanze, MEF.  <b>Membri supplenti:</b>  Min. Plen. Mauro CONCIATORI, Ministero degli affari esteri, MAE,  Dott. Giampaolo BOLOGNA, MEF, Gdl GEF  Ing. Rossella NAPOLITANO, MIT,  Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministero dell'ambiente.  <b>Comitati e gruppi di lavoro</b>  Ing. Pasquale CIALDINI, Presidente Gdl TS,   Dott. Santi GIUFFRÉ, Presidente del Comitato AS/AT.  <b>Segretariato generale:</b>  Dott. Crescenzo RAJOLA, segretario generale, struttura di missione Torino-Lione,  Dott. Marco MENNA, segretario tecnico delegazione italiana TS,  <b>Invitati :</b>  Arch. Mario VIRANO, Commissario Straordinario per la Valle Susa,  Ing. Matteo TRIGLIA, Direttore investimenti di RFI,  M. Patrice RAULIN, presidente di LTF,  Ing. Marco RETTIGHIERI, direttore generale LTF,  M. Alain CHABERT, direttore degli studi di LTF,  Ing. Maurizio BUFALINI, Direttore dei lavori di LTF,  M. Gunther Ettl, ufficio del coordinatore europeo per il PP6,  M. Bruno FLOURENS, direttore regionale RFF  M. Patrice MORANDAS, regione Rodano-Alpi,  Dott. Maurizio GATTO, Prefettura di Torino,  M. Nicolas SORNIN-PETIT, Ambasciata di Francia a Roma,  Ing. Silvia FRANCHELLO, gruppo TS,  Dott. Giuseppe IZZO, gruppo NA,  Dott.ssa Antonella POMPEI, Comitato AS/AT.</p>	<p>l'économie et des finances, MEF.  <b>Membres suppléants:</b>  M. Mauro CONCIATORI, ministère des affaires étrangères, MAE,  M. Giampaolo BOLOGNA, MEF, Gdt JEF,   Mme Rossella NAPOLITANO, MIT,  M. Carlo DI GIANFRANCESCO, ministère de l'environnement.  <b>Comités et groupes de travail</b>  M. Pasquale CIALDINI, président du Gdt TS,  M. Santi GIUFFRÉ, président du Comité de sûreté.  <b>Secrétariat général:</b>  M. Crescenzo RAJOLA, secrétaire général, structure de mission Lyon-Turin,  M. Marco MENNA, secrétaire technique TS.   <b>Invités :</b>  M. Mario VIRANO, commissaire extraordinaire pour le Val de Suse,  M. Matteo TRIGLIA, Directeur investissements de RFI,  M. Patrice RAULIN, président de LTF,  M. Marco RETTIGHIERI, directeur général de LTF,  M. Alain CHABERT, directeur des études de LTF,  M. Maurizio BUFALINI, directeur des travaux de LTF,  M. Gunther Ettl, bureau du coordinateur européen pour le PP6,  M. Bruno FLOURENS, directeur régional RFF  M. Patrice MORANDAS, région Rhône-Alpes,  M. Maurizio GATTO, préfecture de Turin,  M. Nicolas SORNIN-PETIT, ambassade de France à Rome,  Mme Silvia FRANCHELLO, groupe TS,  M. Giuseppe IZZO, groupe NA,  Mme Antonella POMPEI, comité de sûreté.</p>
<p style="text-align: center;">* * *</p> <p>La riunione è convocata con il seguente ordine del giorno:  1. <i>Approvazione dell'ordine del giorno;</i>  2. <i>Approvazione delle conclusioni della CIG del 22 dicembre 2010;</i></p>	<p style="text-align: center;">* * *</p> <p>La réunion est convoquée selon l'ordre du jour suivant:  1. <i>Approbation de l'ordre du jour ;</i>  2. <i>Approbation des conclusions de la CIG du 22 décembre 2010 ;</i></p>

LB  
M



3. *Proposta di nuovo Accordo intergovernativo da parte del relativo gruppo di negoziazione;*
4. *Attività dei Gruppi di lavoro TS e GEF, in particolare sulle ipotesi di fasaggio presentate da LTF;*
5. *Stato del progetto in Italia ed in Francia;*
6. *Avanzamento degli studi e lavori di LTF;*
7. *Informativa sulle questioni inerenti la riapertura a due binari del tunnel ferroviario del Fréjus;*
8. *Calendario delle prossime riunioni della CIG.*

\* \* \*

I partecipanti sono accolti presso l’Aula della Biblioteca del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano dal Vice Ministro alle infrastrutture, On. Roberto CASTELLI, il quale nel suo intervento di apertura della riunione saluta, a nome del Ministro MATTEOLI, i presenti e ribadisce l’impegno del Governo italiano in favore del progetto Torino-Lione confermato dall’avvio del cantiere a Chiomonte. Auspica inoltre un esito fruttuoso della riunione al fine di poter comunicare notizie positive alla Commissione europea sull’opera, considerata complessa ma di fondamentale importanza per il Corridoio V delle TEN-T.

I Presidenti MASERA e BESSON ringraziano il Vice Ministro CASTELLI per il positivo messaggio in favore del progetto trasmesso alla CIG da parte del Ministro MATTEOLI.

**Punto n. 1**

L’ordine del giorno viene approvato anticipando, dopo il punto 2, una informativa sull’avvio dei lavori del cantiere de La Maddalena.

**Punto n. 2**

3. *Proposition de nouvel accord intergouvernemental de la part du groupe de négociation ad hoc ;*
4. *Activités des groupes de travail TS et JEF, notamment sur les hypothèses de phasage présentées par LTF ;*
5. *Point sur la situation du projet en France et en Italie ;*
6. *Avancement des études et travaux de LTF ;*
7. *Information sur les questions relatives à la réouverture du tunnel ferroviaire du Fréjus à deux voies ;*
8. *Calendrier des prochaines réunions de la CIG*

\* \* \*

Les participants sont accueillis dans les locaux de la bibliothèque du Ministère des infrastructures et des transports italien par le Ministre adjoint aux infrastructures, M. Roberto CASTELLI, lequel dans son intervention d’ouverture de la réunion, adresse la bienvenue aux personnes présentes au nom du Ministre MATTEOLI et réaffirme l’engagement du gouvernement italien en faveur du projet de la nouvelle ligne Lyon-Turin, confirmé par l’ouverture du chantier à Chiomonte. M. CASTELLI souhaite une issue favorable de la réunion, afin de pouvoir communiquer à la Commission européenne de bonnes nouvelles au sujet de cet ouvrage, considéré comme complexe mais d’une importance majeure pour le corridor V des RTE-T.

Les présidents MASERA et BESSON remercient le Ministre adjoint CASTELLI pour le message positif en faveur du projet qu’il a transmis à la CIG de la part du Ministre MATTEOLI.

**Point n. 1**

L’ordre du jour est approuvé en anticipant, après le point 2, une information sur l’ouverture des travaux du chantier de La Maddalena.

**Point n. 2**

LB  
M



Le conclusioni della riunione del 22 dicembre 2010 sono approvate.

**Punti 5 e 6 (Italia):** Informativa sull'avvio lavori a Chiomonte

Il Vice Prefetto GATTO in rappresentanza del Prefetto di Torino, riferisce che nella giornata del 27 giugno con una azione pianificata nei dettagli dal Questore di Torino, sulla base di quanto deciso in sede di Comitato dell'ordine e sicurezza pubblica presieduto dal Prefetto, è stata sgombrata l'area abusivamente occupata dai manifestanti tra i quali erano presenti numerosi esponenti dei movimenti antagonisti anche giunti dall'estero. Le operazioni sono durate varie ore. La resistenza è stata molto determinata, è stato lanciato sugli operatori di polizia ogni tipo di oggetto contundente ma l'azione equilibrata e ben organizzata delle forze dell'ordine ha consentito la occupazione dell'area e l'immediato avvio dei lavori di installazione del cantiere. Sono stati registrati tuttavia numerosi feriti tra le forze dell'ordine. Analogamente nella recente manifestazione del 3 luglio, l'azione di contrasto e di assedio al cantiere da parte di un numeroso gruppo di manifestanti ed appartenenti ai gruppi antagonisti è stata molto intensa con azioni coordinate da più fronti. Anche in tale circostanza l'azione equilibrata e professionale delle forze dell'ordine ha consentito il controllo della situazione, sia pure al prezzo di numerosi feriti (oltre 200). Riteniamo importante segnalare la disponibilità e la collaborazione essenziale data da LTF e dalle sue maestranze.

Il Presidente RAULIN conferma che i lavori hanno potuto avere inizio a La Maddalena e che dal 27 giugno hanno permesso di realizzare la recinzione, lascia la parola, in attesa dell'arrivo del Direttore generale di LTF, ing. RETTIGHIERI, impegnato fino a ieri sera a Torino da diverse settimane, all'ing. BUFALINI, anch'egli sempre molto presente sul cantiere. I lavori di recinzione sono avviati e continuano senza causare problemi per l'abitato di Chiomonte.

Les conclusions de la réunion du 22 décembre 2010 sont approuvées.

**Point n. 5 et 6 (Italie) :** Information sur le commencement des travaux à Chiomonte.

Le vice préfet GATTO, représentant du Préfet de Turin, informe que le 27 juin avec une action planifiée en détail par le chef de la police de Turin, sur la base des décisions du comité pour l'ordre et la sécurité publique présidé par le Préfet, la zone abusivement occupée par les manifestants, parmi lesquels de nombreuses personnes des mouvements de contestation provenant aussi de l'étranger, a été libérée. Les opérations ont pris plusieurs heures. La résistance a été très déterminée, toute sorte d'objets contondants étant jetés sur les policiers, mais l'action équilibrée et bien organisée des forces de l'ordre a permis l'occupation de la zone et le lancement en même temps des travaux d'installation du chantier. De nombreux blessés ont été enregistrés parmi les forces de l'ordre. Pendant la récente manifestation du 3 juillet, les affrontements et l'assaut du chantier par un groupe de manifestants nombreux, appartenant aux groupes de contestation, ont été très durs, avec des actions coordonnées et sur plusieurs fronts. En cette circonstance aussi l'action équilibrée et professionnelle des forces de l'ordre a permis le contrôle de la situation, au prix de nombreux blessés (plus de 200). Il est important de signaler la disponibilité et la collaboration essentielle fournie par LTF et par ses ouvriers.

Le président RAULIN confirme que les travaux ont pu démarrer à La Maddalena et que depuis le 27 juin la clôture du chantier a été réalisée. M. RAULIN – en attendant l'arrivée de M. RETTIGHIERI, directeur général de LTF, engagé jusqu'à hier soir et depuis plusieurs semaines à Turin – laisse la parole à M. BUFALINI, ce dernier ayant été lui aussi toujours très présent sur le chantier. Les travaux de clôture continuent sans causer de problèmes à l'agglomération de

LB  
M



L'ing. BUFALINI illustra, anche con una presentazione Power Point, le modalità di messa in sicurezza dell'area e l'avvio del cantiere de La Maddalena. Come da indicazione del CdA di LTF, abbiamo reperito l'approvvigionamento del materiale iniziale del cantiere e, a fine maggio, quando pronti, abbiamo iniziato ad organizzare l'avvio dei lavori in sicurezza, in quanto l'area interessata era stata occupata dai manifestanti. Come detto, lunedì 27 giugno, grazie all'intervento delle FF.O., la zona destinata al cantiere è stata liberata, contro una opposizione violenta e ben diversa rispetto ai pacifici dimostranti presenti in precedenza. Appena entrati in possesso dell'area, LTF ha predisposto 3 turni di lavoro al giorno. La prima attività è stata l'apertura dell'accesso all'area di cantiere in provenienza dall'autostrada, come da prescrizione del CIPE, resa possibile grazie ad convenzione stipulata con la società di gestione dell'autostrada, la SITAF, e subito utilizzabile per tutti i mezzi di lavoro. Successivamente è stata realizzata la recinzione di prima fase, non una recinzione classica di cantiere ma ben più pesante, frutto di un attento studio al fine di coniugare semplicità di montaggio, rispetto del territorio, e sicurezza contro eventuali atti dolosi. E' stata innanzitutto recintata l'area intorno al Museo, per assicurare la sicurezza delle FF.O. poi le altre aree. E' stata inseguito realizzata la viabilità di cantiere, i baraccamenti e i servizi igienici per le maestranze. Domenica 3 luglio i lavori sono stati sospesi per 5-6 ore, quando si sono verificati gli scontri più violenti con i *black-block*, che poco avevano in comune con le proteste più a valle. Non appena terminata la fase acuta della protesta il lavoro è ripreso a ritmo normale e secondo il calendario fissato. Durante la prima settimana di attività, abbiamo avuto la presenza di circa 80 persone nel cantiere, di cui 50 impegnate nel lavoro di recinzione e 30 all'apertura del varco autostradale. Il traffico sull'autostrada A32 è rimasto chiuso il 27 giugno e riaperto

Chiomonte.

M. BUFALINI illustre, à l'aide d'une présentation Power Point, les modalités de mise en sécurité de la zone et l'ouverture du chantier de La Maddalena. Conformément aux indications du conseil d'administration de LTF, il a été procédé à l'approvisionnement des matériaux initiaux du chantier et, à la fin du mois de mai, tout étant prêt, le début des travaux en toute sécurité a été organisé, étant donné que la zone concernée avait été occupée par les manifestants. Ainsi qu'il a été dit, lundi 27 juin, grâce à l'intervention des forces de l'ordre, la zone destinée à accueillir le chantier a été dégagée, contre une opposition violente et bien différente par rapport aux manifestations pacifiques précédentes. Une fois repris possession de la zone, LTF a organisé trois postes de travail par jour. La première activité a été l'ouverture d'un accès à la zone du chantier en provenance de l'autoroute, conformément aux dispositions du CIPE, grâce à une convention passée avec la société gestionnaire de l'autoroute, la SITAF ; cet accès a pu être immédiatement utilisé par tous les moyens de travail. Par la suite, une clôture de première phase a été réalisée, non pas une clôture de chantier traditionnelle, mais une clôture bien plus résistante qui a été le résultat d'une étude approfondie combinant la simplicité de montage, le respect du territoire et la sûreté contre tout acte dolosif éventuel. La zone autour du Musée a tout d'abord été clôturée, afin d'assurer la sécurité des forces de l'ordre et puis les autres zones. La viabilité du chantier a été ensuite réalisée ainsi que les bases-vie et les locaux d'hygiène et de sécurité pour les ouvriers. Dimanche 3 juillet, les travaux ont été suspendus pour 5-6 heures, lorsque les affrontements les plus violents avec les *black-block* ont eu lieu, affrontements qui avaient peu en commun avec les protestations plus en aval. Une fois terminée la phase plus aiguë de la protestation, les travaux ont repris à rythme normal et selon le calendrier établi. Durant la première semaine d'activité, environ 80

LB  
M



il 28. Da oggi, 6 luglio, è stata ripristinata anche la carreggiata da Bardonecchia verso Torino, chiusa in occasione dell'inizio dei lavori. Le prossime attività saranno finalizzate a liberare la circolazione sulla Via dell'Avanà, bloccata con le barricate del movimento NoTav, ad asfaltare le strade danneggiate e al completamento dell'area di cantiere. Nei prossimi tre mesi sarà completata l'acquisizione delle aree di cantiere e deposito e saranno effettuati dei sondaggi nei terreni destinati ad accogliere i 275.000 m<sup>3</sup> di smarino, in corrispondenza delle pile dell'autostrada e per verificarne la tenuta. Successivamente sarà avviato il lavoro di scavo dell'imbocco della galleria i cui primi 300 m saranno scavati in tradizionale per realizzare il camerone per il montaggio della fresa meccanica.

Il Presidente RAULIN indica che i lavori di scavo potranno essere avviati prima della fine anno, in quanto gli avvocati ritengono che il contratto con il raggruppamento aggiudicatario dei lavori per il cunicolo di Venaus resta valido.

L'Arch. VIRANO, esprimendo il grande apprezzamento per il lavoro svolto dalle FF.O., da LTF e dalle imprese, presenta alcuni elementi di valutazione sulle popolazioni locali ed il consenso / dissenso. I giornali hanno più volte indicato che i comuni contrari all'opera sono 23, omettendo di indicare che gran parte dei comuni che erano interessati dal precedente tracciato, non lo sono più dall'attuale. In realtà dal confine di Stato a Settimo Torinese i comuni interessati dal tracciato sono 14, di cui 4 contrari e 10 favorevoli. Tutti gli altri comuni si esprimono pur non essendo toccati dal progetto. I comuni interessati dalla Parte Comune in Italia sono: Chiomonte e Susa favorevoli, Chiusa di San Michele contrario.

personnes ont été présentes sur le chantier, dont 50 ont été engagées dans le travail de clôture et 30 dans l'ouverture du passage autoroutier. Le trafic sur l'autoroute A32 a été interrompu le 27 juin et a repris le 28. Depuis aujourd'hui, le 6 juillet, le tronçon de Bardonecchia vers Turin – qui avait été fermé à l'occasion du début des travaux - a été réouvert. Les prochaines activités consisteront à dégager la circulation sur la *Via dell'Avanà*, bloquée par les barricades du mouvement NoTav, à goudronner les chaussées endommagées et à achever la zone du chantier. Dans les trois prochains mois, l'acquisition des zones de chantier et de dépôt sera achevée et des sondages seront effectués dans les terrains destinés à accueillir les 275.000 m<sup>3</sup> de déblais - au droit des piles de l'autoroute – afin d'en vérifier la tenue. Par la suite, les travaux de creusement de l'accès à la galerie seront entrepris, dont les 300 premiers mètres seront creusés selon la méthode traditionnelle afin de réaliser la chambre pour le montage du tunnelier.

Le président RAULIN indique que les travaux de percement pourront être entrepris avant la fin de l'année, étant donné que les avocats estiment que le contrat avec le groupement adjudicataire des travaux pour la galerie de Venaus demeure valide.

M. VIRANO, en exprimant toute son appréciation pour le travail entrepris par les forces de l'ordre, par LTF et par les entreprises, présente quelques éléments d'évaluation concernant les populations locales et leur accord/désaccord. Les journaux ont à plusieurs reprises affirmé que les communes opposées au projet sont au nombre de 23 et ont omis d'indiquer que la plupart des communes qui étaient concernées par le tracé précédent ne le sont plus par le tracé actuel. En réalité, de la frontière italienne jusqu'à Settimo Torinese, les communes concernées par le tracé sont au nombre de 14, dont 4 opposées et 10 favorables. Toutes les autres communes expriment leur avis mais ne sont pas

LB  
M



In caso di approvazione dell'ipotesi di fasaggio, i comuni interessati dalla prima fase sarebbero solo Chiomonte e Susa, i cui sindaci nonostante azioni di disturbo, confermano la propria posizione. Dal punto di vista sociale occorre dire che una parte importante della popolazione preferirebbe che la Torino-Lione non si facesse. Si tratta di quella parte di popolazione che partecipano a manifestazioni pacifiche e fiaccolate. La Questura, tenendo in conto coloro che hanno preso il treno, i pullman o le macchine, ha calcolato il dato attendibile di 6000-7000 partecipanti. Un fatto significativo è che almeno la metà di questi, come anche affermato dall'ex Presidente della comunità montana, FERRENTINO, veniva da altre parti dell'Italia. Quindi la componente pacifica della Valle Susa alla manifestazione era composta da poche migliaia di persone. Gli aggressori invece, 1000-1500 persone, provenivano da tutte le parti d'Italia e non solo. Informa che la Coldiretti, l'associazione di coltivatori diretti, che in passato avevano partecipato alle manifestazioni, pochi giorni prima della manifestazione del 3 luglio, ha indicato che non avrebbero vi preso parte. L'avvio del cantiere di Chiomonte rappresenta il punto di non ritorno.

Il Presidente MASERA, concordando con il Commissario VIRANO sull'affermazione che l'avvio del cantiere di Chiomonte rappresenta il punto di non ritorno e dando la parola al Presidente COTA, riferisce sulle dichiarazioni del Governatore della Regione Liguria BURLANDO, critiche rispetto al costo ed alla motivazione del progetto Torino-Lione a favore di una ipotesi di utilizzo del corridoio di Ventimiglia.

concernées par le projet. Les communes concernées par la partie commune en Italie sont : Chiomonte et Suse, qui sont favorables, Chiusa di San Michele qui est opposée. En cas d'approbation de l'hypothèse du phasage, les communes concernées par la première phase seraient seulement Chiomonte et Suse, dont les maires, nonobstant quelques actions perturbatrices, confirment leur position. Du point de vue social, il y a lieu de préciser qu'une partie importante de la population préférerait que la liaison Lyon-Turin ne se fasse pas. Il s'agit de cette partie de la population qui participe aux manifestations pacifiques et aux retraites aux flambeaux. La préfecture, compte tenu de tous ceux qui ont pris le train, le bus ou la voiture, a calculé que les participants étaient vraisemblablement au nombre de 6000-7000. Il est significatif qu'au moins la moitié de ces derniers, ainsi que l'a également affirmé M. FERRENTINO, ancien président de la *Communauté de montagne*, provenait d'autres parties de l'Italie. Le nombre des participants pacifiques à la manifestation provenant du Val de Suse s'élevait donc à quelques milliers de personnes. Les agresseurs, au contraire, étaient au nombre de 1000-1500 et provenaient de toutes les parties de l'Italie et au delà. M. VIRANO informe que Coldiretti - association de cultivateurs qui avaient participé aux manifestations précédentes - a affirmé, quelques jours avant la manifestation du 3 juillet, ne pas avoir l'intention d'y participer. L'ouverture du chantier de Chiomonte représente un point de non retour.

Le président MASERA se rallie à l'affirmation du commissaire VIRANO, à savoir que le chantier de Chiomonte représente un point de non retour et, avant de donner la parole au président COTA, relate les déclarations de M BURLANDO, gouverneur de la Région Ligurie, déclarations critiques par rapport au coût et à la motivation du projet Lyon-Turin et favorables à l'hypothèse d'utiliser le corridor de Vintimille.

LB  
M



Il Presidente COTA, confermando la volontà della Regione Piemonte, in accordo con il Governo nazionale, di sostenere il progetto della Torino-Lione, ritiene tali dichiarazioni come di parte e piuttosto che occorre fornire risposte congiunte con la parte francese ai nodi, ora che i lavori a La Maddalena sono stati avviati, che ancora restano da risolvere. Riferisce dell'impegno della Regione, come fatto fin dall'inizio del mandato, al fine di ampliare il consenso popolare all'opera, cercando di far comprendere in particolare alla Val Susa, l'obiettivo di sostenibilità, sviluppo e crescita economica del territorio. Evidenzia che le recenti intemperanze in Valle non provenivano dai locali, ma da altre parti dell'Italia e anche dall'estero che sfruttano l'occasione come pretesto per destabilizzare.

Riferisce poi dell'incontro avuto con i Vice-Presidenti della CE, KALLAS e TAJANI, durante il quale è stata riaffermata la determinazione ed il sostegno a favore del progetto. Anche la Commissione ha concordato con la priorità da attribuire al progetto, anche per il prossimo periodo finanziario 2014-2020, già presentato. Restano da risolvere invece alcuni problemi che richiederanno l'impegno dei Governi locale e nazionale.

Il Presidente MASERA, ringrazia il Presidente COTA per le chiare indicazioni. Rileva che il fasaggio è importante per il territorio, in quanto limita l'intervento di prima fase ai soli due comuni favorevoli, ma anche per definirne il quadro finanziario da approvare in CIPE. Evidenzia poi l'urgenza di definire le modalità di utilizzo dei fondi disponibili con la decisione di finanziamento della Commissione europea. Risulta infatti che circa 400 Mln di € potrebbero restati inutilizzati a fine 2015.

Le président COTA, tout en confirmant la volonté de la Région Piémont, en accord avec le gouvernement national, de soutenir le projet du Lyon-Turin, considère ces déclarations comme partisanses et affirme - maintenant que les travaux à La Maddalena ont commencé - qu'il a plutôt lieu de fournir, de concert avec la partie française, des réponses conjointes aux problèmes qu'il reste encore à résoudre. Le président COTA évoque l'engagement de la région Piémont, dès les débuts de son mandat, afin d'élargir le consentement populaire en faveur de cet ouvrage et de faire comprendre, notamment en Val de Suse, que l'objectif poursuivi est lié au développement durable et à la croissance économique du territoire. M. COTA souligne que les récentes échauffourées en Val de Suse ne provenaient pas des habitants locaux, mais de personnes venant d'autres parties de l'Italie et même de l'étranger, lesquelles ont exploité cette occasion comme un prétexte pour déstabiliser.

M. COTA relate ensuite la rencontre qu'il a eue avec les vice présidents de la CE, M. KALLAS et M. TAJANI, durant laquelle la détermination de la CE et son soutien en faveur du projet ont été réaffirmés. La Commission a également convenu de la priorité à lui attribuer, y compris pour la prochaine période financière 2014-2020. Il reste cependant à résoudre certains problèmes qui demanderont l'engagement des gouvernements locaux et nationaux.

Le président MASERA remercie le président COTA pour ses claires indications. Il constate que le phasage est important, pour le territoire en ce qu'il limite l'intervention lors de la première phase aux deux seules communes favorables, mais aussi pour préciser le cadre financier devant être approuvé au sein du CIPE. Il souligne ensuite l'urgence de définir les modalités d'utilisation des fonds rendus disponibles par la décision de financement de la Commission européenne. Il ressort en effet qu'environ

LB  
M



Il Presidente BESSON informa della presenza del nuovo Prefetto della Savoia M. Christophe MIRMAND, e dell'assenza di M. de SAINT-PULGENT, rappresentato da M. REVIAL. Esprime poi, a nome della Delegazione francese, l'apprezzamento per il lavoro realizzato dall'arch. VIRANO ed il profondo ringraziamento a LTF, alle Forze dell'Ordine, ed augura ai feriti un pronto ristabilimento. La parte francese è sensibile all'espressione politica unanime in Italia a sostegno del progetto e comprende che l'avvio del cantiere, convinti che non potrà che proseguire, rappresenta una svolta per il progetto. Conferma che da parte francese tutti sono al corrente del fatto che la Torino-Lione è il luogo privilegiato per l'attraversamento ferroviario delle Alpi, unico possibile per rispondere ai bisogno di traffico merci nord-sud ed est-ovest, per le caratteristiche di Valle profonda a bassa altitudine. Gli amministratori francese del litorale auspicano invece il passaggio dei treni viaggiatori. Riguardo il rischio di non poter utilizzare entro il 2015 circa 400 Mln€, ritiene occorra definire, con il supporto di LTF, le attività individuabili senza ritardi, per utilizzare tali fondi in tempo utile, cioè occorre definire attività fattibili entro il 2015 per un ammontare di circa 1,5 Mld€. Auspica inoltre, come indicato dal Ministro TREMONTI, che prevedendo una realizzazione fasata, non rischi di costruire "cattedrali nel deserto", ma di armonizzare la realizzazione di opere e le capacità ferroviarie alla effettiva domanda di traffico. Esprime infine soddisfazione di poter discutere di tali argomenti, tenuto conto che in Italia sono stati effettivamente avviati i lavori.

**Punto n. 3**

Il dott. CROCCO, sull'attività del gruppo di negoziazione, riferisce che il lavoro è essenzialmente completato e che attualmente

400 M € pourraient rester inutilisés à la fin de 2015.

Le président BESSON fait tout d'abord part de la présence du nouveau préfet de Savoie, M. Christophe MIRMAND et de l'absence de M. de SAINT-PULGENT, représenté par M. REVIAL. Au nom de la délégation française, il salue le travail en profondeur réalisé par M. Virano, exprime ses profonds remerciements à LTF et aux forces de l'ordre et souhaite aux blessés un prompt rétablissement. La partie française a été sensible à l'expression politique unanime en Italie en ce qui concerne le soutien au projet et comprend que l'ouverture du chantier – convaincue qu'il ne pourra que se poursuivre – marque un tournant pour le projet. M. BESSON confirme que coté français tout le monde a connaissance du fait que le Lyon-Turin est l'endroit privilégié pour la traversée ferroviaire des Alpes, le seul à même de répondre aux exigences du trafic fret nord-sud et est-ouest, en raison de ses caractéristiques de vallée profonde et de basse altitude. Les élus français du littoral souhaitent au contraire le passage de trains de voyageurs. S'agissant du risque de ne pas pouvoir utiliser environ 400 M€ d'ici 2015, M. BESSON estime qu'il y a lieu de définir, avec l'appui de LTF, les activités réalisables sans retard, afin d'utiliser ces fonds en temps utile, c'est-à-dire qu'il y a lieu de définir les activités pouvant être réalisées d'ici 2015 pour un montant d'environ 1,5 Md€. M. BESSON souhaite également, ainsi que le Ministre TREMONTI l'a indiqué, qu'une réalisation phasée n'aboutisse pas à la construction de « cathédrales dans le désert » mais permette d'harmoniser la réalisation des ouvrages et les capacités ferroviaires à la demande effective de trafic. M. BESSON se déclare enfin satisfait de pouvoir débattre de ces sujets, compte tenu du fait qu'en Italie les travaux ont effectivement été engagés.

**Point n. 3**

En ce qui concerne l'activité du groupe de négociation, M. CROCCO indique que le travail est accompli pour l'essentiel et qu'il

LB  
M



attende solo la definizione della chiave di ripartizione. Durante la riunione del 24 maggio a Parigi, la Delegazione italiana ha presentato una proposta di ripartizione e la parte francese si è riservata di consultare il proprio livello politico. In tale contesto i Ministri MARIANI e MATTEOLI hanno chiesto, con lettera del 30 giugno al Vice-presidente KALLAS, di accordare ulteriore tempi per trovare l'accordo per la ripartizione dei costi del progetto, in vista della presentazione in CIPE del PP2010 e dopo la definizione del fasaggio, imposto, in una visione pragmatica e responsabile, dall'attuale contesto budgetario, le cui ripercussioni non risparmiano né i nostri due Paesi, né l'Unione europea. L'auspicio della delegazione italiana è che si possa raggiungere presto l'accordo sulla ripartizione, in caso contrario si potrebbero avere conseguenze sostanziali e mediatiche negative.

M. GRESSIER conferma che la quasi totalità del testo è stata redatta. Sulla chiave di ripartizione, indica che la proposta italiana si allontana molto dai principi del Memorandum, firmato, ricorda, dai Ministri de ROBIEN e LUNARDI, in presenza di RAFFARIN e BERLUSCONI. Stima che per giungere ad una soluzione concordata è necessario avere dei mandati che assicurino sufficienti margini di manovra ad ognuna delle due delegazioni del gruppo di negoziazione. Ricorda che, come indicato dalla delegazione italiana a fine 2010 nell'ambito del gruppo di negoziazione, la ripartizione dei costi è strettamente legata al tema del fasaggio, e che quindi sarebbe opportuno approvarli insieme. Inoltre la seconda fase realizzativa è di grande importanza in quanto permetterà di avere su tutto il collegamento la grande sagoma per il passaggio dell'autostrada ferroviaria. Infatti i tunnel di Chartreuse e Belledonne sono legati ai tempi di realizzazione dell'Orsiera e del prosieguo del collegamento verso Torino in Italia.

ne reste à définir que la clé de répartition. Durant la réunion du 24 mai à Paris, la délégation italienne a présenté une proposition de répartition et la partie française s'est réservée de consulter son niveau politique. Dans un tel contexte, les Ministres MARIANI et MATTEOLI ont demandé, par une lettre du 30 juin au Vice Président KALLAS, de leur accorder un délai supplémentaire afin de trouver un accord sur la répartition des coûts du projet, en vue de la présentation au sein du CIPE du PP2010 et après la définition du phasage imposé, dans une vision pragmatique et responsable, du fait du contexte budgétaire actuel, dont les répercussions ne sont pas sans effets pour nos deux pays et pour l'Union européenne. La délégation italienne souhaite pouvoir bientôt parvenir à un accord sur la répartition, à défaut duquel des conséquences négatives importantes pourraient se produire, notamment sur le plan médiatique.

M. GRESSIER confirme qu'une grande partie du texte a été rédigée. S'agissant de la clé de répartition, M. GRESSIER indique que la proposition italienne s'éloigne fortement des principes du mémorandum, signé - souligne-t-il - par les ministres de ROBIEN et LUNARDI, en présence de M. RAFFARIN et de M. BERLUSCONI. Il estime que des mandats assurant des marges de manœuvre suffisantes à chacune des deux délégations du groupe de négociation sont nécessaires pour arriver à une solution partagée. M. GRESSIER rappelle que, comme la délégation italienne l'avait indiqué fin 2010 dans le cadre du groupe de négociation la répartition des coûts est étroitement liée au thème du phasage et qu'il y a donc lieu de les approuver ensemble. Par ailleurs, la seconde phase de réalisation est d'une importance majeure pour disposer, sur toute la liaison, du grand gabarit pour le passage de l'autoroute ferroviaire. En ce sens, les tunnels de Chartreuse et de Belledonne sont liées aux délais de réalisation de l'Orsiera et de la suite de la liaison vers Turin en Italie.

LB  
M



Il Presidente MASERA sottolinea che sia la parte italiana del progetto sia quella francese sono state modificate dal 2004 ad oggi. Considera che i temi della ripartizione dei costi e del fasaggio realizzativo, ancorché posti oggi su tavoli a diversi livelli in ciascuno dei due Paesi, dovranno poi convergere sul tavolo della CIG, incaricata dall'Accordo del 2001, poi ratificato dai due Parlamenti, di proporre agli Stati in particolare "le caratteristiche delle opere definitive, le modalità della loro realizzazione e del loro finanziamento" (Accordo 2001, art. 9/b/ii). Sarà poi necessario portare in CIPE non solo la scelta del fasaggio ma anche la ripartizione concordata tra i due Paesi. Il CIPE apprezzerà il risparmio nel breve termine di prima fase, ma vorrà presumibilmente considerare anche la fase successiva. Infine ritiene che la Commissione europea, in quanto principale *partner* di questa fase e fondamentale per la prossima, dovrebbe essere associata al progetto nelle forme appropriate.

M. BESSON riafferma la necessità che le due delegazioni del gruppo di negoziazione del nuovo Accordo ricevano indicazioni sui loro margini di manovra per poter progredire e evitare conflitti che possono condurre a perdite di tempo.

Il dott. CROCCO ricorda che è stata formulata una proposta articolata, preventivamente sottoposta al vaglio del CIPE, per venire incontro anche alle richieste della delegazione francese. Non appena sarà disponibile una redazione concordata del punto tra le delegazioni, essa sarà sottoposta alla parte politica per l'approvazione.

M. GRESSIER ricorda la notevole distanza che separa la proposta italiana attuale dal Memorandum 2004, che proveniva da una negoziazione sullo stesso soggetto. Sottolinea inoltre che un avvicinamento delle posizioni suppone che ogni parte non resti

Le président MASERA souligne que tant la partie italienne du projet que la partie française ont été modifiées de 2004 à nos jours. Il estime que les sujets de la répartition des coûts et du phasage, qui sont aujourd'hui évoqués à différents niveaux dans chacun des deux pays, devront ensuite venir sur la table de la CIG, chargée par l'Accord de 2001, ratifié ensuite par les deux Parlements, de proposer aux Etats en particulier « les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement » (Accord 2001, art 9/b/ii). Il sera par la suite nécessaire de présenter au sein du CIPE non seulement le choix du phasage mais aussi la répartition convenue entre les deux Pays. Le CIPE appréciera les économies dans le court terme de la première phase, mais voudra vraisemblablement considérer aussi la phase suivante. M. MASERA estime enfin que la Commission européenne, en tant que partenaire principal de cette phase et partenaire fondamental de la prochaine phase, devrait être associée au projet dans les formes les plus appropriées.

M. BESSON réaffirme la nécessité que les deux délégations du groupe de négociation du nouvel accord reçoivent des indications sur leurs marges de manœuvre afin de pouvoir avancer et éviter des confrontations conduisant à des pertes de temps.

M. CROCCO rappelle qu'une proposition articulée a été formulée, préalablement soumise à l'examen du CIPE, afin de satisfaire également les demandes de la délégation française. Dès qu'une rédaction convenue par les deux délégations sera disponible sur ce point, elle sera soumise à la partie politique pour son approbation.

M. GRESSIER rappelle l'écart très important qui sépare la proposition italienne actuelle du mémorandum de 2004, qui résultait d'une négociation sur le même sujet. Il souligne qu'un rapprochement des positions suppose que chaque partie ne reste pas figée sur la

Lo  
M



ferma sulla propria.

Mr. E TTL, in rappresentanza del Coordinatore BRINKHORST, conferma il pieno impegno della Commissione europea a favore di questo grande progetto infrastrutturale, parte essenziale della rete di trasporti europea. Sulla base della domanda di co-finanziamento presentata dall'Italia e dalla Francia nel 2008, la Commissione ha deciso un contributo di 671,8 M€ per il periodo 2007-2013. Nella sua *mid-term review* dell'ottobre 2010, la Commissione ha esaminato gli avanzamenti di tutti i progetti prioritari, decidendo per diversi di questi di prolungare fino a 2 anni la scadenza, per permettere un sostegno dei progetti in ritardo. In caso un'attività venisse ritardata oltre il 2015, questa non verrebbe finanziata nell'attuale periodo di finanziamento (2007-2013). Tali estensioni di 2 anni, sono state accordate per aiutare alcuni progetti, ma secondo chiare condizioni. Per quanto concerne la Torino-Lione, la *mid-term review* ha mostrato l'esistenza di un reale rischio che, a causa dei ritardi del progetto, non tutti i fondi allocati sarebbero stati utilizzati. La Commissione ha indicato la propria disponibilità ad esaminare una estensione di due anni, fino al 2015 in caso tre condizioni fossero rispettate prima entro fine 2010: conclusioni del nuovo Accordo; l'approvazione del Progetto Preliminare; avvio dei lavori a La Maddalena. Tali tre condizioni non sono state rispettate entro la fine del 2010 ma, in considerazione della particolarità del progetto, la Commissione ha deciso di concedere un lasso di tempo ulteriore ai due Paesi, che si sono impegnati di fronte al Vice-Presidente KALLAS, durante il Consiglio Trasporti di Budapest, a soddisfare le condizioni entro giugno 2011. La Commissione constata che il 30 giugno, grazie ad una decisione difficile del Governo italiano, i lavori a La Maddalena hanno avuto avvio. L'approvazione del PP ed il nuovo Accordo restano invece incompiute. La Commissione non è dunque in grado, allo stato attuale, di preparare una estensione della decisione di finanziamento. La DG

sienne.

M. E TTL, représentant le coordinateur européen M. BRINKHORST, confirme le plein engagement de la Commission européenne en faveur de ce grand projet d'infrastructure, partie essentielle du réseau de transports européen. Sur la base de la demande de cofinancement présentée par l'Italie et par la France en 2008, la Commission a décidé une contribution de 671,8M€ pour la période 2007-2013. Dans sa *mid-term review* du mois d'octobre 2010, la Commission a examiné les avancements de tous les projets prioritaires et a décidé, pour plusieurs de ces derniers, d'en prolonger jusqu'à 2 ans l'échéance, afin de soutenir les projets en retard. Au cas où une activité serait retardée au-delà de 2015, elle ne serait pas financée dans le cadre de la période de financement actuelle (2007/2013). Ces prorogations de 2 ans ont été accordées afin de soutenir certains projets, mais à des conditions bien claires. S'agissant de la liaison Lyon-Turin, la *mid-term review* a fait état du risque réel qu'à cause des retards du projet les fonds alloués pourraient ne pas être utilisés dans leur totalité. La Commission s'est déclarée disponible à examiner une prorogation de deux ans, jusqu'en 2015, au cas où trois conditions seraient remplies avant la fin de 2010 : la conclusion du nouvel accord, l'approbation du projet préliminaire ; le commencement des travaux à La Maddalena. Ces trois conditions n'ont pas été remplies avant la fin de 2010 mais, compte tenu du caractère particulier du projet, la Commission a décidé d'accorder un délai supplémentaire aux deux pays, qui se sont engagés devant le vice président KALLAS, lors du Conseil des transports de Budapest, à satisfaire ces conditions au plus tard en juin 2011. La Commission constate que le 30 juin, grâce à une décision difficile du gouvernement italien, les travaux à La Maddalena ont commencé. L'approbation du PP et le nouvel Accord, au contraire, restent inachevés. La Commission n'est donc pas à même, en l'état, de préparer une prorogation de la décision de financement. La DG Move

LB  
M



Move e l'agenzia delle TEN-T valuteranno – congiuntamente con i due beneficiari – quali attività potranno effettivamente aver luogo prima della fine del 2015 e di preparare conseguentemente la modifica della decisione di finanziamento. La Commissione ed il Coordinatore restano comunque disponibili ad aiutare e consigliare tutti coloro che dovranno promuovere lo sviluppo del collegamento Torino-Lione.

#### **Punto 4**

M. GARNIER, presidente del gruppo TS dall'inizio del 2011, dà conto dell'attività svolta nel primo semestre che si è soprattutto concentrata sull'analisi delle ipotesi di fasaggio. Oltre a questo propone all'approvazione della CIG le Consegne n. 63 "Organizzazione dei soccorsi" (rev. G del 22/2/2010), n. 44 "Norme tecniche – quadro normativo" (rev. I del 2/09/09) e n. 45 "Sicurezza cantieri" (Vol. 1 rev. O del 27/5/2010, vol. 2 rev. Q del 5/07/2010, vol. 3 rev. M del 5/07/2010), che sarà comunque necessario rivedere pochi anni prima della messa in servizio. Infine ha presentato anche il resoconto dell'esercizio di evacuazione sul tunnel ferroviario franco-spagnolo del Perthus. Riguardo l'analisi delle ipotesi di fasaggio, propone di scartare il fasaggio trasversale, che presenta uno scarso interesse economico e constata che l'ipotesi più interessante tra quelle longitudinali presentate da LTF, dopo aver scartato per scarsa economicità l'ipotesi trasversale, è risultata quella denominata 2D, in quanto non prevede opere da demolire in fase definitiva e consente un sensibile risparmio in prima fase ed un sovracosto complessivo limitato a circa 100 Mln €.

Il gruppo NA ha tra l'altro chiesto a due delegazioni tecniche ristrette di analizzare la questione dei sovracosti dovuti al cambio di tracciato in Italia al fine di quantificarli. La complessità della questione ha solo permesso di formulare due approcci teorici diversi. La delegazione francese propone di suddividere

et l'agence des RTE-T évalueront – conjointement avec les deux bénéficiaires – les activités qui pourront effectivement avoir lieu avant la fin de 2015, afin qu'une modification de la décision de financement puisse être le cas échéant préparée. En tout état de cause, la Commission et le coordinateur sont prêts à aider et conseiller tous ceux qui devront promouvoir le développement de la liaison Lyon-Turin.

#### **Point 4**

M. GARNIER, président du groupe TS depuis le début de 2011, fait état de l'activité du premier semestre, activité ayant porté surtout sur l'analyse des hypothèses de phasage. Il propose également à l'approbation de la CIG les Soumissions n° 63 « Organisation des secours » (rév. G du 22/2/2010), n° 44 « Normes techniques – contexte normatif » (rév. I du 2/09/09) et n° 45 « Sécurité des chantiers (Vol. 1, rév. O du 27/5/2010, vol. 2 rév. Q du 5/07/2010, vol. 3 rév. M. du 5/07/2010), soumissions qu'il sera en tout état de cause nécessaire de revoir quelques années avant la mise en service. M. GARNIER présente également le compte rendu de l'exercice d'évacuation concernant le tunnel ferroviaire franco-espagnol du Perthus. S'agissant de l'analyse des hypothèses de phasage, il propose d'écarter le phasage transversal, qui présente peu d'intérêt sur le plan économique, et constate que, parmi les hypothèses de phasage longitudinal présentées par LTF, l'hypothèse la plus intéressante s'est avérée être l'hypothèse dénommée 2D, en ce qu'elle ne prévoit pas d'ouvrages à démolir lors de la phase définitive, permet des économies sensibles durant la première phase et limite le surcoût total à environ 100M€.

Le groupe NA a par ailleurs demandé à deux délégations techniques restreintes d'examiner la question des surcoûts dus au changement de tracé en Italie afin de les quantifier. La complexité de la question n'a permis de formuler que deux approches théoriques différentes. La délégation française propose

LB  
M



il sovraccosto complessivo proporzionalmente al costo di ogni fase che sarebbe quindi ripartito all'82% in prima fase e al 18% in seconda fase. La delegazione italiana invece ritiene che i sovracosti dovrebbero essere ripartiti secondo le opere che vengono realizzate in ciascuna fase.

L'ing. CIALDINI confermando quanto riportato dal collega GARNIER, ricorda che l'Italia alcuni anni fa era nettamente contraria al fasaggio proposto, di tipo trasversale, con una sola canna, inaccettabile per ragioni di impatto sul territorio (18 anni di lavori), di sicurezza e di scarsa capacità. Il fasaggio longitudinale proposto oggi, in particolare l'ipotesi 2D, di cui alla Consegna 71, vol. B, con tunnel completo a due canne, e raccordo alla linea storica a Susa, presenta una riduzione dei costi di circa 17-18 % a fronte di una riduzione di capacità del 20% circa. La capacità massima sarà in linea con la domanda di traffico che difficilmente nei primi anni di servizio di una infrastruttura raggiunge livelli elevati.

Sulla definizione dei sovracosti, confermando la complessità dell'analisi, afferma che è difficile ipotizzare una ripartizione forfettaria dei costi, in quanto non si può imputare una parte del sovraccosto dovuto alle opere di seconda fase, alla prima fase. Sarebbe molto difficile da far accettare a qualsiasi Corte dei Conti di dover pagare dei sovracosti per delle opere che saranno realizzate tra 10 o 20 anni.

Il dott. BOLOGNA, presidente del gruppo GEF da gennaio 2011, riferisce degli esiti della riunione del 18/5, nella quale si è giunti a conclusioni analoghe a quelle del gruppo TS. Le delegazioni hanno infatti scartato l'ipotesi di fasaggio trasversale in ragione del ridotto risparmio del 2,5% a fronte di una notevole diminuzione della capacità. Il gruppo ha esaminato le ipotesi di fasaggio longitudinale, esprimendo il proprio parere favorevole alla soluzione 2D.

de subdiviser le surcoût total au prorata du coût de chaque phase qui serait donc réparti à 82% en première phase et à 18% en seconde phase. La délégation italienne estime au contraire que les surcoûts devraient être répartis selon les ouvrages qui sont réalisés à chaque phase.

M. CIALDINI confirme les propos de son collègue M. GARNIER et rappelle que l'Italie, il y a quelques années, était nettement opposée au phasage de type transversal, avec un seul tube, inacceptable pour des raisons d'impact sur le territoire (18 années de travaux), de sécurité et de faible capacité. Le phasage longitudinal proposé aujourd'hui, en particulier l'hypothèse 2D, visée par la Soumission 71, vol. B, avec un tunnel complet à deux tubes, et un raccordement à la ligne historique à Suse, présente une réduction des coûts d'environ 17-18% par rapport à une réduction de la capacité de 20% environ. La capacité maximale sera en ligne avec la demande de trafic laquelle atteint difficilement des niveaux élevés dans les premières années de service.

Sur la définition des surcoûts, M. CIALDINI confirme la complexité de l'analyse et affirme qu'il est difficile d'envisager une répartition forfaitaire des coûts, car une partie des surcoûts dus aux ouvrages de la seconde phase ne peut être imputée à la première phase. Il serait très difficile de faire accepter à toute cour des comptes de payer des surcoûts pour des ouvrages qui seront réalisés dans 10 ou 20 ans.

M. BOLOGNA, président du groupe JEF depuis janvier 2011, relate les résultats de la réunion du 18 mai, durant laquelle le groupe est parvenu à des conclusions analogues à celles du groupe TS. Les délégations ont en effet écarté l'hypothèse d'un phasage transversal en raison de ses économies limitées, à savoir 2,5%, par rapport à une diminution considérable de la capacité. Le groupe a examiné les hypothèses de phasage longitudinal et a rendu un avis favorable à la

LB  
M



<p>M. REVIAL, in rappresentanza di M. de SAINT-PULGENT assente, esprime l'accordo con il rapporto presentato dal dott. BOLOGNA, in merito alla preferenza, in caso di fasaggio, per la soluzione 2D. Rileva che uno dei maggiori vantaggi del progetto è rappresentato dal servizio di autostrada ferroviaria a grande sagoma e quindi è utile condurre uno studio sulle conseguenze del fasaggio sulla valutazione socio-economica del progetto in particolare per l'impatto sull'autostrada ferroviaria. Ricorda inoltre che il gruppo GEF ha anche studiato le Consegne 41 e 46, e trasmesso a LTF le proprie osservazioni.</p> <p>Il Presidente RAULIN conferma l'intenzione di LTF di prevedere una modellizzazione semplificata per essere in grado di aggiornare in tempi più rapidi gli studi socio economici, ed eventualmente confrontare, se possibile la soluzione fasata con quella completa.</p> <p>Sulla scelta da operare in tema di fasaggio ed in risposta al Presidente MASERA, il Presidente BESSON, dopo aver ringraziato LTF per il rispetto del rigido calendario di realizzazione degli studi corrispondenti e i gruppi di lavoro TS e GEF per aver fornito i loro pareri in tempo utile, conferma, da parte della Delegazione francese, che la soluzione di fasaggio trasversale può essere definitivamente scartata e che, nell'ipotesi di un fasaggio longitudinale, risulta il consenso a favore della soluzione 2D. Sottolinea anche la necessità di non rimandare <i>sine die</i> il passaggio dell'autostrada ferroviaria a grande sagoma, anche se questa non dovesse giungere che in II<sup>a</sup> fase.</p> <p>Sul punto il Presidente MASERA chiede all'ing. TRIGLIA di RFI di dare indicazioni tecniche sugli eventuali problemi riscontrabili per il transito dell'autostrada ferroviaria a grande sagoma durante la prima fase di realizzazione della Parte Comune.</p>	<p>solution 2D.</p> <p>M. REVIAL, représentant M. de SAINT-PULGENT, marque son accord avec le rapport présenté par M. BOLOGNA, au sujet de la préférence, en cas de phasage, pour la solution 2D. Il observe que l'un des avantages majeurs du projet est le service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit et qu'il est donc utile d'entreprendre une étude sur les conséquences du phasage sur l'évaluation socio-économique du projet, en particulier du fait de l'impact sur l'autoroute ferroviaire. M. REVIAL rappelle aussi que le groupe JEF a également étudié les Soumissions 41 et 46 et a transmis ses observations à LTF.</p> <p>Le président RAULIN confirme l'intention de LTF de prévoir une modélisation simplifiée afin d'être à même d'actualiser plus rapidement les études socio-économiques et de comparer, si possible, la solution phasée à la solution complète.</p> <p>En ce qui concerne les choix à opérer en matière de phasage et en réponse au président MASERA, le président BESSON, après avoir remercié LTF pour le respect du calendrier, tendu, de réalisation des études correspondantes et les groupes de travail TS et JEF pour avoir fourni leurs avis en temps utile, confirme, de la part de la délégation française, que la solution de phasage transversal peut être définitivement écartée et que, dans l'hypothèse d'un phasage longitudinal, il apparaît un consensus en faveur de la solution 2D. Il souligne également la nécessité de ne pas différer <i>sine die</i> le passage de l' autoroute ferroviaire à grand gabarit, même s'il n'interviendrait qu'en 2<sup>ème</sup> phase.</p> <p>Sur ce point, le président MASERA demande à M. TRIGLIA, de RFI, de bien vouloir donner des indications techniques sur les possibilités de transit de l'autoroute ferroviaire à grand gabarit durant la première phase de réalisation de la partie commune.</p>
--	--



L'ing. TRIGLIA indica che i lavori di adeguamento della sagoma necessari per il passaggio dell'autostrada ferroviaria sulla linea storica da Bussoleno a Orbassano non dovrebbero presentare particolari difficoltà in quanto non vi sono tunnel ed il sistema proposto con tunnel di base ed interconnessione a Susa, risolve i problemi di pendenza. In territorio francese invece occorre adeguare la sagoma dei tunnel presenti fino ad Aiton e poi soprattutto verso Lione. I problemi risultano soprattutto sulla tratta francese piuttosto che su quella italiana.

M. BESSON precisa che, secondo comunicazioni ufficiali, la Commissione europea sarebbe disponibile, tenuto conto dell'avvio dei lavori a Chiomonte, a spostare il termine per l'approvazione del PP/APS 2010 e per la definizione del nuovo Accordo al 21 settembre prossimo.

Il Presidente MASERA ringrazia M. BESSON per la comunicazione dello spostamento del termine, come anche richiesto dai Ministri, che consentirebbe, ove confermato, al gruppo di negoziatori di presentare entro settembre una proposta alla CIG, come anche previsto dell'Accordo del 2001, unico ad essere stato al momento ratificato nei Parlamenti dei due Paesi, permettendo anche il passaggio in CIPE del PP2010, una volta definita la ripartizione dei costi e quindi l'impegno nel bilancio dello Stato italiano.

Dopo un'ampia discussione la CIG approva il testo di decisione che segue:

*Con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il principio della realizzazione per fasi ed in questo caso adotta la soluzione "2D" per il seguito della progettazione, da sottoporre in tempi brevi, in sede di approvazione del progetto preliminare in*

M. TRIGLIA indique que les travaux de mise au gabarit qui seront nécessaires pour le passage de l'autoroute ferroviaire à grand gabarit sur la ligne historique comprise entre Bussoleno et Orbassano ne devraient pas présenter de difficultés particulières, étant donné l'absence de tunnels et le fait que le système proposé, avec un tunnel de base et une interconnexion à Suse, résout les problèmes de pente. En territoire français, au contraire, il est nécessaire d'adapter le gabarit des tunnels jusqu'à Aiton et puis surtout vers Lyon. Les problèmes concernent donc surtout la section française plutôt que la section italienne.

M. BESSON précise que, selon des informations officielles, la Commission européenne serait disponible, compte tenu du commencement des travaux à Chiomonte, à différer au 21 septembre prochain le délai pour l'approbation de l'APS/PP 2010 et la définition du nouvel accord.

Le président MASERA remercie M. BESSON de cette communication au sujet d'une prorogation du délai, demandée également par les ministres. Cette prorogation permettrait au groupe de négociateurs, au cas où elle serait confirmée, de présenter d'ici le mois de septembre une proposition à la CIG - ainsi que prévu également par l'accord de 2001, le seul accord ayant été à présent ratifié par les Parlements des deux pays - et permettrait également le passage du PP2010 au sein du CIPE, une fois définie la répartition des coûts et donc leur inscription au budget de l'Etat italien.

Suite à une ample discussion, la CIG approuve le texte de décision qui suit :

*Sous réserve des résultats des négociations en cours entre la France et l'Italie pour la répartition des coûts de l'infrastructure ferroviaire, la CIG retient le principe du phasage et dans ce cas adopte la solution technique dénommée « 2D » pour la suite de la conception, à soumettre rapidement dans le cadre de l'approbation sur le plan*

LB  
AM



*linea tecnica da parte degli organi governativi competenti.*

*Il progetto definitivo dovrà prevedere in sede di elaborazione lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell'opera.*

La CIG chiede inoltre a LTF di fornire, non appena disponibili, uno studio semplificato sull'impatto socio-economico di tale soluzione di fasaggio menzionato, nonché di valutare il fabbisogno finanziario attualmente prevedibile riguardo il programma degli studi, dei lavori preliminari, delle acquisizioni fondiari e dei lavori principali fino alla fine del 2015.

Il Presidente RAULIN indica che tali studi saranno realizzati nel più breve tempo possibile, ma non prima di fine ottobre per quanto riguarda lo studio socio-economico e su riserva del fatto che la metodologia semplificata possa essere approvata.

La CIG approva inoltre, su proposta del gruppo TS, le Consegne n. 63 "Organizzazione dei soccorsi" (rev. G del 22/2/2010), n. 44 "Norme tecniche – quadro normativo" (rev. I del 2/09/09) e n. 45 "Sicurezza cantieri" (Vol. 1 rev. O del 27/5/2010, vol. 2 rev. Q del 5/07/2010, vol. 3 rev. M del 5/07/2010).

#### **Punti 5 e 6 (Francia)**

A completamento delle informazioni già fornite riguardanti l'avvio dei lavori della galleria de La Maddalena et le prospettive di approvazione da parte del CIPE del PP/APS in variante, il Presidente RAULIN ricorda i sondaggi in corso al fondo della discenderia di St. Martin al Porte che hanno permesso di scavare per circa 300 metri e i cui dati riguardano la natura dei terreni incontrati risultano piuttosto positivi, in quanto lo scenario "di base" sembra più probabile rispetto a quello "pessimista".

Riferisce anche della dichiarazione di pubblica utilità del progetto sul comune di Villarodin-Bourget del 30 marzo da parte del

*technique de l'avant projet sommaire par les organes gouvernementaux compétents.*

*Lors de l'élaboration de l'avant projet définitif il faudra prévoir l'approfondissement de la réalisation de l'ouvrage.*

Par ailleurs, la CIG demande à LTF de fournir, dès que possible, d'une part une étude simplifiée sur l'impact socio-économique de la solution de phasage évoquée, d'autre part une évaluation des besoins financiers prévisibles concernant le programme des études, des travaux préliminaires, des acquisitions foncières et des travaux principaux jusqu'à fin 2015.

Le président RAULIN indique que ces études seront réalisées dans les meilleurs délais, mais pas avant fin octobre en ce qui concerne l'étude socio-économique et sous réserve que la méthodologie simplifiée puisse être validée.

La CIG approuve également, sur proposition du groupe TS, les Soumissions n° 63 « Organisation des secours » (rév. G du 22/2/2010), n° 44 « Normes techniques – contexte normatif » (rév. I du 2/09/09) et n° 45 (Sécurité des chantiers) (Vol. 1 rév. O du 27/5/2010, vol. 2 rév. Q du 5/07/2010, vol. 3 rév. M du 5/07/2010).

#### **Points 5 et 6 (France)**

En complément des informations déjà données concernant l'engagement des travaux de la galerie de La Maddalena et les perspectives d'approbation de l'APS/PP modificatif par le CIPE, le président RAULIN évoque les sondages en cours au pied de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte qui ont permis de creuser sur environ 300 m et dont les enseignements concernant la nature des terrains rencontrés sont à ce jour plutôt positifs, le scénario « de base » semblant plus probable que le scénario « pessimiste ».

Il évoque également l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet sur la commune de Villarodin – Bourget, pris le 30 mars par

LB  
M



<p>Prefetto della savoia, che consente di disporre di una dichiarazione di pubblica utilità completa sulla totalità del tracciato francese della Parte comune della sezione internazionale.</p>	<p>M. le préfet de Savoie, ce qui permet désormais de disposer d'une déclaration d'utilité publique complète sur la totalité du tracé français de la partie commune de la section internationale.</p>
<p>M. SAINTILLAN precisa che una fase istruttoria è stata avviata per l'insieme degli accessi lato Francia, la "conferenza inter amministrativa", che raccoglierà le osservazioni delle amministrazioni interessate. Ciò permetterà di finalizzare il dossier che sarà sottoposto al parere del pubblico nell'ambito dell'inchiesta di pubblica utilità, il cui obiettivo di avvio è la fine del 2011.</p>	<p>M. SAINTILLAN précise qu'une phase d'instruction a désormais été engagée pour l'ensemble des accès du côté français, la « conférence inter administrative », qui recueillera les observations des administrations concernées. Ceci permettra de finaliser le dossier qui sera soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, dont l'objectif de lancement est la fin de l'année 2011.</p>
<p><b>Punto 7</b></p>	<p><b>Point 7</b></p>
<p>M. FLOURENS e l'ing. CIALDINI riferiscono di diverse riunioni, tenute o programmate tra maggio e luglio, con la presenza di RFI e RFF e la partecipazione delle amministrazioni dei due Paesi, allo scopo di definire le condizioni per la riapertura alla circolazione ferroviaria dei due binari del tunnel storico. La questione principale riguarda il rispetto, nel tempo, della nuova sagoma (B+) e la realizzazione dei lavori di manutenzione destinati a garantire tale rispetto, tenendo conto delle caratteristiche diverse applicate in Francia ed in Italia, per i lavori che hanno consentito la nuova sagoma.</p>	<p>M. FLOURENS et M. CIALDINI évoquent différentes réunions, tenues ou programmées entre mai et juillet, associant RFF et RFI avec la participation des administrations des deux pays, pour définir les conditions de la réouverture à la circulation des trains des deux voies du tunnel historique. La question principale concerne le respect, dans la durée, du nouveau gabarit (B1) et la réalisation des travaux de maintenance destinés à garantir ce respect, compte tenu des caractéristiques différentes retenues, en France et en Italie, pour les travaux ayant permis d'obtenir ce nouveau gabarit.</p>
<p>Il Presidente MASERA sottolinea che la sicurezza del tunnel attuale e le sue modalità di esercizio non competono alla CIG, ma la relativa informazione è importante.</p>	<p>Le président MASERA souligne que la sécurité du tunnel actuel et ses modalités d'exploitation ne relèvent pas de la CIG mais que l'information de celle-ci est importante.</p>
<p>Il Prefetto MIRMAND si rammarica di tale mancanza di competenza della CIG in merito e ricorda diverse questioni legate all'applicazione del piano di sicurezza binazionale, per il quale la parte francese è in attesa di una risposta sulla versione inviata alla parte italiana a marzo.</p>	<p>Le préfet MIRMAND regrette l'absence actuelle de compétence de la CIG et évoque différentes questions liées à la mise à jour du plan de secours binational, pour lequel la partie française est en attente d'une réponse sur la version transmise à la partie italienne en mars.</p>
<p>M SAINTILLAN riferisce che da parte francese, della problematica si occupa il Vice Direttore incaricato dei trasporti, M.</p>	<p>M. SAINTILLAN indique que, pour la partie française, ce sujet est suivi par M. CHEVALIER, sous-directeur au ministère</p>

LB  
M



CHEVALIER e ricorda l'intervento con il quale il Ministro MARIANI ha sottolineato la situazione imbarazzante attuale sia per l'Italia che per la Francia in quanto, nonostante i lavori effettuati ed i fondi utilizzati, ancora non si è in grado di riprendere il servizio ferroviario normale. Il Ministro auspica che al più presto possibile si possano aprire i due binari, al fine di accrescere la capacità ferroviaria ed in particolare del servizio di autostrada ferroviaria.

Il Presidente MASERA chiudendo il punto, auspica che la CIG, tenuto conto dell'importanza della linea storica per il progetto, sia tenuta informata degli sviluppi, soprattutto in caso fossero necessari particolari interventi a favore del servizio.

#### **Punto 8**

In chiusura di riunione la CIG delega il Presidente, in accordo con il Capo della Delegazione francese, la possibilità di comunicare a LTF, a seguito dell'approvazione del PP/APS 2010 in variante da parte del CIPE, l'autorizzazione ad avviare la revisione della progettazione definitiva.

La data della prossima riunione della Commissione intergovernativa, che dovrebbe aver luogo in Francia, sarà definita successivamente, eventualmente anche d'intesa con la Commissione europea.

Il Presidente

Rainer MASERA



chargé des transports, et rappelle les propos par lesquels le ministre MARIANI a souligné le caractère inconfortable de la situation actuelle, tant pour la France que pour l'Italie, car il n'a pas encore été possible de reprendre un service ferroviaire normal malgré les travaux effectués et les fonds utilisés. Le Ministre souhaite que l'ouverture des deux voies intervienne dans les meilleurs délais, afin d'accroître la capacité ferroviaire, notamment celle du service d'autoroute ferroviaire.

Le président MASERA, en concluant sur ce point, souhaite que la CIG, compte tenu de l'importance de la ligne historique pour le projet, soit mise au courant des développements ultérieurs, notamment dans le cas où des interventions particulières en faveur du service seraient nécessaires.

#### **Point 8**

En clôture de la réunion, la CIG délègue au président, en accord avec le président de la délégation française, la possibilité d'autoriser LTF à commencer la révision de l'APD/PD, après la délibération du CIPE portant approbation de l'APS/PP modificatif 2010.

La date de la prochaine réunion de la Commission intergouvernementale, qui devrait avoir lieu en France, sera fixée ultérieurement.

Le chef de la délégation française

Louis BESSON



LB



1° pag. sostituito  
per meno errore  
nelle date in  
intestazione -  
ll

45<sup>a</sup> riunione del ~~22~~ <sup>ottobre</sup> dicembre 2010

45<sup>ème</sup> réunion du ~~22~~ <sup>octobre</sup> décembre 2010

Conclusioni	Conclusions
<p>La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha tenuto la sua 45<sup>a</sup> riunione il 6 luglio 2011 presso l'Aula della Biblioteca del Ministero italiano delle infrastrutture e trasporti a Roma.</p> <p>Erano presenti:</p> <p><b>-per la delegazione francese:</b> M. Louis BESSON, Presidente della Delegazione francese della CIG.</p> <p><i>Membri titolari:</i> M. Christophe SAINTILLAN, MEDDTL (trasporti).</p> <p><i>Membri supplenti:</i> M. Christophe MIRMAND, Prefetto della Savoia, Ministero dell'interno, M. Maël ROBIN, Ministero del bilancio, M. Jean LOHEST, Ministero degli affari esteri.</p> <p><i>Comitati e gruppi di lavoro:</i> M. Claude GRESSIER, Delegato interministeriale per la Torino-Lione, Ministero dell'ecologia, M. Pierre GARNIER, gruppo tecnico e sicurezza, M. Thomas REVIAL, segretario del gruppo di lavoro GEF.</p> <p><i>Segretariato generale:</i> M. Thierry LOUIS, segretario generale, MEDDTL, M. Eric VACHET, vice segretario generale, MEDDTL, M. Alpha DIALLO, MEDDTL.</p> <p><b>- per la delegazione italiana :</b> Prof. Rainer MASERA, Presidente della CIG.</p> <p><i>Membri titolari:</i> On. Roberto COTA, Presidente Regione Piemonte, Dott. Domenico CROCCO, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, MIT, Dott. Lorenzo QUINZI, Ministero</p>	<p>La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 45<sup>ème</sup> réunion le 6 juillet 2011 dans la salle de la bibliothèque du ministère italien des infrastructures et des transports à Rome.</p> <p>Étaient présents :</p> <p><b>- pour la délégation française:</b> M. Louis BESSON, président de la délégation française à la CIG.</p> <p><i>Membres titulaires:</i> M. Christophe SAINTILLAN, MEDDTL (transports).</p> <p><i>Membres suppléants:</i> M. Christophe MIRMAND, préfet de la Savoie, ministère de l'intérieur, M. Maël ROBIN, ministère du budget; M. Jean LOHEST, ministère des affaires étrangères.</p> <p><i>Comités et groupes de travail:</i> M. Claude GRESSIER, délégué interministériel à la Lyon-Turin – ministère de l'écologie, M. Pierre GARNIER, groupe technique et sécurité, M. Thomas REVIAL, secrétaire du groupe de travail JEF.</p> <p><i>Secrétariat général:</i> M. Thierry LOUIS, secrétaire général, MEDDTL, M. Eric VACHET, secrétaire général adjoint, MEDDTL, M. Alpha DIALLO, MEDDTL.</p> <p><b>- pour la délégation italienne :</b> M. Rainer MASERA, président de la CIG.</p> <p><i>Membres titulaires:</i> M. Roberto COTA, président de la Région Piémont, M. Domenico CROCCO, ministère des infrastructures et des transports, MIT, M. Lorenzo QUINZI, ministère de</p>

LB  
M