

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

50^{ème} réunion du 9 juillet 2014

La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 50^{ème} réunion le 9 juillet 2014 dans les locaux de la préfecture de la Savoie à Chambéry.

Étaient présents :

- pour la délégation française :

M. Louis BESSON, président de la CIG,

Membres titulaires :

M. Christophe SAINTILLAN, MEDDE (transports),

M. Éric JALON, Préfet de la Savoie, ministère de l'intérieur,

M. Pascal VAGOGNE, ministère des affaires étrangères,

M. Franck LIRZIN, ministère des finances,

Membres suppléants :

Mme Marie GAYREL, ministère des finances,

Membres associés :

Mme Eliane GIRAUD, vice-présidente de la région Rhône-Alpes,

Comités et groupes de travail :

M. Claude GRESSIER, délégué interministériel au projet Lyon-Turin – MEDDE,

M. Noël de SAINT-PULGENT, groupe juridique, économique et financier,

M. Pierre GARNIER, président du groupe technique et sécurité,

M. Eric REBEYROTTE, prochain président du groupe technique et sécurité,

Mme. Clara KALAYDJIAN, secrétaire du groupe de travail JEF,

M. Christian MAISONNIER, groupe technique et sécurité,

M. Sylvain GLANTENAY, secrétaire du groupe de travail report modal,

Secrétariat général :

M. Thierry LOUIS, secrétaire général, MEDDE,

M. Pierre DESROSEAUX, secrétaire général adjoint, MEDDE,

M. Nicolas SPRONI, prochain secrétaire général adjoint, MEDDE

M. Alpha DIALLO, MEDDE.

- pour la délégation italienne :

**COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA
PER LA NUOVA LINEA FERROVIARIA
TORINO-LIONE**

50^{ma} riunione, 9 luglio 2014

La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Lione-Torino ha tenuto la sua cinquantesima riunione il 9 luglio 2014 nel Palazzo della Prefettura della Savoia a Chambéry.

Erano presenti :

- per la delegazione francese:

Louis BESSON, presidente della CIG,

I titolari:

Christophe SAINTILLAN, MEDDE (trasporti),

Éric JALON, Prefetto della Savoia, ministero dell'interno,

Pascal VAGOGNE, ministero degli esteri,

Franck LIRZIN, ministero delle finanze,

Supplenti:

Marie GAYREL, ministero delle finanze,

Membri associati:

Eliane GIRAUD, vice-presidente della regione Rodano-Alpi,

Comitato e gruppi di lavoro:

Claude GRESSIER, delegato interministeriale per il progetto Torino-Lione – MEDDE,

Noël de SAINT-PULGENT, gruppo giuridico, economico e finanziario,

Pierre GARNIER, presidente del gruppo tecnico-sicurezza,

Eric REBEYROTTE, prossimo presidente del gruppo tecnico e sicurezza,

Clara KALAYDJIAN, segretario del gruppo di lavoro GEF,

Christian MAISONNIER, gruppo tecnico e sicurezza,

Sylvain GLANTENAY, segretario del gruppo di lavoro trasferimento modale,

Segretariato generale:

Thierry LOUIS, segretariato generale, MEDDE,

Pierre DESROSEAUX, vice-segretario generale, MEDDE,

Nicolas SPRONI, futuro vice-segretario, MEDDE

Alpha DIALLO, MEDDE.

- per la delegazione italiana:

<p>M. Mario VIRANO, président de la délégation italienne de la CIG, <i>Membres titulaires:</i> M. Paolo Emilio SIGNORINI, ministère des infrastructures et des transports, MIT, M. Lorenzo QUINZI, ministère de l'économie et des finances, MEF, M. Giampaolo BOLOGNA, ministère de l'économie et des finances, MEF et président du groupe de travail JEF, M. Alessandro PIGNATTI, ministère des affaires étrangères, MAE, <i>Membres suppléants:</i> M. Carlo DI GIANFRANCESCO, ministère de l'environnement et de la protection du territoire et de la mer, MATTM, <i>Comités et groupes de travail</i> M. Roberto PIAZZA, Chef de la délégation italienne du groupe TS, Mme Silvia FRANCHELLO, groupe TS, <i>Membres associés :</i> M. Francesco BALOCCO, assesseur aux transports de la région Piémont, <i>Secrétariat général:</i> Mme Rossella NAPOLITANO, secrétaire générale, MIT M. Marco MENNA, secrétaire général adjoint, MIT. - Invités : M. Laurens Jan BRINKHORST, coordinateur européen du corridor méditerranéen, Mme Anna RICCIARDI, INEA, M. Maurizio GATTO, préfecture de Turin, M. Hubert Du MESNIL, président de LTF, M. Alain CHABERT, directeur des études de LTF, M. Maurizio BUFALINI, directeur général de LTF, M. Piergiuseppe GILLI, responsable travaux Italie à LTF, M. Paul FRAISSE, responsable financier à LTF, M. Gunther ETTL, bureau du coordinateur européen, M. Patrick DIÉNY, chargé de mission, préfecture de Savoie, M. Philippe GAMON, directeur régional adjoint RFF, M. Maurizio GENTILE, directeur des investissements à RFI, Mme Caroline MUSCELLA, chargée de mission (région Rhône-Alpes).</p>	<p>Arch. Mario VIRANO, presidente della delegazione italiana della CIG, <i>Membri titolari:</i> Dott. Paolo Emilio SIGNORINI, ministero delle infrastrutture e dei trasporti, MIT, Dott. Lorenzo QUINZI, ministero dell'economia e delle finanze, MEF, Dott. Giampaolo BOLOGNA, ministero dell'economia e delle finanze, MEF e presidente del gruppo di lavoro GEF, Amb. Alessandro PIGNATTI, ministero degli affari esteri, MAE, <i>Supplenti:</i> Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, MATTM, <i>Comitati e gruppi di lavoro</i> Ing. Roberto PIAZZA, Capo della delegazione italiana del gruppo TS, Ing. Silvia FRANCHELLO, gruppo TS, <i>Membri associati:</i> Dott. Francesco BALOCCO, assessore ai trasporti della regione Piemonte <i>Segretariato generale</i> Ing. Rossella NAPOLITANO, segretario generale MIT Dott. Marco MENNA, vice-segretario generale, MIT. - Invitati : M. Laurens Jan BRINKHORST, coordinatore europeo del corridoio mediterraneo, Anna RICCIARDI, INEA, Dott. Maurizio GATTO, Prefettura di Torino, M. Hubert Du MESNIL, Presidente di LTF, M. Alain CHABERT, direttore degli studi di LTF, Ing. Maurizio BUFALINI, direttore generale di LTF, Piergiuseppe GILLI, responsabile lavori Italia a LTF, Paul FRAISSE, responsabile finanziario a LTF, Gunther ETTL, ufficio del coordinatore europeo, Patrick DIÉNY, capo missione, prefettura della Savoia, Philippe GAMON, vice-direttore regionale RFF, Ing. Maurizio GENTILE, direttore degli investimenti a RFI, Caroline MUSCELLA, capo missione (regione Rodano-Alpi).</p>
---	---

LB 

* * *

Ordre du jour

1. Approbation de l'ordre du jour ;
2. Approbation des conclusions de la CIG du 18 décembre 2013 ;
3. Ratification de l'Accord du 30 janvier 2012 en Italie et en France ; interprétation des articles 24 et 25 ;
4. Information sur l'état d'avancement du projet, notamment les galeries de reconnaissance de la Maddalena et Saint-Martin-la-Porte (décision sur l'ordre de service pour le démarrage des travaux) ;
5. Approbation du projet de référence ;
6. Création du nouveau promoteur public : règlement des contrats et modification des statuts de LTF ;
7. Montage juridique et financier ;
8. Certification des coûts de l'opération ;
9. Préparation du nouvel avenant ;
10. Transfert modal :
 - a. Groupe de travail ;
 - b. Autoroute ferroviaire alpine ;
11. Ligne historique (sécurité ; révision de la convention de 1951) ;
12. Calendrier des prochaines réunions de la CIG ;
13. Divers.

* * *

Introduction de la réunion

Monsieur JALON, préfet de la Savoie, souhaite la bienvenue aux participants et rappelle le caractère historique des locaux de la préfecture, dans lesquels a notamment eu lieu la signature de l'acte de rattachement de la Savoie à la France, le 14 juin 1860.

Le président BESSON souligne que, lors de l'annexion de la Savoie, la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel avait engagé la réalisation du tunnel ferroviaire dit du Mont Cenis, mis en service en 1871, premier grand tunnel ferroviaire « de crête » de l'ensemble du massif alpin. Aujourd'hui il s'agit de réaliser un ouvrage adapté aux besoins du XXI^{ème} siècle, c'est-à-dire un tunnel ferroviaire « de base », analogue aux autres nouveaux tunnels réalisés ou en cours de réalisation dans le massif alpin.

Il remercie le président de LTF pour la qualité de la visite du chantier de La Maddalena, organisée la veille et souligne la nécessité d'aller de l'avant dans la conduite du projet afin de respecter pleinement les orientations fixées par les exécutifs

* * *

Ordine del giorno

1. Approvazione dell'ordine del giorno
2. Approvazione delle conclusioni della CIG del 18 dicembre 2013;
3. Ratifica dell'Accordo del 30 gennaio 2012 in Italia e in Francia; interpretazione degli articoli 24 e 25 ;
4. Informazione sullo stato di avanzamento del progetto, particolarmente delle gallerie geognostiche: la Maddalena e Saint-Martin-la-Porte (decisione in merito all'ordine di servizio per l'avvio dei lavori);
5. Approvazione del progetto di riferimento;
6. Creazione del nuovo promotore pubblico: Regolamento dei contratti e modifica Statuto di LTF;
7. Montaggio giuridico e finanziario
8. Certificazione dei costi dell'opera;
9. Preparazione del protocollo addizionale;
10. Trasferimento modale:
 - a. Gruppo di lavoro;
 - b. Autostrada ferroviaria alpina;
11. Linea storica (sicurezza; revisione della convenzione del 1951) ;
12. Calendario delle prossime riunioni della CIG;
13. Varie ed eventuali.

* * *

Apertura della riunione

M. JALON, Prefetto della Savoia, porge il benvenuto ai partecipanti e ricorda il carattere storico dei locali della Prefettura nei quali ha avuto luogo, tra l'altro, la firma dell'atto di riunificazione della Savoia alla Francia il 14 giugno 1860.

Il Presidente BESSON rammenta che, nel corso dell'annessione della Savoia, la compagnia ferroviaria Vittorio Emanuele aveva intrapreso la realizzazione della galleria ferroviaria detta del Moncenisio, messa in servizio nel 1871, prima grande galleria ferroviaria «di cresta» di tutte le Alpi. Oggi la sfida consiste nel realizzare un'opera che sia adeguata alle necessità del ventunesimo secolo, ossia una galleria ferroviaria «di base», analoga alle altre nuove gallerie realizzate o in corso di realizzazione nel massiccio alpino.

Ringrazia il presidente di LTF per la qualità della visita al cantiere de La Maddalena, organizzata il giorno prima, e sottolinea la necessità di continuare lo svolgimento del progetto per rispettare pienamente gli orientamenti stabiliti

MW 23

français et italien à l'occasion des sommets. Il conviendra notamment de préparer de manière volontariste la réponse à l'appel à projet que la Commission européenne lancera prochainement dans le cadre de la programmation des crédits RTE sur la période 2014 – 2020, en s'inscrivant dans la continuité des décisions prises au niveau politique, notamment pour porter l'enveloppe de ces crédits à un niveau sensiblement supérieur à celui de la période précédente. Il souligne enfin que les grands chantiers comme le Lyon - Turin peuvent contribuer au développement de l'économie et de l'emploi et à la croissance future. Monsieur VIRANO remercie Monsieur BESSON et Monsieur le préfet pour leurs paroles d'accueil, ainsi que LTF pour la visite de la galerie de reconnaissance de La Maddalena, première occasion de constater l'état d'avancement du projet du côté italien. Il présente Monsieur Francesco BALOCCO, assesseur aux transports de la région Piémont puis évoque les débats au Parlement du royaume de Piémont-Sardaigne qui avaient précédé la décision de réaliser le tunnel historique, débat dont les arguments ne sont pas sans similitudes avec ceux qui sont employés aujourd'hui par les partisans ou les opposants au projet actuel. Monsieur BESSON partage cet avis, indiquant notamment que l'idée avait déjà été émise alors d'une contribution prélevée sur les usagers de la route pour financer le chemin de fer, idée qui reste pertinente sous la forme actuellement permise par la directive eurovignette et sur laquelle il souhaite que les réflexions pour l'améliorer et l'adapter aux Alpes franco-italiennes se poursuivent en mobilisant les services compétents des deux États.

Monsieur VIRANO fait part du changement de fonction de Mme NAPOLITANO qui va prochainement rejoindre les services de l'autorité de réglementation des transports et la remercie pour le travail qu'elle aura effectué comme secrétaire générale de la délégation italienne à la CIG. L'ensemble des participants se joint à ces remerciements.

Monsieur BRINKHORST évoque le nouveau cadre de déploiement du réseau trans-européen de transport et notamment le passage de 30 projets prioritaires à 9 corridors, placés sous la responsabilité de coordonnateurs, le projet Lyon - Turin faisant partie du corridor méditerranéen. L'augmentation du budget de 8 à 20 Milliards

dagli esecutivi italiano e francese in occasione dei vertici. In particolare, sarà utile preparare attivamente la risposta all'invito a presentare progetti che la Commissione europea lancerà prossimamente nell'ambito della programmazione degli stanziamenti RTE nel periodo 2014-2020, proseguendo nella continuità delle decisioni assunte a livello politico, in particolare per portare la dotazione di tali stanziamenti a un livello sensibilmente superiore rispetto al periodo precedente. Ricorda infine che i grandi cantieri come la Torino-Lione possono contribuire allo sviluppo dell'economia e dell'occupazione, nonché alla crescita futura.

Il Presidente VIRANO ringrazia il Presidente BESSON e il Prefetto per il loro benvenuto, ringrazia anche LTF per la visita alla galleria geognostica de La Maddalena, prima occasione di verifica dello stato di avanzamento del progetto sul versante italiano. Presenta il Dott. BALOCCO, assessore ai trasporti della regione Piemonte, e ricorda poi i dibattiti che, nel Parlamento del Regno di Sardegna-Piemonte, avevano preceduto la decisione di realizzare la galleria storica, dibattito i cui argomenti possono ricordare quelli espressi oggi dai fautori o dagli avversari dell'attuale progetto. Il Presidente BESSON condivide quest'opinione e sottolinea che l'idea era già stata espressa nel momento in cui era stato immaginato un contributo a carico degli utenti della strada per finanziare la ferrovia, idea che rimane d'attualità secondo le modalità attualmente consentite dalla direttiva eurovignette e su cui si augura che continuino le riflessioni per migliorarla e adattarla al contesto delle Alpi italo-francesi, mobilitando i servizi competenti dei due Stati.

Il Presidente VIRANO comunica il cambiamento di funzioni dell'Ing. NAPOLITANO, che presto entrerà a far parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, e la ringrazia per il lavoro svolto finora in qualità di Segretario generale della delegazione italiana presso la CIG. Tutti i partecipanti si uniscono ai ringraziamenti.

Il Coordinatore Laurens Jan BRINKHORST parla del nuovo raggio d'azione della rete trans-europea dei trasporti e in particolare del passaggio di 30 progetti prioritari a 9 corridoi sotto la responsabilità dei coordinatori; il progetto Lione-Torino fa parte del corridoio del mediterraneo. L'aumento da 8 a 20 miliardi di euro delle somme

d'€uros pour les crédits européens destinés à financer les projets correspondants et la volonté de cibler les projets prioritaires, notamment transfrontaliers, va permettre de porter de 30 à 40% la part de financement apportée par la Commission européenne pour ces projets. Compte tenu de l'importance de cette part, il souhaite que la Commission soit étroitement associée au pilotage financier du projet.

Comprenant cette attente de la Commission européenne et se félicitant des priorités qu'elle a définies, Monsieur BESSON souligne la nécessité que le réseau trans-européen de transport soit équilibré et permette le développement de la grande liaison Est – Ouest passant par Lyon – Turin comme celui des liaisons Nord – Sud.

Madame GIRAUD évoque l'importance économique du projet pour la région Rhône - Alpes et les différentes démarches que le président de la région a engagée, notamment auprès du gouvernement français, en faveur de son avancement.

Monsieur BALOCCO, assesseur aux transports de la région Piémont, évoque à son tour l'importance stratégique du projet et de son accompagnement sur le territoire.

1. Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour est approuvé.

2. Approbation des conclusions de la CIG du 18 décembre 2013

Les conclusions de la réunion du 18 décembre 2013 sont approuvées.

3. Ratification de l'Accord du 30 janvier 2012 en Italie et en France; interprétation des articles 24 et 25

Monsieur VAGOGNE indique que la partie française a notifié à la partie italienne l'achèvement des procédures de ratification en ce qui la concerne. La partie italienne en a accusé réception; il reste à recevoir la notification équivalente de la partie italienne.

Monsieur PIGNATTI indique que la lettre de notification devrait être signée par le Président de la République italienne à très brève échéance, ce qui permettra l'entrée en vigueur de l'Accord le premier jour du mois suivant.

stanziante dall'Europa per il finanziamento dei relativi progetti e la volontà di individuare i progetti prioritari, in particolare quelli transfrontalieri, permetterà di fare in modo che questi progetti si avvalgano di un aumento della quota di finanziamento della Commissione europea che passerà dal 30 al 40%. Considerando l'aumento ottenuto, egli auspica che la Commissione venga coinvolta nel pilotaggio finanziario del progetto.

Il Presidente BESSON comprende perfettamente le attese della Commissione in questo senso e, felicitandosi delle priorità da essa definite, ricorda che sarebbe necessario giungere a un equilibrio nelle reti trans-europee di trasporti e al contempo consentire lo sviluppo del grande collegamento Est-Ovest che passa da Torino e Lione, alla stregua del collegamento Nord – Sud.

M.me GIRAUD ricorda l'importanza economica del progetto per la regione Rodano-Alpi e i vari passi mossi dal presidente della regione, in particolare nei contatti presi con il governo francese, per favorirne l'avanzamento.

L'Ass. BALOCCO, assessore ai trasporti della regione Piemonte, indica a sua volta l'importanza strategica del progetto e della sua ricaduta sul territorio.

1. Approvazione dell'ordine del giorno

L'ordine del giorno è approvato.

2. Approvazione delle conclusioni della CIG del 18 dicembre 2013

Sono approvate le conclusioni della riunione del 18 dicembre 2013.

3. Ratifica dell'Accordo del 30 gennaio 2012 in Italia e in Francia; interpretazione degli articoli 24 e 25

M. VAGOGNE informa che la parte francese ha notificato alla parte italiana il completamento delle procedure di ratifica che la riguardano. La parte italiana ne ha accusato la ricezione; rimane da perfezionare la notifica equivalente da parte dell'Italia.

L'Amb. PIGNATTI rende noto che la lettera di notifica dovrebbe essere firmata dal Presidente della Repubblica Italiana entro breve tempo; ciò consentirà l'entrata in vigore dell'Accordo il primo giorno del mese successivo.

Handwritten initials and marks at the bottom right of the page.

Monsieur LOUIS indique que, dans la mesure où la lecture des articles 24 et 25 de l'Accord du 30 janvier 2012 pourrait laisser subsister une ambiguïté en ce qui concerne la date du transfert au Promoteur public de la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique du Fréjus ainsi que la compétence en matière de tarification, il paraît souhaitable de confirmer l'intention commune des deux parties à leur sujet. Une déclaration, destinée à être annexée au compte rendu de la présente réunion, a été rédigée en ce sens. Après présentation de ce document, précisant notamment que c'est la révision de la convention de 1951 qui fixera la date du transfert, la CIG donne son accord sur son contenu et sur son annexion au compte rendu de la réunion.

4. Information sur l'état d'avancement du projet, notamment les galeries de reconnaissance de la Maddalena et Saint-Martin-la-Porte (décision sur l'ordre de service pour le démarrage des travaux)

Monsieur BUFALINI indique que, dans la galerie de reconnaissance de La Maddalena, 1050 mètres ont été excavés, sans rencontrer de difficultés particulières, et qu'un achèvement du creusement pourrait être espéré pour fin 2015. En ce qui concerne la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte, le contrat a été signé le 16 mai avec un groupement dont le mandataire est l'entreprise Spie Batignolles, l'objectif étant un lancement des travaux début 2015, conformément aux conclusions du sommet.

Monsieur DU MESNIL précise qu'en liaison avec le préfet de la Savoie, une réunion sera organisée prochainement pour traiter les différentes questions, notamment d'ordre réglementaire, préalables à l'engagement des travaux. Un premier ordre de service sera donné dans les prochains jours concernant les installations de chantier ; il sera suivi par un second ordre de service concernant les travaux proprement dits.

5. Approbation du projet de référence

Monsieur CHABERT évoque l'envoi à la CIG du projet de référence au mois d'avril, qui a fait l'objet d'un examen par le groupe de travail technique et sécurité au cours de deux réunions.

Monsieur PIAZZA confirme que, sur le projet de

M. LOUIS riferisce che, poiché la lettura degli articoli 24 e 25 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 potrebbe lasciar sussistere un'ambiguità relativamente alla data del trasferimento al Promotore pubblico della qualifica di gestore d'infrastruttura della linea storica del Fréjus e altresì alla competenza in materia di tariffazione, sarebbe auspicabile confermare l'intenzione comune delle due parti nei confronti dei suddetti punti. E' stata redatta una dichiarazione in tal senso che dovrebbe essere allegata al resoconto della presente riunione. Dopo la presentazione di questo documento, che precisa in particolare che la revisione della convenzione del 1951 stabilirà la data del trasferimento, la CIG esprime il proprio consenso sul suo contenuto e sulla sua inclusione al resoconto della riunione.

4. Informazione sullo stato di avanzamento del progetto, particolarmente delle gallerie geognostiche: la Maddalena e Saint-Martin-la-Porte (decisione in merito all'ordine di servizio per l'avvio dei lavori)

L'Ing. BUFALINI riferisce che nella galleria geognostica de La Maddalena sono stati scavati 1050 metri senza incontrare difficoltà particolari e si potrebbe sperare di terminare gli scavi per fine 2015. Per quanto riguarda la galleria geognostica di Saint-Martin-la-Porte, è stato firmato un contratto il 16 maggio con un consorzio, il cui rappresentante è l'azienda Spie Batignolles, con l'obiettivo di avviare i lavori i primi del 2015, conformemente alle conclusioni del vertice.

M. DU MESNIL informa che, con la collaborazione del Prefetto della Savoia, verrà organizzata prossimamente una riunione per trattare le varie questioni, in particolare di tipo regolamentare, prima di avviare i lavori. Una prima circolare riguardante gli impianti e le attrezzature del cantiere verrà inviata prossimamente, seguita poi da un'altra riguardante i lavori veri e propri.

5. Approvazione del progetto di riferimento

M. CHABERT fa riferimento all'invio alla CIG in aprile del progetto di riferimento esaminato dal gruppo di lavoro tecnico-sicurezza nel corso di due riunioni.

L'Ing. PIAZZA conferma che sul progetto di

LB / M

référence, dont le niveau est équivalent à celui du "progetto definitivo" pour le territoire italien, le groupe de travail technique et sécurité va présenter un avis, qui devrait distinguer trois parties, relatives respectivement au génie civil, aux équipements et aux coûts et délais. D'une manière générale, le groupe de travail évalue positivement le travail réalisé par LTF, même si quelques recommandations seront faites, notamment sur le second point; en revanche, il n'y a pas eu d'accord à ce stade en ce qui concerne les coûts et délais.

Il indique que le travail effectué en matière de sécurité a bien pris en compte les réglementations européennes et nationales et que les standards les plus contraignants ont été adoptés. Pour les équipements, les points qui devront être approfondis concernent notamment, à la demande des services de secours, l'amélioration des communications ou la régulation des circulations dans les galeries d'accès au tunnel; les options en matière de ventilation devront également être réexaminées. L'évaluation des risques devra être actualisée régulièrement (méthode ALARP). Des recommandations concernent aussi le contrôle des risques liés aux erreurs humaines.

S'agissant des coûts, il précise que le génie civil a fait l'objet d'une analyse, avec une méthode probabiliste (DAT) incluant l'analyse de très nombreux scénarios (taux de couverture de 90%). Compte tenu de cette analyse et de l'expérience acquise sur d'autres tunnels en Italie, la délégation italienne du groupe de travail technique et sécurité estime que les estimations données par LTF peuvent être validées.

Monsieur GARNIER précise que l'évolution des techniques est continue dans le domaine des équipements ce qui conduira à réexaminer le projet ultérieurement sur ce point. Sur les coûts et délais, il souligne trois points :

- le premier concerne les modalités de consultation pour les futurs marchés. Il estime que le lancement simultané de plusieurs marchés, comme le prévoit le planning actuel, pourrait conduire à diminuer la concurrence pour chacun d'eux et par conséquent favoriser l'augmentation des prix. Dans toute la mesure du possible, il serait souhaitable d'étaler sur une durée suffisante le lancement des appels d'offres. Il faut par

riferimento, il cui livello è equivalente al "progetto definitivo" per il territorio italiano, il gruppo di lavoro tecnico- sicurezza presenterà un parere, suddiviso in tre parti riguardanti rispettivamente il genio civile, le attrezzature e i tempi e i costi. In generale, il gruppo di lavoro valuta positivamente il lavoro realizzato da LTF, anche se saranno fatte alcune raccomandazioni, in particolare sul secondo punto; finora non è stato però raggiunto un accordo su tempi e costi.

Egli chiarisce che il lavoro effettuato in materia di sicurezza ha anche riguardato tutta la parte che si riferisce alle regolamentazioni europee e nazionali e che sono stati scelti gli standard più vincolanti. Per quanto riguarda le attrezzature, sarà necessario approfondire alcuni punti relativi in particolare alla richiesta dei servizi di soccorso, al miglioramento delle comunicazioni o alla regolazione delle circolazioni nelle galeries di accesso al tunnel; le opzioni in materia di ventilazione dovranno anch'esse essere riesaminate. Sarà altresì necessario attualizzare regolarmente la valutazione dei rischi (metodo ALARP). Alcune raccomandazioni riguardano anche il controllo dei rischi legati agli errori umani.

Per quanto concerne i costi, egli rileva che l'ingegneria civile è stata oggetto di analisi attraverso un metodo probabilistico (DAT) che include l'analisi di numerosi scenari (tasso di copertura del 90%). Tenendo presente questa analisi e l'esperienza acquisita con altre galeries in Italia, la delegazione italiana del gruppo di lavoro Tecnico-sicurezza giudica valide le stime fornite da LTF.

M. GARNIER precisa che l'evoluzione delle tecniche per impianti e attrezzature è in continua evoluzione e pertanto sarà necessario riesaminare ulteriormente questa parte del progetto. Egli mette in risalto tre punti riguardanti costi e tempi:

- il primo riguarda le modalità di consultazione per i futuri appalti. Ritiene che l'avvio simultaneo di più appalti, come previsto dall'attuale programmazione, potrebbe portare a una diminuzione della concorrenza per ognuno di loro e di conseguenza favorire l'aumento dei prezzi. Per quanto possibile, sarebbe auspicabile spalmare l'avvio delle gare d'appalto su un periodo più lungo. Bisogna inoltre sapere che per quanto riguarda le attrezzature, il

ailleurs savoir que, pour ce qui concerne les équipements, le marché est d'ores et déjà relativement peu concurrentiel ;

- en matière de géologie, la modélisation probabiliste évoquée (DAT), ne prend en compte que les aléas géologiques « normaux » mais pas les aléas géologiques exceptionnels qui sont toujours susceptibles de se produire. Indépendamment de ces aléas, les analyses menées par le CETU (centre français d'étude des tunnels) confirment globalement les estimations de LTF, en considérant cependant que quelques postes devraient être réévalués, pour un montant global de l'ordre de 160M€.
- compte tenu de la durée pendant laquelle le promoteur public exercera son activité, intégrant la période de préparation des travaux et la durée résultant de la survenue d'aléas, il conviendrait de majorer les coûts pris en compte pour son fonctionnement, d'environ 120M€ ;

Au total l'incidence de ces trois postes pourrait être de l'ordre de 580M€. Ce chiffre ne tient pas compte des aléas géologiques exceptionnels, toujours susceptibles de se produire dans la zone concernée, pour lesquels une provision de 176M€ a été prévue. Elle pourrait s'avérer insuffisante au vu de l'expérience acquise sur plusieurs tunnels dont il a directement suivi la réalisation. La géologie est en effet extrêmement complexe et, par exemple, le coincement d'un tunnelier n'est pas à exclure.

Afin de bénéficier pleinement, pour chacune des sections du tunnel, des connaissances acquises lors de la réalisation du premier tube pour la réalisation du second, il suggère par ailleurs de prévoir un délai suffisant avant d'engager les travaux des 2^{èmes} tubes. Au tunnel du Perthus, où ceci n'a pas été fait, les tunneliers des deux tubes se suivant de près, les mêmes difficultés ont été rencontrées sur chacun des tubes, avec des incidences financières.

Monsieur PIAZZA confirme l'intérêt d'un décalage pour le creusement des deux tubes afin de disposer d'un temps de réaction suffisant si une difficulté géologique était rencontrée par le premier tunnelier. En ce qui concerne les aléas, il indique que la réglementation italienne prévoit un maximum de 8% alors qu'ici le chiffre proposé est

mercato è comunque, a oggi, relativamente poco concorrenziale;

- in materia di geologia, la modellizzazione probabilistica indicata (DAT) prende in considerazione solamente le alee geologiche « normali » ma non quelle eccezionali, che possono invece sempre prodursi. Indipendentemente da suddette alee, le analisi condotte dal CETU (centro francese di studi delle gallerie) confermano globalmente le stime di LTF, tuttavia dovrebbero esserne rivalutate alcune voci, per una somma complessiva di circa 160M€.
- tenendo conto del periodo durante il quale il promotore pubblico eserciterà la propria attività, e aggiungendo il periodo di preparazione dei lavori e il prolungamento derivante da eventuali alee, sarebbe necessario aumentare i costi presunti per il suo funzionamento di circa 120M€ ;

In totale, l'incidenza di queste tre voci potrebbe ammontare a circa 580M€. Tale cifra non prende in considerazione le alee geologiche eccezionali, che possono sempre verificarsi nella zona interessata, ma per le quali è stato previsto un accantonamento di 176M€. Questo potrebbe tuttavia rivelarsi insufficiente, vista l'esperienza acquisita durante i lavori di varie gallerie di cui egli stesso ha seguito direttamente la costruzione. La geologia è, in effetti, molto complessa e una scavatrice che rimane incastrata è, ad esempio, un evento da non escludere.

Per potersi avvalere pienamente, in ognuna delle sezioni della galleria, delle conoscenze acquisite al momento della realizzazione della prima canna a beneficio della realizzazione della seconda, egli suggerisce, tra l'altro, di prevedere un arco di tempo sufficiente prima di avviare i lavori della seconda canna. Nella galleria di Perthus, dove tutto ciò non è stato fatto e le scavatrici delle due canne sono affiancate, sono state riscontrate le stesse difficoltà su ognuna delle due canne con delle incidenze finanziarie.

L'Ing. PIAZZA conferma ugualmente l'importanza di scaglionare i lavori di scavo delle canne per avere a disposizione, semmai la prima scavatrice dovesse incontrare una qualunque difficoltà geologica, un tempo sufficiente per porvi rimedio. Per quanto riguarda le alee, egli informa che la normativa italiana prevede

LB / W

déjà supérieure à 10%, comme dans le cas du tunnel du Brenner. Il faut rechercher un compromis entre les deux délégations, sur la base d'une approche scientifique, afin que la CIG puisse décider et que le CIPE puisse approuver le « projet définitif », en conformité avec ladite réglementation italienne.

Pour Monsieur GRESSIER, le groupe de travail TS doit poursuivre ses travaux, dans l'objectif de parvenir à une estimation aussi fiable que possible, d'une part pour informer les gouvernements, d'autre part pour servir de base au dossier de demande de subvention auprès de l'Union européenne, ce qui doit conduire à ne pas sous-estimer le coût du projet.

Monsieur BESSON souhaite également la poursuite des travaux du groupe de travail sur ce sujet, en tenant compte de l'expérience d'autres tunnels. Il demande par ailleurs confirmation que tous les points techniques sont bien validés, dont certains avaient fait l'objet de discussion, comme l'interdistance des rameaux de communication entre les deux tubes ou d'autres caractéristiques dimensionnelles.

Monsieur PIAZZA confirme que toutes les caractéristiques structurelles sont conformes aux réglementations européennes et nationales applicables.

Monsieur GARNIER précise qu'au tunnel du Saint-Gothard, les reconnaissances géologiques laissent prévoir une difficulté importante, mais que les caractéristiques rencontrées ont finalement été nettement meilleures qu'il n'était craint.

Monsieur VIRANO souhaite également la poursuite du travail du groupe TS, en utilisant les méthodes les plus scientifiques possibles.

Monsieur DU MESNIL se félicite de l'accord sur la conception du projet, même si quelques sujets de moindre importance font encore l'objet de quelques questions, par exemple en matière de télécommunications, qui pourront certainement être résolues.

Sur les coûts, il note d'une part que la certification des coûts apportera un regard complémentaire, d'autre part que l'estimation d'un projet de cette nature est indissociable de la notion de risque encouru. Sur ce point, la transparence est nécessaire, le niveau du risque admis devant relever d'une décision assumée par les responsables des trois cofinanceurs, au niveau

massimo l'8%, mentre in questo caso la cifra proposta è già superiore al 10%, come nel caso della galleria del Brennero. Bisogna cercare un compromesso tra le due delegazioni, in base ad un approccio scientifico, affinché la CIG possa decidere e affinché il CIPE sia in grado di approvare il "progetto definitivo", conformemente alla citata normativa italiana.

Per M. GRESSIER, il gruppo di lavoro TS deve continuare le proprie attività con l'obiettivo di arrivare a una stima più affidabile possibile, sia per informare i governi, sia per formulare una richiesta di sovvenzioni presso l'Unione europea; questo significa che non si deve sottostimare il costo del progetto.

Il Presidente BESSON auspica ugualmente che il gruppo di lavoro approfondisca i propri studi su questo tema, prendendo in considerazione l'esperienza delle altre gallerie. Chiede inoltre conferma sulla convalida di tutti gli altri punti tecnici; alcuni di essi erano stati oggetto di discussione, come l'interdistanza dei rami di comunicazione tra le due canne o altre caratteristiche riguardanti le dimensioni.

L'Ing. PIAZZA conferma che tutte le caratteristiche strutturali sono conformi alle normative europea e nazionali di riferimento.

M. GARNIER precisa che nella galleria del San Gottardo le ricognizioni geologiche facevano prevedere una notevole difficoltà, ma che le caratteristiche incontrate si sono rivelate alla fine migliori di quanto ci si aspettasse.

Il Presidente VIRANO a sua volta auspica che i lavori del gruppo TS proseguano utilizzando i metodi più scientifici possibili.

M. DU MESNIL esprime la propria soddisfazione sull'accordo ottenuto riguardo al progetto, anche se alcuni temi minori sono ancora da rivedere, ad esempio in materia di telecomunicazioni; potranno comunque essere certamente essere risolti

A proposito dei costi, egli nota da un lato che la certificazione dei costi offrirà una visione nuova e dall'altro che la stima di un progetto di questa portata è inscindibile dal concetto di rischio che si può correre. Su questo punto è necessario dimostrare trasparenza, poiché il livello di rischio ammesso è alla base della decisione che i responsabili dei tre co-finanziatori si assumono a livello politico. Sarà poi necessario monitorare

 LS

politique. Il faudra ensuite assurer une supervision continue du projet pendant sa réalisation afin d'ajuster la marge pour aléa en fonction des conditions rencontrées.

Monsieur BUFALINI ajoute que le groupe TS n'a pas eu de remarques importantes par rapport au travail effectué par LTF, ni sur la conception du projet ni sur les coûts, établis à partir de quantités et de prix. En ce qui concerne les aléas, la proposition de LTF est fondée sur des méthodes éprouvées au niveau international et peut être qualifiée de médiane s'agissant du niveau de risque admis.

Monsieur CHABERT estime que le niveau de risque géologique retenu est approprié. Par ailleurs il est souhaitable de minimiser les risques liés à une insuffisance de concurrence lors des consultations plutôt que de prévoir une provision pour les couvrir. Il rappelle que, pour les équipements, le recours à un contrat unique était une proposition de la CIG mais qu'il pourrait être tenu compte de la réalité de la situation concurrentielle dans les différents secteurs concernés pour organiser différemment les consultations. Il rappelle également que le montant retenu pour couvrir les aléas exceptionnels, 176 M€, résulte des études de 2006, qui avaient fait alors l'objet d'un examen, la nature exceptionnelle des aléas considérés rendant naturellement toute estimation discutable. Enfin, il convient que l'analyse conduite par LTF s'appuie sur un calendrier où, pour minimiser la durée des travaux, tous les creusements sont engagés simultanément. L'allongement du calendrier d'activité du promoteur public, qui résulterait d'une organisation différente des travaux, aurait une incidence sur les coûts du promoteur.

Monsieur PIAZZA indique que l'estimation des équipements s'élève à 1,587 Md€ dans le projet de référence mais qu'il été proposé de la porter à 1,670Md€, soit environ 100 M€ supplémentaires. Il souligne la compétence technique des équipes de LTF qui ont travaillé sur le projet et qui ont tenu compte de la réalité du marché, en particulier dans le domaine de la signalisation ferroviaire, dans lequel l'Italie et la France sont à la pointe. Il conclut que les 100M€ supplémentaires ne sont probablement pas justifiés.

Monsieur SIGNORINI indique qu'en Italie, l'approbation d'un projet et de son estimation comporte la vérification du respect des normes

costantemente il progetto nel corso della realizzazione, procedendo a eventuali aggiustamenti del margine delle alee a seconda delle condizioni riscontrate.

L'Ing. BUFALINI aggiunge che il gruppo TS non ha sollevato osservazioni importanti rispetto al lavoro effettuato da LTF, né sulla progettazione né sui costi stabiliti su basi di quantità e prezzi. Per quanto riguarda le alee, la proposta di LTF è basata su metodi comprovati a livello internazionale e possono essere definiti costi mediani per quanto riguarda il livello di rischio ammesso.

M. CHABERT sostiene che il livello di rischio geologico preso in considerazione è corretto, tuttavia sarebbe meglio minimizzare i rischi dovuti a scarsa concorrenza al momento delle gare, piuttosto che prevedere un accantonamento per coprirli. Ricorda che il ricorso a un contratto unico per le attrezzature era una proposta della CIG, ma che si potrebbe prendere in considerazione la realtà della situazione concorrenziale nei vari settori interessati per organizzare le gare in modo diverso. Ricorda anche che la somma stabilita per coprire le alee eccezionali, 176 M€, è basata sugli studi del 2006, che all'epoca erano stati oggetto di un esame, ma il carattere eccezionale delle alee considerate rende ovviamente opinabile ogni tipo di stima. Infine, sarebbe utile che l'analisi effettuata da LTF si basasse su un calendario nel quale, per minimizzare la durata dei lavori, tutti gli scavi siano avviati simultaneamente. L'allungamento dei tempi del calendario delle attività del promotore pubblico, frutto di una differente organizzazione dei lavori, avrebbe un'incidenza sui costi del promotore.

L'Ing. PIAZZA aggiunge che la stima delle attrezzature ammonta a 1,587 Md€ nel progetto di riferimento, ma che è stato proposto di arrivare a 1,670Md€, ossia 100M€ in più. Anch'egli ribadisce la competenza tecnica delle équipe di LTF che hanno lavorato sul progetto e che hanno preso in considerazione la realtà del mercato, in particolare nel campo della segnaletica ferroviaria, ambito in cui eccellono sia la Francia che l'Italia. Termina dicendo che i 100M€ supplementari probabilmente non sono giustificati.

Il Dott. SIGNORINI informa che in Italia l'approvazione di un progetto e della stima dei suoi costi implica la verifica del rispetto delle

juridiques mais pas des détails techniques dans la mesure où les services ne seraient pas à même de le faire. Il souhaite que le groupe de travail TS parvienne rapidement à une proposition commune. A propos des 160 M€ que, hors aléas exceptionnels, le CETU propose d'ajouter à l'estimation en raison de la géologie, Monsieur GARNIER propose que les contacts entre LTF et le CETU se poursuivent prochainement afin d'arriver à une vision partagée.

Monsieur GRESSIER propose que le travail du groupe TS s'effectue en étroite liaison avec LTF, avec l'objectif si possible de converger, sinon d'exposer clairement les points de divergence, en fixant la date d'achèvement de ses travaux à mi-octobre.

M. BESSON donne son accord à cette proposition, qui est validée par la CIG.

Compte tenu de la connexité des sujets, il propose d'aborder sans attendre le point 8 de l'ordre du jour, relatif à la certification des coûts, afin de disposer, avant la fin de l'année, d'une estimation la plus réaliste possible, qui servira de référence pour la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne.

8. Certification des coûts de l'opération

Monsieur BOLOGNA remercie la partie française pour l'envoi de documents exposant sa position sur ce sujet. Il indique cependant qu'à ce stade la position n'est pas partagée par la partie italienne, pour laquelle la certification des coûts doit consister en une vérification des prix et des quantités indiquées dans les documents de LTF, sans procéder à une nouvelle estimation, en laissant cependant ouverte la possibilité de modifier l'estimation si des rectifications devaient être opérées. Il confirme que la certification doit s'effectuer sur le coût évalué avec des prix de l'année 2012. Il pense qu'elle n'a pas pour objectif de fournir une estimation du coût réel de l'opération mais uniquement de fixer le point de passage de la clé de financement de l'accord 57,9/42,1 à la clé 50/50. Le certificateur pourrait prendre en compte le planning pour donner une estimation du projet en euros courants, mais sans que ceci ait une influence sur la répartition des coûts. Sur la manière de prendre en considération le passage des euros constants aux euros courants, les positions des deux délégations divergent.

norme juridique ma non dei dettagli tecnici, dato che le amministrazioni non hanno le competenze per farlo. Auspica che il gruppo di lavoro TS possa arrivare a una proposta condivisa.

A proposito dei 160 M€ che, a parte le alee eccezionali, il CETU propone di aggiungere per ragioni geologiche alla stima dei costi, M. GARNIER propone che i contatti tra LTF e il CETU vadano avanti poter per giungere a una visione condivisa.

M. GRESSIER suggerisce che il lavoro del gruppo TS venga svolto in stretta collaborazione con LTF, con l'obiettivo se possibile di convergere, o almeno di esporre chiaramente i punti di divergenza, stabilendo per metà ottobre la data di fine lavori.

Il Presidente BESSON esprime il proprio accordo su questa proposta che quindi viene convalidata dalla CIG.

Vista la complessità degli argomenti, propone di affrontare senza ulteriori indugi il punto 8 dell'ordine del giorno relativo alla certificazione dei costi al fine di disporre, prima della fine dell'anno, di una stima più realistica possibile, che servirà da riferimento per la candidatura all'invito a progetto della Commissione europea.

8. Certificazione dei costi dell'operazione

Il Dott. BOLOGNA ringrazia la parte francese per l'invio dei documenti che espongono la posizione francese sull'argomento. Indica tuttavia che, a questo stadio, la posizione non è condivisa dalla delegazione italiana, che ritiene che la certificazione dei costi debba consistere in una verifica dei prezzi e delle quantità indicate nei documenti di LTF, senza procedere a una nuova stima, lasciando tuttavia aperta la possibilità di modificare la stima qualora dovessero esserci modifiche. Conferma che la certificazione deve essere fatta sul costo valutato con i prezzi dell'anno 2012. Ritiene che essa non abbia come obiettivo di fornire una stima del costo reale dell'operazione, ma unicamente di stabilire il punto di passaggio dal criterio di finanziamento dell'accordo, che prevedeva una ripartizione 57,9/42,1 alla chiave 50/50. Il certificateur potrebbe prendere in considerazione la programmazione per fornire una stima del progetto in euro correnti ma senza che questo influisca sulla ripartizione dei costi. Sul modo di prendere in considerazione il passaggio dagli euro

Il estime enfin que les aléas sont parfaitement connus et intégrés dans le projet, à un niveau de 10%, déjà supérieur à ce que prévoit la législation italienne.

Monsieur DE SAINT-PULGENT souligne que la question des risques devra être convenablement appréhendée. Il conviendrait de se mettre d'accord sur un niveau admissible de probabilité de ne pas dépasser le coût certifié, niveau dont le certificateur tiendrait compte pour exprimer son opinion, en travaillant en liaison avec LTF et avec les deux délégations. Le certificateur devra procéder à une évaluation à une date de référence fixée et il faudra ensuite prendre en compte la réalisation du projet dans la durée, qui modifiera les prix. Il souhaite enfin que le cahier des charges de l'étude soit rapidement finalisé afin de lancer celle-ci.

Monsieur GRESSIER précise que le coût certifié portera sur le projet approuvé, par le CIPE du côté italien, par le gouvernement français de l'autre. Il conviendra par ailleurs de ramener chacune des dépenses futures, qui seront effectuées en euros courants, à des euros constants de l'année 2012, à l'aide d'un indice dont la nature devra être fixée en commun. L'addition de ces dépenses en euro constants sera à comparer au coût certifié que les deux gouvernements auront approuvé, qui sera également exprimé en euro constant de l'année 2012. Si le total des dépenses est supérieur au coût certifié, l'excédent des dépenses relèvera de la clé 50/50. Il n'est en revanche pas envisageable d'ajouter les dépenses en euros courants et de comparer le total obtenu au coût certifié exprimé en euro 2012.

Monsieur SAINTILLAN souligne que la certification des coûts est un gage de transparence sur le coût de l'opération vis-à-vis de l'opinion publique et un fondement de la décision publique.

Monsieur BOLOGNA confirme qu'il y a bien accord sur le fait que la certification des coûts portera sur le projet approuvé, dont le coût sera exprimé en valeur janvier 2012. Le certificateur pourra aussi évaluer le coût en euros courants, pour préparer la demande de subvention européenne, mais sans que ceci influence la répartition des coûts entre les deux pays.

Monsieur BESSON distingue la question de la certification des coûts de celle des modalités

costanti agli euro correnti, le posizioni delle due delegazioni divergono. Egli precisa infine che le alee sono perfettamente conosciute e integrate nel progetto a un livello del 10% in più rispetto a quanto previsto dalla legislazione italiana.

M. DE SAINT-PULGENT rammenta che la questione dei rischi dovrà essere studiata con attenzione. Sarebbe bene mettersi d'accordo sul livello ammissibile delle probabilità di non superare il costo certificato, livello di cui terrà conto il certificateur per esprimere il proprio parere, lavorando insieme a LTF e con le due delegazioni. Il certificateur dovrà procedere a una valutazione relativa a una data di riferimento prestabilita, in seguito bisognerà considerare la realizzazione del progetto nella sua durata complessiva, cosa che modificherà i prezzi. Auspica infine che il capitolato sia rapidamente ultimato prima di avviare lo studio.

M. GRESSIER precisa che il costo certificato riguarderà il progetto approvato, dal CIPE lato italiano e dal governo francese dall'altro. Sarebbe tra l'altro utile riportare ogni spesa futura, che sarà effettuata in euro correnti, a euro costanti anno 2012, con l'aiuto di un indice la cui natura si baserà su parametri stabiliti in comune. La somma di queste spese in euro costanti sarà da paragonare al costo certificato che i due governi avranno approvato, ugualmente espresso in euro costanti dell'anno 2012. Se il totale delle spese è superiore al costo certificato, l'eccedenza delle spese sarà ripartita col criterio 50/50. Non è invece possibile mettere insieme le spese in euro correnti e paragonare il totale ottenuto con il costo certificato espresso in euro 2012.

M. SAINTILLAN ricorda che la certificazione dei costi è una garanzia di trasparenza sul costo dell'operazione rispetto all'opinione pubblica, e uno strumento fondamentale per le decisioni pubbliche.

Il Dott. BOLOGNA conferma che c'è accordo sul fatto che la certificazione dei costi riguardi il progetto approvato, il cui costo sarà espresso in valore gennaio 2012. Il certificateur potrà anche valutare il costo in euro correnti, per preparare la richiesta di sovvenzione europea ma senza che questo influenzi la ripartizione dei costi tra i due paesi.

Il Presidente BESSON fa una distinzione tra la certificazione dei costi e le modalità

d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012. Sur cette dernière, les discussions doivent se poursuivre, notamment sur la question de la prise en considération de l'évolution des prix, afin de parvenir à un accord ou, à défaut, à une présentation explicite des divergences qui permette un arbitrage au niveau des gouvernements. En revanche, sur la certification des coûts, le travail devrait être engagé dans les meilleurs délais.

En réponse à une question de Monsieur GRESSIER, Monsieur BRINKHORST confirme que dans les dossiers de demande de subvention à déposer auprès des services de la Commission européenne figureront les dépenses prévues en euros courants.

Monsieur GRESSIER donne acte à Monsieur BOLOGNA qu'il y a bien accord sur le fait que la certification des coûts portera sur le projet, approuvé, dont le coût sera exprimé en valeur janvier 2012. Il constate que, pour établir la demande de subvention en euros courants, il faudra prendre en considération d'une part un planning prévisionnel du début de l'opération, d'autre part une hypothèse d'évolution des prix sur la période. Sur la répartition des coûts, sujet distinct mais connexe, il serait aussi envisageable de prendre cette hypothèse pour appliquer les clés de financement de l'accord après avoir transformé en euros courant le coût certifié. On ne peut pas, en revanche, comparer des euros constant 2012 à des euros courants sur la période de réalisation du projet. Il est par ailleurs favorable à la proposition de Monsieur BESSON de dissocier la question de la certification des coûts de celle des modalités d'application de l'article 18, laquelle devra cependant être traitée dans les meilleurs délais.

Monsieur DE SAINT-PULGENT souhaite le lancement rapide de la consultation sur la certification des coûts.

Monsieur VIRANO fait part de sa préoccupation en ce qui concerne le calendrier, en particulier pour la préparation de la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne, qui constitue une priorité. Il rappelle qu'il y aura une compétition entre les différents projets présentés. Pour réaliser la certification des coûts dans les meilleurs délais, il conviendrait de demander au certificateur de vérifier les quantités et les prix proposés par LTF en lui indiquant les analyses de chacune des

d'applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012. Su quest'ultima, le discussioni devono proseguire, in particolare prendendo in considerazione l'evoluzione dei prezzi, per giungere a un accordo o, qualora ciò non fosse possibile, a una presentazione esplicita delle divergenze che permetta ai governi di arbitrare. D'altro canto, sulla certificazione dei costi, il lavoro dovrebbe essere avviato entro breve termine.

In risposta ad una domanda di M. GRESSIER, il Coordinatore BRINKHORST conferma che nei dossier di richiesta di sovvenzioni da presentare ai servizi della Commissione europea figurano le spese previste in euro correnti.

M. GRESSIER è d'accordo con il Dott. BOLOGNA sul fatto che la certificazione dei costi avrà come oggetto il progetto approvato, il cui costo sarà espresso in valori gennaio 2012. Costata che, per presentare la richiesta di sovvenzioni in euro correnti, bisognerà prendere in considerazione da una parte un programma previsionale dell'inizio dell'operazione, dall'altra un'ipotesi di evoluzione dei prezzi sul periodo considerato. Sulla ripartizione dei costi, argomento diverso ma collegato, sarebbe altresì ipotizzabile di considerare tale ipotesi per applicare le chiavi di finanziamento dell'accordo dopo aver trasformato in euro correnti il costo certificato. Non si può, invece, paragonare euro costanti 2012 a euro correnti del periodo di realizzazione del progetto. Egli è inoltre a favore della proposta del Presidente BESSON di separare la questione riguardante la certificazione dei costi da quella delle modalità di applicazione dell'articolo 18, che dovrà, tuttavia, essere trattata al più presto.

M. DE SAINT-PULGENT auspica un rapido avvio della consultazione sulla questione riguardante la certificazione dei costi.

Il Presidente VIRANO esprime la propria preoccupazione per quanto riguarda il calendario, in particolare per la preparazione del progetto da presentare come risposta al bando della Commissione europea, cosa che costituisce una priorità. Ricorda che ci sarà competizione tra i vari progetti presentati. Per certificare rapidamente i costi, sarebbe utile chiedere al certificateur di verificare le quantità e i prezzi proposti da LTF, indicando le analisi di ognuna delle delegazioni in

<p>délégations en matière d'aléas.</p> <p>Monsieur BOLOGNA estime que le dossier de financement pour la Commission est un point totalement distinct de la répartition des coûts. Il convient donc de séparer ces sujets, en donnant la priorité au premier.</p> <p>Après échange de vues entre les participants, la distinction évoquée par Monsieur BESSON est accueillie favorablement par la CIG, afin de permettre le lancement du travail de certification des coûts dans les meilleurs délais. Le travail sur les modalités d'application de l'article 18 devra par ailleurs être poursuivi, les clarifications nécessaires devant en particulier être apportées, autant que possible avant la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne.</p> <p>Sur la certification des coûts, Monsieur GRESSIER rappelle qu'un cahier des charges a été préparé par LTF en juin 2013 et a fait l'objet d'une réponse de la partie française en juillet 2013. Il conviendrait de le finaliser dans les meilleurs délais afin de lancer la consultation.</p> <p>Monsieur DE SAINT-PULGENT propose que, sans attendre cette finalisation, l'appel à candidature soit lancé par LTF.</p> <p>Messieurs BESSON et VIRANO concluent en distinguant trois sujets, d'une part la préparation de la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne, pour laquelle un travail commun devra être engagé sans retard, d'autre part la mise au point du cahier des charges de la certification des coûts qui devra s'effectuer rapidement, afin de lancer celle-ci dans les meilleurs délais, LTF pouvant dès maintenant lancer l'appel à candidature, enfin la poursuite des échanges sur les modalités d'application de l'article 18, l'objectif étant que les positions des deux États convergent avant la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne, cette convergence étant, dans toute la mesure du possible, à obtenir au niveau de la CIG.</p>	<p>materia di alee.</p> <p>Il Dott. BOLOGNA ritiene che il dossier di finanziamento per la Commissione sia una questione totalmente diversa dalla ripartizione dei costi. Sarebbe utile separare questi argomenti, dando la priorità al primo.</p> <p>Dopo alcuni scambi di opinioni tra i partecipanti, la distinzione indicata dal Presidente BESSON è accolta favorevolmente dalla CIG, in modo da consentire un rapido avvio del lavoro di certificazione dei costi. Il lavoro sulle modalità di applicazione dell'articolo 18 dovrà, dal canto suo, proseguire, e i necessari chiarimenti dovranno essere forniti il più in anticipo possibile rispetto alla presentazione della risposta al bando a progetto della Commissione europea.</p> <p>Sulla certificazione dei costi, M. GRESSIER ricorda che LTF ha preparato un capitolato nel giugno del 2013 che è stato oggetto di una risposta dalla parte francese nel luglio 2013. Sarebbe importante concluderlo entro breve tempo per poter avviare le gare.</p> <p>Noël DE SAINT-PULGENT propone che, senza attendere il completamento del capitolato, LTF avvii le procedure di bando.</p> <p>I Presidenti BESSON e VIRANO terminano ricordando tre argomenti: la preparazione della risposta al bando a progetto da parte della Commissione europea, per la quale deve essere rapidamente avviato un lavoro comune; la conclusione del capitolato della certificazione dei costi da portare a termine rapidamente in modo da avviare la certificazione stessa a breve, dato che LTF è in grado di avviare le procedure di bando fin d'ora; e infine il prosieguo degli scambi di punti di vista sulle modalità di applicazione dell'articolo 18, con l'obiettivo di far convergere le posizioni dei due Stati prima di rispondere al bando a progetto da parte della Commissione europea poiché questa convergenza di vedute deve essere raggiunta, per quanto possibile, all'interno della CIG.</p>
<p>6. <i>Création du nouveau promoteur public : règlement des contrats et modification des statuts de LTF</i></p> <p>Monsieur DU MESNIL indique que le conseil d'administration de LTF a précisé les étapes menant à la création du nouveau promoteur public par transformation de LTF. Il conviendra tout d'abord de modifier les statuts actuels afin de</p>	<p>6. <i>Creazione del nuovo promotore pubblico. Regolamento dei contratti e modifica Statuto di LTF</i></p> <p>M. DU MESNIL riferisce che il consiglio di amministrazione di LTF ha precisato le tappe che conducono alla creazione del nuovo promotore pubblico attraverso la trasformazione di LTF. Si procederà innanzi tutto con la modifica dello</p>

LB 

permettre la cession des actions aux futurs actionnaires, auxquels il appartiendra ensuite d'adopter les nouveaux statuts et le règlement des contrats. La tenue de l'assemblée générale devant procéder à la modification des statuts de LTF requiert au préalable un accord sur le texte à adopter, ce qui n'est pas encore le cas. Il souhaite que cet accord intervienne rapidement afin que la transformation puisse avoir lieu dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, après l'accord sur les futurs statuts du promoteur public, qui a déjà été obtenu, il souhaite que les discussions permettent de trouver rapidement un accord sur le règlement des contrats. Ce règlement devra à la fois respecter l'accord de janvier 2012 et le droit européen, notamment les nouvelles directives relatives aux marchés, et protéger la société contre toutes les formes de risque.

Monsieur BRINKHORST souhaite être tenu informé des avancées sur ces sujets.

Monsieur SAINTILLAN évoque la question de la rédaction de la clause des statuts de LTF destinée à permettre la cession des actions. Il confirme qu'en toute hypothèse l'actionnaire pour la partie française sera bien l'État, directement ou à travers un de ses démembrements, les représentants au conseil d'administration étant également nommés par l'État.

La CIG valide le principe de la modification des statuts de LTF pour permettre la cession des actions, première étape de la transformation qui aboutira à la création du promoteur public conformément à l'Accord du 30 janvier 2012 et demande d'être tenue informée des évolutions.

Monsieur BESSON souhaite que la transformation de LTF en promoteur public puisse avoir lieu avant la fin de l'année.

A propos du règlement des contrats, Monsieur GRESSIER évoque la question sensible de la lutte contre la criminalité organisée. Les efforts à faire en ce domaine devraient concerner tous les marchés, exécutés tant sur le territoire français que sur le territoire italien. La partie française a fait des propositions à la partie italienne pour traiter ce sujet, par exemple l'intégration dans la commission des contrats du préfet de Turin ou d'un de ses collaborateurs ou la rédaction de clauses du règlement des contrats permettant d'écarter des entreprises dans différents cas. Il pense que ces propositions représentent un

statuto per permettere la cessione delle azioni ai futuri azionisti, i quali avranno la responsabilità dell'approvazione del nuovo statuto e del regolamento dei contratti. Poiché l'assemblea generale dovrà procedere alla modifica dello statuto di LTF, è richiesto preliminarmente un accordo sul testo da approvare, cosa che non è ancora avvenuta. Egli auspica che tale accordo sia raggiunto rapidamente in modo che la trasformazione possa avvenire in breve tempo.


Inoltre, dopo l'accordo sul futuro statuto del promotore pubblico (già raggiunto) egli spera che le discussioni consentano di arrivare rapidamente ad un accordo anche sul regolamento dei contratti. Il regolamento dovrà rispettare sia l'accordo del gennaio 2012 che il diritto europeo, in particolare le nuove direttive sugli appalti, e allo stesso tempo proteggere la società contro ogni forma di rischio. Il Coordinatore BRINKHORST chiede di essere tenuto informato sugli avanzamenti riguardanti i suddetti argomenti.

M. SAINTILLAN propone la questione della stesura della clausola dello statuto di LTF che serve a poter cedere le azioni. Conferma che molto probabilmente l'azionista per parte francese sarà lo Stato, direttamente o attraverso un suo apparato, giacché anche i rappresentanti del consiglio d'amministrazione sono nominati dallo Stato.

La CIG approva il principio della modifica dello statuto di LTF per permettere la cessione delle azioni, prima tappa della trasformazione che sfocerà nella creazione del promotore pubblico conformemente all'Accordo del 30 gennaio 2012 e chiede di essere informata circa gli sviluppi della cosa.

Il Presidente BESSON auspica che la trasformazione di LTF in promotore pubblico possa avvenire prima della fine dell'anno.

A proposito del regolamento dei contratti, M. GRESSIER ricorda la delicata questione riguardante la lotta contro la criminalità organizzata. Gli sforzi da compiere in tal senso dovrebbero riguardare tutti gli appalti eseguiti sia sul territorio francese sia sul territorio italiano. La parte francese ha avanzato delle proposte alla parte italiana per trattare questo argomento, ad esempio la presenza nella commissione dei contratti del prefetto di Torino o di uno dei suoi collaboratori o anche la stesura di clausole del regolamento dei contratti che offrano la possibilità di eliminare delle imprese in alcuni casi specifici.



ensemble très sérieux et souligne que, dans toute la mesure du possible, il semble utile de pouvoir traiter la question des éventuelles infiltrations par la criminalité organisée dès l'amont des procédures, au stade des candidatures, et pas seulement à la fin de l'analyse des propositions, lorsqu'une entreprise est sur le point d'être retenue pour un marché. Il souhaite que les échanges se poursuivent afin de mettre au point un dispositif juridique satisfaisant toutes les parties.

Monsieur VIRANO souligne qu'il est important que la politique de lutte contre la criminalité organisée concerne l'ensemble du projet et ne recoure pas à des normes différentes en France et en Italie, pour éviter les contradictions. Il faudra unifier le droit applicable, en prenant en considération les normes juridiques déjà existantes ou prochainement applicables, tant au niveau européen qu'aux niveaux nationaux. Par ailleurs il faudra traiter aussi bien le cas d'infiltration avant la phase d'adjudication du marché que lorsque celui-ci a été passé. Le travail juridique engagé doit être poursuivi, la volonté et les objectifs étant bien fixés.

Il soumet ensuite à la réflexion la question des travaux préparatoires, évalués par LTF entre 200 et 250 M€ dans chacun des pays, travaux souvent liés aux déviations ou raccordements aux réseaux existants et qui sont à réaliser en priorité. Le sujet a déjà été abordé, et a conduit à des positions divergentes, mais il propose que des marges de flexibilité d'interprétation soient envisagées.

Monsieur BESSON souhaite que le dernier accord, qui devra être passé en application de l'article 4 de l'accord de janvier 2001, permette d'affirmer la volonté commune des deux pays en matière de lutte contre la criminalité organisée et donne ainsi un fondement politique aux dispositions juridiques qui seront adoptées.

7. Montage juridique et financier

Monsieur DU MESNIL précise qu'après l'accord sur le cahier des charges, la consultation a été lancée et que le choix du titulaire sera effectué à la fin de l'été, le démarrage de l'étude étant prévu en septembre.

9. Préparation du nouvel avenant

Monsieur BESSON indique que, comme évoqué

Egli pensa che tali proposte siano molto fondate e ricorda che, per quanto possibile, è importante trattare la questione delle eventuali infiltrazioni della criminalità organizzata sin dall'inizio delle procedure, allo stadio delle candidature e non solo alla fine dell'iter di analisi delle proposte, nel momento in cui si sceglie un'azienda per un appalto. Esorta a proseguire il confronto per mettere a punto un dispositivo giuridico soddisfacente per tutte le parti.

Il Presidente VIRANO asserisce che è importante che la politica di lotta alla criminalità organizzata riguardi tutto il progetto e non ricorra a norme diverse in Francia o in Italia, per evitare contraddizioni. Sarà necessario uniformare il diritto applicabile, prendendo in considerazione le norme giuridiche già esistenti o sul punto di essere applicate, sia a livello europeo sia a livello nazionale. Tra l'altro bisognerà trattare anche il caso delle infiltrazioni prima della fase di aggiudicazione dell'appalto e anche quando esso è stato concluso. Il lavoro giuridico già avviato deve essere continuato sapendo che la volontà e gli obiettivi sono stati ben fissati.

Sottopone poi alla riflessione comune la questione riguardante i lavori preparatori, che secondo LTF dovrebbero richiedere una somma che oscilla tra i 200 e i 250 M€ in ognuno dei paesi, lavori spesso legati alle deviazioni o ai collegamenti con le reti esistenti e che sono da effettuare preliminarmente. L'argomento è già stato affrontato e ha fatto riscontrare posizioni divergenti ma il Presidente Virano propone di introdurre qualche margine di flessibilità.

Il presidente BESSON auspica che l'ultimo accordo, che dovrà essere concluso in ottemperanza all'articolo 4 dell'accordo di gennaio 2001, permetta di affermare la volontà comune dei due paesi in materia di lotta contro la criminalità organizzata e rafforzi politicamente le norme giuridiche che saranno adottate.

7. Montaggio giuridico e finanziario

M. DU MESNIL precisa che, una volta concluso l'accordo sul capitolato, è stata avviata la consultazione e la scelta del titolare avverrà alla fine dell'estate, mentre l'avvio dello studio è previsto per settembre.

9. Preparazione del protocollo addizionale

Il Presidente BESSON riferisce che, come già

lors de la réunion précédente de la CIG, le groupe de travail qui avait élaboré l'Accord du 30 janvier 2012 est chargé de la rédaction du dernier accord, prévu à l'article 4 de l'accord de 2001. Il souhaite que soient bien identifiés les derniers sujets qui devront y être traités.

10. Report modal

a. Groupe de travail

Monsieur GRESSIER évoque la réunion du groupe de travail report modal qui a eu lieu en février et à la suite duquel il convient maintenant d'engager une étude relative à la possible mise en œuvre, sur les passages franco-italiens, des dispositions facultatives de la directive eurovignette en matière de tarification et aux impacts que cette mise en œuvre entraînerait, notamment en matière de ressources générées pour le projet Lyon - Turin. Il ne s'agit pas de prendre des décisions mais d'analyser la faisabilité. Une lettre du groupe de travail report modal va être adressée aux chefs des deux délégations à la CIG en ce sens. Il souhaite que les résultats de cette étude puissent être obtenus rapidement.

Monsieur BRINKHORST propose que les services de la Commission européenne participent aux travaux du groupe de travail, ce que Messieurs BESSON et VIRANO acceptent.

Monsieur BESSON souhaite que ce sujet de la mise en œuvre de la directive eurovignette progresse. Il rappelle que Lyon - Turin sera le seul franchissement ferroviaire de la frontière franco-italienne adapté aux échanges futurs. L'ambition en matière de report modal doit concerner le même périmètre, incluant le passage par Vintimille, et être de même niveau que celle de la Suisse, ce qui, compte tenu du nombre de poids-lourds franchissant actuellement la frontière franco-italienne, 2,6 millions par an, devrait conduire à viser le report de plus de 2 millions de poids-lourds sur le rail.

Madame NAPOLITANO excuse l'absence de Monsieur PARENTE et indique qu'outre l'étude relative à la mise en œuvre de la directive eurovignette, deux autres études devront être conduites, concernant d'une part le prolongement du service d'autoroute ferroviaire alpine en territoire italien, d'autre part la poursuite d'études sur les effets environnementaux du report modal.

annunciato durante la riunione della precedente CIG, il gruppo di lavoro che aveva elaborato l'Accordo del 30 gennaio 2012 è incaricato della stesura dell'ultimo accordo, previsto all'articolo 4 dell'accordo del 2001. Auspica che siano individuati gli ultimi argomenti da trattare.

10. Trasferimento modale

a. Gruppo di lavoro

M. GRESSIER parla della riunione del gruppo di lavoro trasferimento modale avvenuta a febbraio e in seguito alla quale sarebbe utile avviare uno studio riguardante la possibile applicazione sui valichi italo-francesi delle disposizioni facoltative della direttiva eurovignette in materia di tariffazione e agli impatti che tale applicazione comporterebbe, in particolare in materia di risorse generate a favore del progetto Lione-Torino. Non si tratta di prendere delle decisioni ma di analizzarne la fattibilità. Una lettera del gruppo di lavoro trasferimento modale sarà inviata ai capi delegazione della CIG in tal senso. Auspica che i risultati di tale studio possano essere ottenuti rapidamente.

Il Coordinatore BRINKHORST propone che i servizi della Commissione europea partecipino ai lavori del gruppo di lavoro; la proposta è accettata dai Presidenti BESSON e VIRANO.

Il Presidente BESSON auspica che si compiano passi in avanti nell'applicazione della direttiva eurovignette. Ricorda che il progetto Lione-Torino sarà l'unico attraversamento ferroviario della frontiera franco-italiana adatto agli scambi futuri. L'ambizione in materia di trasferimento modale deve riguardare lo stesso perimetro, compreso il passaggio di Ventimiglia ed essere equivalente a quanto avviene in Svizzera che, visto il numero di mezzi pesanti che attraversano attualmente la frontiera italo-francese, 2,6 milioni l'anno, dovrebbe consentire di raggiungere un trasferimento di oltre due milioni di mezzi pesanti sulla ferrovia.

L'Ing. NAPOLITANO presenta le scuse per l'assenza del Dott. PARENTE e riferisce che, oltre allo studio riguardante l'applicazione della direttiva eurovignette, dovranno essere condotti altri due studi, uno che riguarda il prolungamento del servizio di autostrada ferroviaria alpina in territorio italiano e l'altro che prosegue gli studi degli effetti ambientali del trasferimento modale.

Monsieur DI GIANFRANCESCO rappelle que les objectifs environnementaux du report modal sont énoncés dans l'annexe 3 de l'Accord du 30 janvier 2012, et souligne l'importance de poursuivre avec les études sur les avantages environnementaux qui en découlent.

Monsieur LOUIS précise que l'objectif est de valider aujourd'hui le principe du lancement de ces études, sur la base du cahier des charges tel qu'il aura été défini dans le cadre du groupe report modal, sans qu'une nouvelle autorisation de la CIG soit nécessaire. La CIG valide cette proposition.

b. Autoroute ferroviaire alpine

Monsieur LOUIS indique que la date limite fixée par les services de la Commission européenne pour la fin du service expérimental d'autoroute ferroviaire alpine, en juin 2013, a été dépassée sans que la procédure de création du service devant lui succéder ait été menée à son terme. Le service actuel a néanmoins été maintenu et désigné sous le terme de « transitoire » mais il ne pourra bénéficier des subventions des deux États que lorsqu'il aura été à nouveau autorisé par les services de la Commission européenne à percevoir ces aides. Une notification dossier doit être déposée conjointement par les services français et italiens auprès de la Commission, en septembre, ce qui, après son accord, devrait permettre d'une part de verser les subventions actuellement en attente, d'autre part de relancer le processus de création du service définitif.

11. Ligne historique (sécurité ; révision de la convention de 1951)

Monsieur GARNIER évoque la réunion du 11 avril relative à la sécurité du tunnel actuel. Il regrette que, pour la section de la ligne historique située en France, entre la frontière et la gare de Modane, aucun gestionnaire d'infrastructure n'ait encore été désigné et ne bénéficie par conséquent d'un agrément de sécurité. Il note cependant que des progrès sont en cours en matière de sécurité, par exemple à propos de la rédaction d'un plan de sécurité bilingue, même s'il reste nécessaire de sensibiliser RFI à la sécurité des voyageurs, comme l'a montré le récent incident au cours duquel un train est resté bloqué pendant quatre heures dans le tunnel. Un exercice de secours est

Il Dott. DI GIANFRANCESCO, nel ricordare che gli obiettivi ambientali del trasferimento modale sono enumerati nell'allegato 3 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sottolinea l'importanza di proseguire con gli studi sui vantaggi ambientali che ne derivano.

M. LOUIS ritiene che l'obiettivo è oggi di convalidare il principio dell'avvio di questi studi, sulla base del capitolato definito nell'ambito del gruppo trasferimento modale, senza che una nuova autorizzazione della CIG sia necessaria. La CIG convalida questa proposta.

b. Autostrada ferroviaria alpina

M. LOUIS ricorda che la data ultima stabilita dagli uffici della Commissione europea per la fine del servizio sperimentale di autostrada ferroviaria alpina, giugno 2013, è stata superata senza che la procedura di creazione del servizio che doveva prenderne il posto sia stata completata. Il servizio attuale è stato tuttavia mantenuto e definito col termine « transitorio », ma non potrà avvalersi delle sovvenzioni dei due Stati se non quando avrà nuovamente ottenuto dagli uffici della Commissione europea l'autorizzazione a riscuotere le sovvenzioni. A settembre deve essere depositata una notifica congiunta da parte italiana e francese presso la Commissione, e questo dovrebbe consentire, una volta ottenuto l'accordo, di versare le sovvenzioni attualmente in sospeso e di rilanciare il processo di creazione del servizio definitivo.

11. Linea storica (sicurezza, revisione della convenzione del 1951)

M. GARNIER riferisce della riunione dell'11 aprile che ha avuto come tema principale la sicurezza dell'attuale galleria. Deplora che, per la sezione della linea storica situata in Francia, tra la frontiera e la stazione di Modane, non sia stato ancora nominato il gestore dell'infrastruttura e di conseguenza non sia ancora stato rilasciato alcun nullaosta di sicurezza. Fa tuttavia notare che sono stati compiuti alcuni passi in avanti in materia di sicurezza, ad esempio riguardo alla stesura di un piano di sicurezza nelle due lingue, anche se è ancora necessario sensibilizzare RFI riguardo al tema della sicurezza dei viaggiatori, come abbiamo potuto constatare nel corso del recente

LB 

prévu en octobre, pour la réalisation duquel il sollicite l'appui de la CIG. La CIG confirme la nécessité de mener à bien cet exercice.

Monsieur LOUIS indique que le projet de convention révisant celle de 1951, qui est obsolète, devrait être envoyé prochainement par les services compétents du ministère français à leurs correspondants italiens. Il devrait apporter des réponses sur différents points, comme par exemple la désignation du gestionnaire d'infrastructure ou la création d'un comité de sécurité.

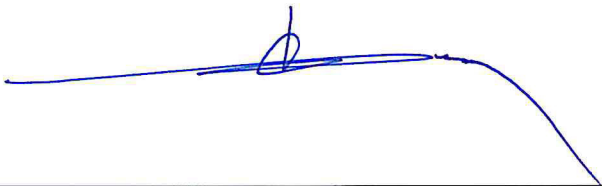
12. Calendrier des prochaines réunions de la CIG

Il est envisagé de tenir la prochaine réunion de la CIG en Italie; la plage de date évoquée est fin octobre ou un peu plus tard compte tenu de l'ensemble des travaux à mener.

13. Divers

Monsieur BESSON évoque les scénarios de rythme de progression du projet, établis par LTF, qui seront pris en considération pour établir le dossier de demande de financement adressé à la Commission européenne. Compte tenu de ce qu'on doit aux efforts des deux États pour doter le budget destiné aux réseaux trans-européens de transport d'un montant nettement augmenté, il serait cohérent d'argumenter en faveur du scénario le plus optimiste possible.

Le Président
M. Louis BESSON



incidente nel quale un treno è rimasto bloccato per quattro ore in galleria. E' prevista un'esercitazione di soccorso nel mese di ottobre, per la quale si richiede l'avallo della CIG. La CIG conferma la necessità di svolgere suddetta esercitazione.

M. LOUIS informa che la bozza della convenzione che rivede quella del 1951, ormai obsoleta, dovrebbe essere inviata prossimamente dagli uffici competenti del ministero francese ai corrispondenti uffici italiani. Tale bozza dovrebbe fornire risposte a vari punti, come ad esempio la nomina del gestore d'infrastrutture o la creazione di un comitato di sicurezza.

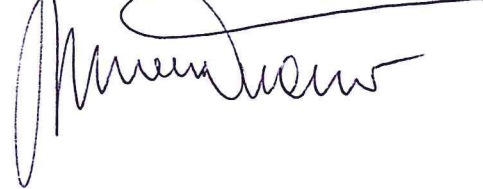
12. Calendario delle prossime riunioni della CIG

Si pensa di indire la prossima riunione della CIG in Italia; la data potrebbe essere compresa tra fine ottobre e una data di poco successiva, considerando la quantità di lavori in corso.

13. Varie ed eventuali

Il Presidente BESSON evoca i vari scenari relativi al ritmo di avanzamento del progetto, indicati da LTF, che saranno presi in considerazione per redigere la richiesta di finanziamento da rivolgere alla Commissione europea. Considerando quanto si deve agli sforzi finanziari dei due Stati per ampliare con una cifra molto più congrua il budget destinato alle reti trans-europee di trasporto, sarebbe coerente pronunciarsi in favore dello scenario più ottimista.

Il Capo della Delegazione italiana
Arch. Mario VIRANO



Interprétation de certains articles de l'Accord du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

1) le premier alinéa de l'article 24 de l'Accord du 30 janvier 2012 est ainsi rédigé :
« Dans un délai de deux ans après la signature du présent Accord, les Parties s'engagent à modifier la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France, afin notamment d'établir les mesures d'accompagnement nécessaires pour garantir le développement du trafic fret sur le corridor Lyon-Turin et notamment pour transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique du Fréjus. »

2) l'article 25 de ce même accord est ainsi rédigé :
« Le Promoteur public fixe les redevances d'utilisation de la section transfrontalière de la ligne nouvelle et de la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle, conformément aux principes de tarification de la directive 2001/14/CE et notamment son article 8.2. »

3) Le délai de deux ans prévu à l'article 24 n'a pas été respecté.
La Commission intergouvernementale confirme cependant que :

- Le non-respect de ce délai n'entraîne pas le transfert au Promoteur public de la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique du Fréjus. En effet, ce transfert requiert au préalable la modification de la Convention du 29 janvier 1951. Par conséquent, les gestionnaires actuels, français (RFF) et italien (RFI), restent compétents, chacun pour ce qui le concerne, jusqu'à une date qui sera fixée par la révision de cette convention.
- En application de l'article 4 de la directive 2001/14/CE, qui précise que la compétence de tarification appartient au gestionnaire d'infrastructure, tant que le Promoteur public n'acquiert pas la compétence de gestionnaire de l'infrastructure historique, il n'a pas la compétence pour en fixer la tarification.
- En ce qui concerne la fixation des redevances d'utilisation de la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle, l'article 25 de l'Accord du 30 janvier 2012 doit donc être compris comme fixant le principe de l'attribution ultérieure de cette compétence au promoteur public, la date d'entrée en vigueur effective de ce transfert de compétence étant celle visée au premier point du troisième paragraphe de la présente déclaration annexée au relevé de conclusion.



Interpretazione di alcuni articoli dell'Accordo del 30 gennaio 2012 per la realizzazione e l'esercizio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione

1) Il primo comma dell'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 recita quanto segue
:

“Nel termine di due anni dopo la sottoscrizione del presente Accordo, le Parti si impegnano ad apportare le modifiche utili alla Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e di Ventimiglia e alle sezioni ferroviarie comprese tra tali stazioni e le frontiere dell'Italia e della Francia, al fine in particolare di stabilire le misure d'accompagnamento necessarie a garantire lo sviluppo del traffico merci sul corridoio Torino-Lione e soprattutto a trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica del Fréjus.”

2) l'articolo 25 di questo accordo dice quanto segue:

“Il Promotore pubblico fissa i canoni d'utilizzo della sezione transfrontaliera della nuova linea e della linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea, in conformità con i principi di tariffazione della direttiva 2001/14/CE ed in particolare l'articolo 8.2.”

3) I tempi di due anni previsti all'articolo 24 non sono stati rispettati.

La Commissione intergovernativa confermano tuttavia che:

- Il non rispetto dei suddetti tempi non comporta il trasferimento al Promotore pubblico della qualità di gestore d'infrastruttura della linea storica del Fréjus. In effetti, tale trasferimento richiede in un primo tempo la modifica della Convenzione del 29 gennaio 1951. Di conseguenza i gestori attuali, per la Francia RFF e per l'Italia RFI, rimarranno competenti, ognuno per tutto ciò che li riguarda, fino alla data che sarà prevista nella revisione di suddetta convenzione;
- Ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2001/14/CE viene precisato che la competenza di tariffazione appartiene al gestore d'infrastruttura e il Promotore pubblico solo una volta che avrà acquisito la competenza di gestore dell'infrastruttura storica potrà avvalersi della competenza della tariffazione;
- Per quanto riguarda i canoni per l'utilizzo della linea storica tra le interconnessioni con la linea nuova, l'articolo 25 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 deve essere inteso come un articolo che affida questa competenza al Promotore pubblico solo in una seconda fase e la data di entrata in vigore di questo trasferimento di competenze è quella indicata al primo punto del terzo paragrafo della presente dichiarazione in allegato al resoconto.

