

47^a riunione del 20 dicembre 2011
47^{ème} réunion du 20 décembre 2011

Conclusioni	Conclusions
<p>La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha tenuto la sua 47^a riunione il 20 dicembre 2011 presso l'aula della Biblioteca del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a Roma.</p> <p>Erano presenti:</p> <p>-per la delegazione francese: M. Louis BESSON, Presidente della Delegazione francese della CIG.</p> <p><i>Membri supplenti:</i> M. Christophe MIRMAND, Prefetto della Savoia, Ministero dell'interno, M.me Bernadette LACLAIS, Vice-presidente della Regione Rhône-Alpes,</p> <p><i>Comitati e gruppi di lavoro:</i> M. Claude GRESSIER, Delegato interministeriale per il progetto Torino-Lione, MEDDTL, M. Noël de SAINT-PULGENT, Capo delegazione francese del gruppo GEF, M. Pierre GARNIER, Presidente del 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. Sylvain GLANTENAY, vice segretario generale, MEDDTL, M. Alpha DIALLO, MEDDTL.</p> <p>- per la delegazione italiana : 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 dell'economia e delle finanze, MEF.</p> <p><i>Membri supplenti:</i></p>	<p>La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 47^{ème} réunion le 20 décembre 2011 dans la salle de la bibliothèque du ministère des infrastructures et des transports, à Rome.</p> <p>Étaient présents :</p> <p>- pour la délégation française: M. Louis BESSON, président de la délégation française à la CIG.</p> <p><i>Membres suppléants:</i> M. Christophe MIRMAND, préfet de la Savoie, ministère de l'intérieur, Mme Bernadette LACLAIS, Vice-président de la Région Rhône-Alpes,</p> <p><i>Comités et groupes de travail:</i> M. Claude GRESSIER, délégué interministériel au projet Lyon-Turin – MEDDTL, M. Noël de SAINT-PULGENT, chef de la délégation française du groupe JEF, M. Pierre GARNIER, président du 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. Sylvain GLANTENAY, secrétaire général adjoint, MEDDTL, M. Alpha DIALLO, MEDDTL.</p> <p>- pour la délégation italienne : 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 l'économie et des finances, MEF.</p> <p><i>Membres suppléants:</i></p>

Min. Plen. Mauro CONCIATORI, Ministero degli affari esteri, MAE,
Dott. Giampaolo BOLOGNA, Ministero dell'economia e delle finanze, MEF,
Dott.ssa Barbara BONINO, Assessore ai trasporti della Regione Piemonte,
Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministero dell'ambiente,
Ing. Aldo MANTO, Direttore trasporti Regione Piemonte,
Dott. Maurizio GATTO, Prefettura di Torino.
Comitati e gruppi di lavoro
Ing. Pasquale CIALDINI, Presidente Gdl TS, *Segretariato generale:*
Dott. Crescenzo RAJOLA, segretario generale, struttura di missione Torino-Lione,
Dott. Marco MENNA, segretario tecnico TS,
Dott.ssa Carla SIGNORIELLO, struttura di missione Torino-Lione.

Invitati :

M. Laurens Jan BRINKHORST, Coordinatore PP6,
Arch. Mario VIRANO, Commissario Straordinario per la Valle Susa,
M. Christophe SAROLI, Capo del polo IDD – Ambasciata di Francia a Roma,
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, Chargé de mission coopérations - Regione Rhône-Alpes.

* * *

1. *Approvazione dell'ordine del giorno;*
2. *Approvazione delle conclusioni della CIG dell'11 ottobre 2011;*
3. *Presentazione, discussione e approvazione del testo del nuovo accordo trasmesso dal gruppo di*

M. Mauro CONCIATORI, ministère des affaires étrangères, MAE,
M. Giampaolo BOLOGNA, ministère de l'économie et des finances, MEF,
Mme Barbara BONINO, assesseur aux transports de la Région Piémont,
M. Carlo DI GIANFRANCESCO, ministère de l'environnement.

M. Aldo MANTO, directeur des transports de la Région Piémont,
M. Maurizio GATTO, préfecture de Turin.
Comités et groupes de travail
M. Pasquale CIALDINI, président du Gdt TS, *Secrétariat général:*

M. Crescenzo RAJOLA, secrétaire général, structure de mission Lyon-Turin,
M. Marco MENNA, secrétaire technique TS.
Mme Carla SIGNORIELLO, structure de mission Lyon-Turin.

Invités :

M. Laurens Jan BRINKHORST, Coordinateur PP6,
M. Mario VIRANO, commissaire extraordinaire pour le Val de Suse,
M. Christophe SAROLI, Chef du Pôle IDD – Ambassade de France à Rome,
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, Chargé de mission coopérations - Région Rhône-Alpes.

* * *

1. *Approbation de l'ordre du jour ;*
2. *Approbation des conclusions de la CIG du 11 octobre 2011 ;*
3. *Présentation, discussion et approbation du texte du nouvel accord transmis par le groupe de négociation en vue de son*

negoziazione in vista dell'invio agli Stati;

- 4. Presentazione da parte di LTF del programma 2012 e anni seguenti;*
- 5. Rapporto/resoconto della riunione del 1° dicembre dei gruppi di lavoro TS e GEF;*
- 6. Discussione e decisione della CIG sul programma di LTF;*
- 7. Stato del progetto in Italia ed in Francia;*
- 8. Informativa sulle questioni inerenti la riapertura a due binari del tunnel ferroviario del Fréjus;*
- 9. Informativa sull'avanzamento della gara per il servizio commerciale di AF;*
- 10. Calendario delle prossime riunioni della CIG.*

* * *

Il Ministro dello Sviluppo economico, delle infrastrutture e dei trasporti, Prof. Corrado PASSERA, apre la 47° riunione della CIG salutandoli tutti i presenti e congratolandosi per l'importante passo in avanti per la realizzazione del progetto rappresentato dal raggiungimento dell'intesa nel gruppo di negoziazione sul testo del nuovo Accordo intergovernativo. L'avvio del cantiere de La Maddalena, l'approvazione del PP/APS 2010 e la definizione dell'Accordo consentono il rispetto del calendario concordato con la Commissione europea (CE) e permettono la conferma della candidatura del progetto per il cofinanziamento europeo fino al livello del 40% dei costi. Conferma la priorità che il Governo italiano attribuisce a questo progetto di grandissima portata sia tecnica che politica a livello europeo. Non si tratta solo di collegare due Paesi ma di realizzare un collegamento est-ovest di cui l'Europa ha un fondamentale bisogno e che rappresenterà un esempio in futuro per altre nazioni. Riferisce dell'intenzione comune con il Ministro francese MARIANI, di poter firmare l'Accordo entro il prossimo febbraio e quindi di presentarlo alla ratifica parlamentare. Sottolinea poi l'importante lavoro svolto dall'Osservatorio, nonostante le

envoi aux Etats ;

- 4. Présentation par LTF du programme 2012 et des années suivantes ;*
- 5. Rapport/compte rendu de la réunion du 1^{er} décembre des groupes de travail technique et sécurité et JEF ;*
- 6. Discussion et décision de la CIG sur le programme de LTF ;*
- 7. Etat du projet en Italie et en France ;*
- 8. Information sur les questions concernant la réouverture à deux voies du tunnel ferroviaire du Fréjus ;*
- 9. Information sur l'avancement de l'appel d'offre pour le service commercial d'AF ;*
- 10. Calendrier des prochaines réunions de la CIG.*

* * *

Le ministre du développement économique, des infrastructures et des transports, M. Corrado PASSERA, ouvre la 47^{ème} réunion de la CIG et salue toutes les personnes présentes en se félicitant de l'important pas en avant, pour la réalisation du projet, représenté par l'accord du groupe de négociation sur le texte du nouvel Accord intergouvernemental. L'ouverture du chantier de La Maddalena, l'approbation du PP/APS 2010 et la finalisation de l'Accord permettent de respecter le calendrier convenu avec la Commission européenne (CE) et de confirmer la candidature du projet pour un cofinancement européen à hauteur de 40% des coûts. M. PASSERA confirme la priorité que le Gouvernement italien attribue à ce projet de très grande envergure aussi bien technique que politique à l'échelle européenne. Il ne s'agit pas seulement de relier deux Pays mais de réaliser une liaison est-ouest dont l'Europe a grand besoin et qui représentera un exemple à l'avenir pour les autres nations. M. PASSERA fait état de son intention, partagée par le ministre français, M. MARIANI, de pouvoir signer l'Accord au plus tard au mois de février prochain, pour le soumettre ensuite à la ratification parlementaire. M. PASSERA souligne également l'important travail accompli par l'Observatoire, malgré les

contrarietà, che potrà rappresentare un modello per gestire il rapporto con il territorio per opere di simile portata ed ha permesso l'avvio del primo cantiere in Italia. Ha infine sottolineato che un simile investimento va programmato con attenzione nell'attuale contesto di rigore economico imposto dalla crisi finanziaria.

1. Approvazione dell'ordine del giorno

Una volta approvato l'ordine del giorno, il Presidente MASERA apre la riunione.

2. Approvazione delle conclusioni della CIG dell'11 ottobre 2011

Le conclusioni della 46° riunione della CIG dell'11 ottobre vengono approvate.

3. Presentazione, discussione e approvazione del testo del nuovo accordo trasmesso dal gruppo di negoziazione in vista dell'invio agli Stati

Il Presidente MASERA, invita i co-Presidenti del gruppo di negoziazione a presentare il contenuto del nuovo Accordo.

M. GRESSIER ripercorre brevemente il testo del nuovo Accordo (NA) composto da 28 articoli suddivisi in 7 titoli, concordati tra le due delegazioni per rispondere al mandato dei Ministri del 17 dicembre 2007. Il NA definisce in particolare la nuova Parte Comune, la cui parte transfrontaliera rappresenta le opere da realizzare nella prima delle fasi di realizzazione, la *governance* del nuovo Promotore pubblico, suddivisa in maniera paritaria tra i due Stati e posta sotto la loro autorità senza intermediari, stabilendo la sede legale a Chambéry e la Direzione operativa a Torino. Ridefinisce le competenze della CIG, inserisce un rappresentante della CE e delle Regioni Piemonte e Rhône-Alpes in qualità di membri senza diritto di voto nel CdA del Promotore. Definisce il diritto applicabile dal Promotore e il diritto del lavoro. Menziona inoltre le modalità di trasferimento di attivi e passività dal Promotore attuale, LTF Sas al nuovo Promotore. Stabilisce i principi delle

difficultés rencontrées, qui pourra représenter un modèle de gestion des relations avec le territoire pour des ouvrages de même envergure et qui a permis l'ouverture du premier chantier en Italie. M. PASSERA souligne enfin qu'un tel investissement doit être programmé avec attention dans le contexte actuel de rigueur économique imposé par la crise financière.

1. Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour ayant été approuvé, M. le président MASERA ouvre la réunion.

2. Approbation des conclusions de la CIG du 11 octobre 2011

Les conclusions de la 46^{ème} réunion de la CIG du 11 octobre sont approuvées.

3. Présentation, discussion et approbation du texte du nouvel accord transmis par le groupe de négociation en vue de son envoi aux Etats

M. le président MASERA invite les co-présidents du groupe de négociation à présenter le contenu du nouvel Accord.

M. GRESSIER passe rapidement en revue le texte du nouvel Accord (NA), comportant 28 articles divisés en 7 titres, convenu entre les deux délégations pour répondre au mandat donné par les ministres le 17 décembre 2007. Le NA définit notamment la nouvelle partie commune, dont la section transfrontalière représente les ouvrages à réaliser lors de la première des phases de travaux, la *gouvernance* paritaire entre les deux Etats du nouveau promoteur public, placé sous leur autorité sans intermédiaire, son siège social étant établi à Chambéry et la direction opérationnelle à Turin. Le NA redéfinit les compétences de la CIG et introduit des représentants de la CE et des Régions Piémont et Rhône-Alpes au sein du CA du promoteur, sans droit de vote. Le NA définit le droit applicable par le promoteur et le droit du travail. Le NA évoque également les modalités de transfert des droits et obligations du promoteur actuel, LTF Sas, au nouveau promoteur. Le NA définit les principes des

misure che gli Stati attueranno per favorire il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Ricorda infine che il testo è all'esame del Ministero degli affari esteri per una verifica della forma.

Il dott. CROCCO conferma l'analitica presentazione effettuata da M. GRESSIER e coglie l'occasione di ringraziare tutti coloro che hanno contribuito ad ottenere questo storico risultato: componenti del gruppo di negoziazione, consulenti, Ministeri delle infrastrutture, reti ferroviarie e Segretariati generali della CIG.

Il Presidente MASERA dopo aver ancora una volta ringraziato quanti hanno collaborato alla definizione del testo, invita i presenti ad esprimere eventuali osservazioni.

Mr. BRINKHORST esprime la soddisfazione della CE per il risultato raggiunto grazie al lavoro in particolare di M. GRESSIER e del dott. CROCCO, con il contributo vigile dei Presidenti MASERA e BESSON. Si tratta di un documento strategico non solo per i due Paesi ma anche per l'Europa, che permette una collaborazione più attiva della CE. Nel ricordare la proposta della CE di una contribuzione al progetto del 40%, sottolinea che sarà poi compito dei Governi di dare alla CE i mezzi che permettano di confermarla.

Il Presidente MASERA sottolinea l'importanza di rispettare il calendario realizzativo concordato con la CE, anche al fine di avere accesso al contributo maggiorato del 40%, come affermato dal Vice-Presidente KALLAS alle TEN-T Days di Anversa.

Constatata l'assenza di osservazioni al testo proposto dal gruppo di negoziazione, la CIG approva il nuovo Accordo, come trasmesso con lettera apposita sottoscritta dai quattro co-Presidenti: CROCCO e BOLOGNA, GRESSIER e de SAINT-PULGENT.

mesures que les Etats mettront en place afin d'encourager le report modal du fret de la route vers le fer. M. GRESSIER rappelle enfin que le texte est à l'examen du ministère des affaires étrangères qui en vérifiera l'aspect formel.

M. CROCCO confirme la présentation analytique effectuée par M. GRESSIER et saisit l'occasion pour remercier tous ceux qui ont contribué à l'atteinte de ce résultat historique: les membres du groupe de négociation, les conseils, les ministères des infrastructures, les réseaux ferroviaires et les secrétariats généraux de la CIG.

M. le président MASERA, après avoir remercié encore une fois tous ceux qui ont contribué à la rédaction du texte, invite les personnes présentes à formuler d'éventuelles observations.

M. BRINKHORST exprime la satisfaction de la CE pour le résultat obtenu grâce en particulier au travail de M. GRESSIER et de M. CROCCO, avec la contribution vigilante des présidents, MM. MASERA et BESSON. Il s'agit d'un document stratégique non seulement pour les deux pays mais aussi pour l'Europe, qui permet une collaboration plus active de la CE. En évoquant la proposition de la CE de contribuer au projet à 40%, M. BRINKHORST souligne qu'il appartiendra aux gouvernements de donner à la CE les moyens permettant de la confirmer.

M. le président MASERA souligne l'importance de respecter le calendrier opérationnel convenu avec la CE, afin d'avoir également accès à la contribution majorée de 40%, ainsi que l'a affirmé le Vice-président KALLAS aux TEN-T Days d'Anvers.

Ayant constaté l'absence d'observations sur le texte proposé par le groupe de négociation, la CIG approuve le nouvel Accord, ainsi qu'il a été transmis par une lettre signée par les quatre co-présidents: MM. CROCCO et BOLOGNA, MM. GRESSIER et de SAINT-

<p>4. Presentazione da parte di LTF del programma 2012 e anni seguenti</p> <p>Il Presidente di LTF, M. RAULIN, riferisce in merito al Programma di attività 2012 e successivi approvato dal CdA di LTF del 16 dicembre. Il programma prevede, per il 2012, l'avvio della revisione del Progetto Definitivo, con inizio il 9 gennaio e completamento a fine anno, e lo scavo della galleria de La Madalena, che, in virtù della firma in mattinata del contratto con il raggruppamento guidato da CMC, potrà essere avviato non appena saranno disponibili i terreni dove è previsto l'imbocco. L'importo previsto per il 2012 è di 39,97 M€, di cui 32,47 (per: galleria de La Maddalena, committenza e consulenza legale) nell'ambito del programma finanziario ripartito tra i due Stati di 817,8 M€ e 7,5 M€ (per prescrizioni CIPE a galleria de La Maddalena) nell'ambito del programma a totale carico dell'Italia di 83,2 M€.</p> <p>Il Presidente MASERA, aprendo la discussione sul punto, sottolinea l'importanza dell'accordo raggiunto con il raggruppamento aggiudicatario e ringrazia LTF per aver saputo pilotare la questione giuridica legata a questo contratto sospeso per diversi anni. La soluzione trovata dissipa i timori espressi in passato della necessità di una nuova gara. Riferisce inoltre che, su richiesta da parte italiana, LTF ha fornito una tabella con gli fabbisogni finanziari della società fino al 2015 suddivisi per i due Stati e la Commissione europea, che potrà anche essere utile in vista di futuri incontri dei Ministri incaricati dei trasporti.</p> <p>Il dott. QUINZI precisa che la tabella deve indicare, oltre ai fabbisogni, anche le eventuali fonti di copertura, anche già esistenti.</p> <p>Nell'esprimere l'accordo della CIG al programma proposto, il Presidente MASERA</p>	<p>PULGENT.</p> <p>4. Présentation par LTF du programme 2012 et des années suivantes</p> <p>Le président de LTF, M. RAULIN, évoque le programme d'activité 2012 et des années suivantes, approuvé par le CA de LTF le 16 décembre. Le programme prévoit, pour l'année 2012, la révision du Projet Définitif, qui doit commencer le 9 janvier et s'achever à la fin de l'année, et le creusement de la galerie de La Maddalena lequel, grâce à la signature dans la matinée du contrat avec le groupement dont le chef de file est CMC, pourra débuter dès que les terrains nécessaires à la réalisation de la tête de la galerie seront disponibles. Le montant prévu pour 2012 est de 39,97M€, dont 32,47 (pour la galerie de La Maddalena, la maîtrise d'ouvrage et les activités de conseil juridique) dans le cadre du programme financier réparti entre les deux Etats de 817,8 M€ et 7,5 M€ (liés aux prescriptions du CIPE pour la galerie de La Maddalena) dans le cadre du programme de 83,2 M€ entièrement à la charge de l'Italie.</p> <p>M. le président MASERA ouvre la discussion sur ce point, en soulignant l'importance de l'accord atteint avec le groupement adjudicataire et en remerciant LTF pour avoir su traiter la question juridique liée à ce contrat laissé en suspens pendant plusieurs années. La solution trouvée dissipe les craintes exprimées par le passé quant à la nécessité d'un nouvel appel d'offre. M. MASERA indique également que LTF, à la demande de la partie italienne, lui a fourni un tableau des besoins de financement de la société jusqu'en 2015, répartis entre les deux Etats et la Commission européenne, tableau qui pourra s'avérer également utile en vue des futurs rencontres entre les ministres chargés des transports.</p> <p>M. QUINZI précise que le tableau doit indiquer non seulement les besoins mais aussi les ressources, éventuellement déjà existantes.</p> <p>En exprimant l'accord de la CIG sur le programme proposé, M. le président</p>
--	---

invita i rappresentanti dei Ministeri interessati a completare il lavoro tecnico con il supporto di LTF in vista di una programmazione su base triennale.

5. Rapporto/resoconto della riunione del 1° dicembre dei gruppi di lavoro TS e GEF;

Sul punto M. CHABERT presenta le risposte fornite da LTF alle quattro richieste di approfondimento formulate dalla CIG, trasmesse con lettera del 24 ottobre.

i. Analisi dei principali scenari per i contratti dei lavori principali.

Considerate le richieste della CIG ed i riferimenti giuridici nazionali e comunitari, LTF propone per le opere civili sia in Italia sia in Francia uno o più appalti nell'ambito di contratti di lavori classici, mentre per gli impianti, un contratto unico che include la revisione della progettazione, la realizzazione ed eventualmente la manutenzione, in caso di ricorso al PPP. Il diritto francese consente tale divisione in diversi appalti.

M. de SAINT-PULGENT, rilevando l'importanza di una Direzione globale dei lavori definitivi esternalizzata rispetto a LTF, riguardo la divergenza di posizione tra le delegazioni sul numero degli appalti prevedibili, considera che se si ha un numero eccessivo di appalti si favoriscono le intese tra le imprese a detrimento della concorrenza e aumentano i rischi di interfaccia. La procedura negoziata con dialogo competitivo è d'altra parte appropriata.

Il dott. BOLOGNA esprime una preferenza per una divisione in almeno tre appalti, sia dei lavori in Italia sia in Francia, proprio allo scopo di favorire la concorrenza. Infatti sono poche le imprese che in Europa avrebbero la forza economica per partecipare a gare per contratti globali.

MASERA invite les ministères concernés à compléter le travail technique avec l'aide de LTF, en vue d'une programmation triennale.

5. Rapport/compte rendu de la réunion du 1^{er} décembre des groupes de travail technique et sécurité et JEF

Sur ce point, M. CHABERT présente les réponses fournies par LTF aux quatre demandes d'approfondissement formulées par la CIG et transmises par lettre du 24 octobre.

i. Analyse des principaux scénarios pour les contrats des travaux principaux.

Compte tenu des demandes de la CIG et des références juridiques nationales et communautaires, LTF propose, pour les travaux de génie civil, aussi bien en Italie qu'en France, un ou plusieurs marchés dans le cadre de contrats de travaux classiques, alors que pour les équipements, LTF propose un contrat unique incluant révision du projet / conception, réalisation et, éventuellement, la maintenance en cas de recours au PPP. Le droit français permet une telle division en différents marchés.

M. de SAINT-PULGENT souligne l'importance d'une maîtrise d'œuvre générale des travaux définitifs qui soit externe à LTF. S'agissant des positions divergentes des deux délégations au sujet du nombre de marchés à prévoir, M. de SAINT-PULGENT estime qu'un nombre excessif de marchés favorise les ententes entre les entreprises au détriment de la concurrence et augmente les risques d'interface. La procédure négociée avec un dialogue compétitif est par ailleurs appropriée.

M. BOLOGNA exprime sa préférence pour une division en au moins trois marchés, pour les travaux aussi bien en France qu'en Italie, afin précisément d'encourager la concurrence. En effet, très peu d'entreprises en Europe auraient la capacité économique de participer à des appels d'offres pour des contrats globaux.

Il dott. CROCCO considera che la questione del numero di lotti sia di ordine tecnico e non di stretta attualità. Continuare tale discussione rischia di non portare a nessuna conclusione. Ritiene invece saggio al momento di fissare l'orientamento ed in futuro di definire il numero degli appalti da porre in appalto.

Il Presidente RAULIN conferma che la decisione sul numero degli appalti può essere assunta in seguito, ovvero nella fase di revisione del Progetto Definitivo.

In conclusione, la CIG accetta l'orientamento proposto da LTF; costruzione delle opere civili con almeno due appalti di lavori classici, installazione degli impianti con un unico contratto di progettazione e realizzazione (Contraente generale) o in partenariato pubblico-privato.

ii. *Lavori prevedibili a partire dalla discenderia di St-Martin-la-Porte.*

In considerazione della risoluzione delle incertezze limitata ai primi 350 m, LTF propone di realizzare una galleria geognostica in direzione di La Praz della massima lunghezza possibile. Il relativo contratto potrebbe prevedere nella parte fissa una galleria ad est con fresa in direzione di La Praz ed una galleria ad ovest con un ramo a "Y" e scavo in direzione del piede della discenderia esistente al fine di risolvere le incertezze residue rilevanti in termini di tempi e costi. Il costo di questa parte fissa ammonterebbe a 447 M€ (€ costanti 2010). Il contratto prevedrebbe inoltre una parte condizionale A) per lo scavo meccanizzato della seconda canna sempre in direzione di La Praz ed una parte condizionale B) per lo scavo in tradizionale delle due canne in direzione di St. Jean de Maurienne. Per realizzare tale programma è necessario avviare all'inizio del 2012 la preparazione dei dossier di gara e le procedure territoriali per il cantiere ed i

M. CROCCO considère que la question du nombre de lots est de nature technique et n'est pas actuelle. Continuer cette discussion risque de n'aboutir à aucune conclusion. M. CROCCO, au contraire, considère à présent plus sage de fixer une orientation et de définir ultérieurement le nombre de marchés à passer.

Le Président RAULIN confirme que la décision sur le nombre de marchés peut être prise par la suite, à l'occasion de la révision du Projet Définitif.

En conclusion, la CIG retient les orientations proposées par LTF : construction du génie civil selon au moins deux marchés de travaux classiques, installation des équipements dans le cadre d'un unique contrat de conception-réalisation ou de partenariat public-privé.

ii. *Travaux envisageables à partir de la descenderie de St-Martin-la-Porte.*

Comme les incertitudes levées ne concernent que les 350 premiers mètres, LTF propose de réaliser une galerie de reconnaissance en direction de LA PRAZ aussi longue que possible. Le contrat correspondant pourrait prévoir, pour la tranche ferme, une galerie à l'est avec un tunnelier en direction de La Praz et une galerie à l'ouest avec un rameau en Y et un creusement en direction du pied de la descenderie existante, afin de dissiper les importantes incertitudes résiduelles en termes de délais et de coûts. Le coût de cette tranche ferme s'élèverait à 447 M€ (€ constants 2010). Le contrat prévoirait également une tranche conditionnelle A pour le creusement mécanisé du second tube, toujours en direction de La Praz, et une tranche conditionnelle B pour le creusement, selon la méthode traditionnelle, des deux tubes en direction de St. Jean de Maurienne. Afin de réaliser ce programme, il est nécessaire de commencer au début de 2012 la préparation des dossiers d'appel d'offre et les procédures territoriales pour le

<p>siti di deposito.</p> <p>Il Presidente MASERA, aprendo la discussione, esprime l'incertezza che tali lavori geognostici, utili a ridurre le alee dei lavori successivi, possano essere compresi come tali anche dalla Commissione europea. In proposito ritiene opportuno "giocare a carte scoperte" con la CE.</p> <p>M. GARNIER ritiene che la proposta di LTF riguardante la realizzazione di una galleria a "Y" è tecnicamente giustificata. Ricorda anche che il principio di una galleria geognostica di diametro ridotto è stata ipotizzata ma, per motivi di sicurezza, il diametro è stato portato a 6 m, per il quale il costo dell'indagine sarebbe dello stesso ordine di grandezza delle potenziali economie legate alla migliorata conoscenza della geologia. Ciò porta alla scelta di fare una galleria geognostica in asse ed alla sagoma della canna sud del tunnel di base, realizzandolo anticipatamente. Ma perché siano utilizzate tutte le conoscenze geologiche provenienti dallo scavo, occorre attenderne la fine prima di avviare la gara per la seconda canna, non prevedendo quindi l'inclusione di tale seconda canna nel primo contratto come parte condizionale.</p> <p>L'ing. CIALDINI presenta una tabella con i costi ipotizzabili nelle possibili ipotesi di realizzazione della galleria geognostica e delle due canne nel tratto da St. Martin a La Praz, mostrando che, sia per i due Stati che per la Commissione europea, la soluzione proposta da LTF risulta la più vantaggiosa dal punto di vista economico, rispondendo alle esigenze di indagine geognostica.</p>	<p>chantier et pour les sites de dépôt.</p> <p>M. le président MASERA ouvre la discussion et exprime un doute sur la possibilité que ces travaux, utiles pour réduire les aléas des travaux ultérieurs, puissent être considérés comme des travaux de reconnaissance par la Commission européenne. A ce propos, M. le président MASERA estime utile de « jouer cartes sur table » avec la CE.</p> <p>M. GARNIER estime que la proposition de LTF concernant la réalisation d'une galerie en « Y » est techniquement justifiée. Par ailleurs il rappelle que le principe d'une galerie de reconnaissance de petit diamètre a été envisagé mais que des raisons de sécurité conduisent à retenir un diamètre de l'ordre de 6 m, pour lequel le coût de la reconnaissance serait du même ordre de grandeur que les économies potentielles liées à la meilleure connaissance de la géologie. Ceci conduit à envisager d'effectuer la reconnaissance géologique dans l'axe et au gabarit définitif du tube sud du tunnel de base, en réalisant ce tube par là même. Afin d'utiliser toutes les connaissances géologiques découlant du creusement, il serait nécessaire d'en attendre la fin avant de lancer un appel d'offre pour le second tube et donc de ne pas prévoir l'inclusion de celui-ci dans le premier contrat sous forme de tranche conditionnelle.</p> <p>M. CIALDINI présente un tableau avec les coûts envisagés selon les différentes hypothèses possibles de réalisation de la galerie de reconnaissance et des deux tubes pour le tronçon de St. Martin à La Praz. Il estime qu'aussi bien pour les deux Etats que pour la Commission européenne, la solution proposée par LTF s'avère être la plus avantageuse du point de vue économique, tout en répondant aux exigences des travaux de reconnaissance.</p>
<p>M. GRESSIER ritiene che, a condizione che la realizzazione delle due canne, nord e sud, sia temporalmente distante, nell'ambito di due gare di appalto distinte, si può considerare la canna sud sia come parte</p>	<p>M. GRESSIER estime que, sous réserve que la réalisation des deux tubes, sud et nord, soit décalée, dans le cadre de deux appels d'offres distincts, on peut considérer le tube sud à la fois comme une partie de l'ouvrage définitif</p>

dell'opera definitiva, sia in quanto galleria geognostica utile per la realizzazione della canna nord. Per la presa di posizione dei due Governi, è indispensabile conoscere preventivamente come la Commissione europea considererebbe tali lavori ed in particolare quale contributo finanziario potrà apportare. Inoltre per le prospettive future del progetto, sarà importante ricevere assicurazioni riguardo il contributo da parte della Commissione per il periodo di finanziamento 2014-2020, non solo per i lavori della galleria ma anche per tutti i lavori principali.

Il dott. CROCCO riaffermando l'importanza di utilizzare completamente i fondi comunitari destinati al progetto, propone di elaborare il dossier di consultazione della galleria geognostica di St. Martin, ma solo dopo aver preso contatto con la CE sul tema. Il Coordinatore BRINKHORST potrebbe appoggiare una richiesta congiunta italiana e francese presso la Commissione, per una modifica della decisione di finanziamento delle attività di LTF.

Il Coordinatore BRINKHORST esprime, in linea di principio, il proprio accordo a tale approccio, auspicando una proposta concreta, da esaminare con i servizi della Commissione. Riguardo il periodo di finanziamento 2014-2020, la decisione generale dovrebbe essere presa a metà del 2013. Essa definirà i contributi europei ai diversi progetti. È legittimo attendersi a attitudini battagliere da parte di diversi Stati membri in quanto finanziatori. È quindi importante che gli Stati interessati possano mostrare lo stato d'avanzamento del progetto e la sua credibilità.

Il Presidente MASERA sottolinea che la discussione è giunta al "cuore" del problema: l'utilizzo dei fondi nel periodo 2013-2015 e i riflessi per i periodi successivi. La posta in gioco non è solo il contributo europeo sui 447 M€ di St. Martin, ma quello relativo al valore complessivo dell'opera pari a 8,5 Mld €. Riferisce poi l'incertezza espressa dallo

et comme une galerie de reconnaissance utile pour la réalisation du tube nord. Pour que les deux gouvernements puissent prendre position, il est indispensable de savoir comment la Commission européenne considérerait ces travaux et notamment quelle contribution financière elle pourrait apporter. De surcroît, pour les perspectives futures du projet, il sera important de recevoir des assurances concernant la contribution de la Commission pour la période 2014-2020, non seulement pour les travaux de la galerie mais aussi pour l'ensemble des travaux définitifs.

M. CROCCO réaffirme l'importance d'utiliser entièrement les fonds communautaires destinés au projet et propose d'élaborer le dossier de consultation de la galerie de reconnaissance de St. Martin, mais seulement après avoir pris contact avec la CE à ce sujet. M. le Coordinateur BRINKHORST pourrait soutenir auprès de la Commission une demande conjointe de l'Italie et de la France visant à modifier la décision de financement des activités de LTF.

M. le coordinateur BRINKHORST exprime son accord de principe avec cette approche et souhaite une proposition concrète, à examiner avec les services de la Commission. En ce qui concerne la période de financement 2014-2020, la décision globale devrait être prise mi 2013. Elle déterminera les contributions européennes aux différents projets. Il y a lieu de s'attendre à des passes d'armes de la part de divers Etats membres comme financeurs. Il est donc important que les Etats concernés par un projet puissent montrer son avancement et sa crédibilité.

M. le président MASERA souligne que la discussion est arrivée au « cœur » du problème : l'utilisation des fonds dans la période 2013-2015 et ses répercussions sur les périodes suivantes. L'enjeu n'est pas seulement la contribution européenne sur les 447M€ de St. Martin, mais aussi la contribution pour l'ensemble de l'ouvrage,

stesso Vice-Presidente KALLAS, sulla possibilità di confermare da subito l'importo del finanziamento europeo sul periodo di finanziamento 2014-2020.

M. BESSON tiene conto del fatto che il Consiglio europeo che permetterà di chiarire i mezzi finanziari si terrà tra circa 18 mesi, e stima che al momento sarebbe possibile partire con la preparazione del dossier di consultazione delle imprese, in quanto gli Stati avranno ancora del tempo necessario per prendere le opportune decisioni riguardo l'avvio dei lavori principali. Sulla galleria di St. Martin, si potrebbe indicare alla Commissione che la sua funzione di galleria geognostica è in particolare legata all'utilizzo della fresa di ampio diametro, da testare in condizioni reali, mentre quella che sarà utilizzata a La Maddalena è di un diametro più piccolo.

Sottolinea anche che il caso di questa galleria è, sotto diversi punti di vista, simile a quello delle discenderie che sono già state realizzate in quanto si tratta in entrambi i casi di opere con una doppia funzione, di indagine geognostica e di opera definitiva. Un contributo finanziario equivalente da parte della Commissione europea, cioè del 50%, avrebbe quindi una certa coerenza.

Il dott. QUINZI chiede a LTF di fornire una bozza di programma finanziario previsionale attualizzato per le annualità 2012 e seguenti, evidenziando le possibili disponibilità di copertura esistenti nel bilancio della stessa LTF e gli oneri a carico di ciascuno Stato, nonché le eventuali possibili economie.

M. RAULIN conferma la disponibilità di LTF di colloquiare, già ad inizio 2012, con la CE per aggiornare tanto i documenti sulle attività previste a St. Martin, quanto per proporre un aggiornamento della decisione di finanziamento, ormai superata a seguito di sostanziali modifiche apportate. Propone poi che LTF produca un documento che tenga

dont le coût s'élève à 8,5Md €. M. MASERA fait ensuite part de l'incertitude exprimée par le Vice-président KALLAS lui-même quant à la possibilité de confirmer dès à présent le montant de financement européen sur la période de financement 2014-2020.

M. BESSON prend en compte le fait que le Conseil européen qui permettra de définir les moyens financiers se tiendra dans environ 18 mois et estime qu'il serait à présent possible de lancer la préparation du dossier de consultation des entreprises, les Etats disposant encore du temps nécessaire pour prendre les décisions appropriées concernant le lancement des travaux définitifs. S'agissant de la galerie de St. Martin, il pourrait être indiqué à la Commission que sa fonction de galerie de reconnaissance est notamment liée à l'utilisation d'un tunnelier de grand diamètre, qu'il s'agira de tester dans des conditions réelles, alors que celui qui sera utilisé à La Maddalena est d'un diamètre très inférieur. Il souligne également que le cas de cette galerie est, à bien des égards, semblable à celui des descenderies qui ont déjà été réalisées puisqu'il s'agit dans les deux cas d'ouvrages ayant une double fonction, de reconnaissance géologique d'une part, d'ouvrages définitifs d'autre part. Une contribution financière équivalente de la part de la Commission européenne, soit 50%, présenterait donc une certaine cohérence.

M. QUINZI demande à LTF de fournir un projet du programme financier prévisionnel actualisé pour 2012 et pour les années suivantes mettant en relief les éventuelles ressources disponibles dans le budget de LTF, les dépenses à la charge de chaque Etat, ainsi que les économies éventuelles.

M. RAULIN confirme que LTF est disponible pour dialoguer dès le début de 2012 avec la CE afin d'actualiser les documents relatifs aux travaux prévus à St. Martin et proposer une actualisation de la décision de financement, désormais obsolète suite aux modifications intervenues. M. RAULIN propose ensuite que LTF produise un

conto delle decisioni che oggi la CIG prenderà - in particolare riguardo la revisione del PD della sola sezione transfrontaliera – e della richiesta dell'Arch. VIRANO di anticipare, ove possibile, l'avvio di opere definitive anche sul versante italiano del progetto.

Il Presidente MASERA in chiusura del punto, conferma l'opportunità quindi di avviare, da parte dei due Ministeri incaricati dei trasporti, una specifica interlocuzione con i servizi della CE, con la partecipazione eventuale anche dei Ministeri dell'economia ed LTF.

iii. *Le missioni preparatorie allo scavo del tunnel di base.*

M. RAULIN presenta l'analisi giuridica fatta da LTF, che porta a ritenere i compiti che LTF può condurre, senza la necessità di modificare l'Accordo del 2001 né lo Statuto di LTF, sono: le indagini ambientali, le indagini archeologiche, gli studi di progetto, la modifica delle reti interferenti e gli espropri. Spetta alla CIG di presentare la relativa richiesta.

Il dott. BOLOGNA chiede preliminarmente delle precisazioni sul finanziamento pluriennale del programma corrispondente, tenendo conto dei risparmi possibili di alcune voci.

iv. *Rischi legati all'eventuale coesistenza di LTF e del nuovo Promotore.*

L'eventuale coesistenza di LTF e del nuovo Promotore, presenta rischi di conflitti di interesse o d'interfaccia, in quanto i loro obiettivi possono divergere, invece inesistenti in caso di successione o di trasformazione di LTF.

In proposito il Presidente BESSON indica che il Ministro francese ha auspicato che il nuovo Accordo sia approvato dai parlamenti

document tenant compte des décisions que prendra ce jour la CIG - en particulier concernant l'étude du PD de la seule section transfrontalière - et de la demande de M. VIRANO consistant à avancer, si possible, le lancement des travaux des ouvrages définitifs sur la partie italienne du projet.

M. le président MASERA, en concluant sur ce point, confirme qu'il y a donc lieu que les deux ministères chargés des transports rencontrent rapidement les services de la CE, avec la participation éventuelle des ministères de l'économie et de LTF.

iii. *Missions préparatoires au creusement du tunnel de base*

M. RAULIN fait part de l'analyse juridique conduite par LTF, qui conclut que les missions suivantes peuvent être menées par LTF sans qu'il soit nécessaire de modifier l'accord de 2001 ni les statuts de LTF : les reconnaissances environnementales, les reconnaissances archéologiques, les études de projet, la modification des réseaux et la préparation des acquisitions foncières. Il appartient à la CIG d'en faire la demande.

Au préalable, M. BOLOGNA souhaite des précisions sur le financement pluriannuel du programme correspondant, tenant compte d'économies possibles sur certains postes.

iv. *Risques liés à l'éventuelle existence simultanée de LTF et du nouveau Promoteur.*

L'éventuelle existence simultanée de LTF et du nouveau Promoteur présente des risques de conflit d'intérêts ou d'interface, étant donné que leurs objectifs peuvent diverger. Ces risques sont au contraire absents en cas de succession ou de transformation de LTF.

A cet égard le Président BESSON indique que le ministre français a souhaité que le nouvel Accord soit approuvé par les parlements dans

prima possibile e che di seguito possa essere creato il nuovo Promotore. Nota che la trasformazione di LTF sarebbe una soluzione che riduce al minimo i rischi giuridici.

6. *Discussione e decisione della CIG sul programma di LTF;*

Le due Delegazioni definiscono nel corso della riunione un testo di richieste a LTF riguardo il programma, che viene allegato alle presenti conclusioni.

7. *Stato del progetto in Italia ed in Francia;*

Sulla situazione del progetto in Italia, l'arch. VIRANO riferisce che una minoranza incattivita svolge ancora azioni dimostrative contrastate efficacemente della Prefettura e delle FFO. Anche il nuovo Governo ha confermato l'appoggio all'attività. Una strategia, attentamente definita con la Prefettura, consentirà a LTF, grazie anche alla dichiarazione, da parte del Parlamento, del cantiere "sito di interesse nazionale", di acquisire i terreni mancanti. I temi classici come la salute, l'amianto ecc.. sono stati sostituiti con quelli economici, in quanto, secondo gli oppositori, i traffici non giustificerebbero l'opera. Sottolinea la straordinaria collaborazione con la SITAF, pagando anche penalizzazioni per manifestazioni ostili degli oppositori. La revisione del Progetto Definitivo limitato alla prima fase, fino a Susa-Bussoleno, rappresenta un messaggio molto positivo per il territorio, come anche l'importanza delle azioni sulla linea storica per rendere credibili quelle sulla nuova. La Regione Piemonte ed RFI hanno inoltre effettuato una ristrutturazione delle stazioni ferroviarie in valle e l'adozione di un nuovo orario cadenzato per meglio servire le popolazioni locali. Evidenzia che, nella difficile situazione di cantiere de La Maddalena, LTF non è stato solo il soggetto tecnico, ma gli esperti ingegneri che conosciamo, hanno messo l'elmetto e sono rimasti costantemente a fianco delle Forze dell'Ordine e delle imprese impegnate sul cantiere. Di ciò vanno pubblicamente ringraziati, in questa giornata

les meilleurs délais et que le nouveau Promoteur puisse ensuite être créé. Il note que la transformation de LTF serait une solution minimisant les risques juridiques.

6. *Discussion et décision de la CIG sur le programme de LTF*

Les deux Délégations rédigent au cours de la réunion un texte de demandes à LTF concernant le programme, texte joint aux présentes conclusions.

7. *Etat du projet en Italie et en France*

Sur la situation du projet en Italie, M. VIRANO indique qu'une minorité devenue méchante mène encore des actions démonstratives convenablement contenues par la préfecture et les forces de l'ordre. Le nouveau gouvernement a lui-aussi confirmé son soutien au projet. Une stratégie, soigneusement définie avec la préfecture, permettra à LTF d'acquérir les terrains manquants, grâce également au classement, par le Parlement, du chantier comme « site d'intérêt national ». Les thèmes traditionnels tels que la santé, l'amianto, etc., ont été remplacés par des sujets économiques, c'est-à-dire que, selon les opposants, les trafics ne sauraient justifier l'ouvrage. M. VIRANO souligne la très bonne collaboration avec la SITAF qui a même été pénalisée à cause des manifestations d'hostilité de la part des opposants. L'élaboration du projet définitif pour la seule première phase, jusqu'à Suse-Bussoleno, représente un message très positif pour le territoire, tout comme l'importance des actions sur la ligne historique, afin de rendre crédibles les actions sur la nouvelle ligne. La Région Piémont et RFI ont par ailleurs effectué une restructuration des gares ferroviaires de la vallée et ont adopté un nouvel horaire cadencé, pour mieux desservir les populations locales. M. VIRANO souligne que LTF, dans la difficile situation de chantier de La Maddalena, n'a pas été simplement un organisme technique : les ingénieurs que nous connaissons ont mis leurs casques et sont constamment restés aux côtés des forces de l'ordre et des entreprises engagées dans le

<p>importante per l'avanzamento del progetto.</p> <p>M. RAULIN informa del lancio del bando di concorso per l'architettura della Stazione di Susa. Inoltre si unisce pienamente al ringraziamento espresso dall'Arch. VIRANO, in particolare agli ingg. RETTIGHIERI, BUFALINI, GILLI e LIONE, per aver assicurato costantemente la presenza di LTF al cantiere.</p> <p>L'ing. BUFALINI riferisce delle difficoltà che ancora LTF incontra a La Maddalena, anche se gli attacchi si riducono d'intensità. E' stata recintata l'area del futuro deposito e completata l'asfaltatura delle strade. E' stata completata l'illuminazione perimetrale come anche la rete di smaltimento delle acque. Sono stati fatti i tre sondaggi sull'area di deposito dello smarino e le indagini geofisiche necessarie per progettare le fondazioni. Iniziata la progettazione del monitoraggio delle pile del viadotto. Restano da acquisire le aree mancanti, tra le quali anche la zona dello scavo. Il raggruppamento CMC, una volta acquisita l'area mancante, potrà avviare l'organizzazione definitiva del cantiere.</p> <p>Il dott. GATTO, per conto del Prefetto di Torino, sottolinea in particolare che l'intervento delle Forze dell'ordine, in coordinamento con il Commissario VIRANO e LTF, ha permesso l'avvio ed il prosieguo del programma di lavori secondo le previsioni. La presenza nel cantiere è costante, anche se le manifestazioni diventano più sporadiche ma pur sempre aggressive.</p> <p>Il Presidente MASERA ringrazia delle informazioni positive fornite ed in particolare la dirigenza di LTF e le Forze dell'Ordine.</p> <p>Il Prefetto della Savoia, M. MIRMAND informa di essere stato incaricato dai Ministri dei trasporti e dello sviluppo sostenibile di</p>	<p>chantier. Ils méritent donc d'être publiquement remerciés, en cette journée si importante pour l'avancement du projet.</p> <p>M. RAULIN fait part du lancement du concours d'architecture de la gare de Suse. Par ailleurs il s'associe pleinement aux remerciements exprimés par M. VIRANO, particulièrement pour ce qui concerne MM. RETTIGHIERI, BUFALINI, GILLI et LIONE, qui ont constamment assuré la présence de LTF sur le chantier.</p> <p>M. BUFALINI évoque les difficultés que LTF rencontre encore à présent à La Maddalena, bien que les « assauts » diminuent en intensité. La zone du futur dépôt a été clôturée et le revêtement des voies a été achevé. L'éclairage extérieur a été achevé ainsi que le réseau d'évacuation des eaux. Trois sondages ont été effectués dans la zone de dépôt des déblais ainsi que les sondages géophysiques nécessaires pour les fondations. L'étude de suivi des piles du viaduc a débuté. Les parcelles manquantes doivent encore être acquises, concernant notamment la zone du creusement. Le groupement CMC pourra organiser définitivement le chantier lorsque ces parcelles auront été acquises.</p> <p>Au nom du préfet de Turin, M. GATTO souligne tout particulièrement que l'intervention des forces de l'ordre, en coordination avec le commissaire VIRANO et LTF, a permis de commencer et de poursuivre le programme des travaux selon les prévisions. Leur présence dans le chantier a été constante, même si les manifestations deviennent de plus en plus sporadiques tout en gardant leur nature agressive.</p> <p>M. le président MASERA se félicite des informations positives fournies et remercie tout particulièrement la direction de LTF et les forces de l'ordre.</p> <p>Le préfet de la Savoie, M. MIRMAND, informe qu'il a été chargé par les ministres des transports et du développement durable de</p>
--	---

coordinare dal 16 gennaio al 9 marzo prossimo l'inchiesta pubblica sul progetto della parte nazionale del collegamento, con la partecipazione di una decina di commissari d'inchiesta, ed il coinvolgimento di circa sessanta comuni. L'inchiesta pubblica riguarda le seguenti tratte:

- i. linea mista tra la circonvallazione ferroviaria di Lione e Avressieux;
- ii. la linea mista tra Avressieux e Chambéry con un tunnel chiamato di Dullin l'Epine;
- iii. una canna dei tunnel di Chartreuse, Belledonne e Glandon per l'accesso a St. Jean de Maurienne.

Riferisce che al momento non si prevedono date per la realizzazione della seconda canna di questi ultimi tre tunnel e che tale inchiesta pubblica implica delle modifiche di alcuni piani di urbanizzazione.

8. Informativa sulle questioni inerenti la riapertura a due binari del tunnel ferroviario del Fréjus;

L'ing. TRIGLIA di RFI, precisa che in Italia i lavori nel tunnel storico sono stati completati come previsto e con le modalità concordate. Ritene che i lavori in Francia causano dei problemi, in quanto realizzati non secondo gli accordi. RFI ha acquisito solo recentemente dalla parte francese il progetto del binario su base assoluta e si è impegnata a riposizionarlo rapidamente, ed in ogni caso entro la fine di febbraio, a cura di RFI, su incarico di RFF. Tale intervento verrà effettuato a partire dal confine di Stato, al centro del tunnel, in direzione della Francia, attendendo delle temperature meno rigide per gli interventi sulle parti a cielo aperto. Al termine del riposizionamento del binario potrà essere tolta la limitazione della velocità di circolazione, oggi fissata, per ragioni di sicurezza, su uno dei due binari a 40km.

M FLOURENS di RFF conferma quanto detto dal collega di RFI e riferisce che i lavori di riposizionamento su base assoluta del binario avranno inizio a gennaio 2012. Condizioni meteo permettendo, i binari

coordonner du 16 janvier au 9 mars prochain l'enquête publique sur le projet de la partie nationale de la liaison, avec la participation d'une dizaine de commissaires enquêteurs, sur le territoire d'environ soixante communes. L'enquête publique concerne les tronçons suivants :

- i. la ligne mixte entre le contournement ferroviaire de Lyon et Avressieux;
- ii. la ligne mixte entre Avressieux et Chambéry avec un tunnel dit de Dullin l'Epine;
- iii. un tube des tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon pour l'accès à St. Jean de Maurienne.

Il informe que pour l'instant aucune date n'est prévue pour la réalisation du second tube de ces trois derniers tunnels et que l'enquête publique implique des modifications de certains plans d'urbanisme.

8. Information sur les questions concernant la réouverture à deux voies du tunnel ferroviaire du Fréjus

M. TRIGLIA, de RFI, précise qu'en Italie les travaux dans le tunnel historique se sont achevés comme prévu et selon les modalités convenues. Il estime que les travaux en France causent quelques problèmes car ils n'ont pas été réalisés selon les accords. RFI n'a obtenu que récemment de la partie française le projet de la voie en « base absolue stricte » et s'est engagé à la repositionner rapidement et, en tout état de cause, d'ici la fin février, sur indication de RFF. Cette intervention sera effectuée pour commencer à partir de la frontière, au centre du tunnel, en direction de la France, en attendant que l'élévation des températures permette d'intervenir sur les sections à l'air libre. A la fin du repositionnement de la voie, la limitation de vitesse pourra être levée, celle-ci étant à présent fixée à 40km/h sur une des deux voies, pour des raisons de sécurité.

M. FLOURENS, de RFF, confirme que les travaux de repositionnement de la voie « en base absolue stricte » doivent commencer en janvier 2012. Si les conditions météorologiques le permettent, les voies

saranno disponibili alla sagoma GB1 nel mese di marzo. Senza attendere, dei treni di autostrada ferroviaria potrebbero essere autorizzati a circolare, con il regime dei trasporti eccezionali. Una richiesta specifica in tal senso viene al momento lavorata. Inoltre entro fine anno 2012 potrà essere autorizzata la sagoma C45.

M. BRINKHORST auspica vivamente che la data del 30 marzo sia quella del ritorno al servizio definitivo del tunnel alla sagoma B1.

9. Informativa sull'avanzamento della gara per il servizio commerciale di Autostrada ferroviaria;

M. LOUIS riferisce che, a seguito dell'accordo intergovernativo del 9 ottobre 2009, la cui ratifica è stata autorizzata in Francia dal Parlamento, attualmente i lavori del sottogruppo Autostrada Ferroviaria sono in una fase di attesa della nomina del nuovo Direttore del trasporto ferroviario, anche capo delegazione del sottogruppo. Dopo la chiusura della fase di pre-selezione dei candidati e la prima fase di consultazione, sono in preparazione i documenti della consultazione finale, che potrà essere lanciata non appena il sottogruppo potrà riprendere le sue attività e l'avrà definita.

10. Calendario delle prossime riunioni della CIG.

Il Presidente MASERA alle ore 15.40 chiude la riunione, lasciando la presidenza al collega BESSON per l'anno 2012, come anche il compito di fissare, non appena necessario, una prossima riunione della CIG.

Il Presidente

Rainer MASERA

seront disponibles au gabarit GB1 au mois de mars. Sans attendre, des convois d'autoroute ferroviaire pourraient être autorisés à circuler, sous le régime des transports exceptionnels. Une demande spécifique en ce sens est en cours de traitement. Par ailleurs, avant la fin 2012, le gabarit C45 pourra être autorisé.

M. BRINKHORST souhaite vivement que la date du 30 mars soit celle de la remise en service définitive du tunnel au gabarit B1.

9. Information sur l'avancement de l'appel d'offre pour le service commercial d'autoroute ferroviaire

M. LOUIS indique que, suite à l'accord intergouvernemental du 9 octobre 2009, dont la ratification a été autorisée par le Parlement en France, la reprise des travaux du sous-groupe Autoroute Ferroviaire attend à présent la nomination du nouveau directeur du transport ferroviaire italien, qui est aussi le chef de la délégation du sous-groupe. Après la sélection des candidats et la première phase de la consultation, le dossier de consultation finale est toujours en cours de préparation. Il pourra être lancé dès que le sous-groupe aura pu reprendre ses activités et l'aura finalisé.

10. Calendrier des prochaines réunions de la CIG.

M. le président MASERA clôture la réunion et laisse la présidence à son collègue M. BESSON pour l'année 2012 tout comme la mission de fixer, dès que nécessaire, la prochaine réunion de la CIG.

Le Chef de la délégation française

Louis BESSON