

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

**56ème réunion du 27 juin 2017**

La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 56ème réunion plénière le 27 juin 2017, dans les locaux de TELT-sas, à Turin en Italie.

Étaient présents :

**- pour la délégation française :**

M. Louis BESSON, Président de la délégation française à la CIG,

Membres suppléants :

M. Morgan TANGUY, sous-préfet de St-Jean de Maurienne / représentant du préfet de Savoie par délégation,

Mme Charlotte LERAT, Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, MEAE,

M. Jordan CARTIER, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, MTES

M. Nicolás BROBAND, Ministère de l'action et des comptes publics (MACP)

**Membres associés :**

Comités et groupes de travail :

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

M. Frédéric RICARD, chef de la délégation française du comité de sécurité, MTES

Mme Céline MONTERO, Direction régionale Environnement, Aménagement et Logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL), MTES

**Secrétariat général :**

M. François CANDIOTTI, secrétaire général par intérim, MTES,

M. Gaétan JACOLIN, secrétaire général adjoint, MTES,

M. Alpha DIALLO, secrétariat général, MTES

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

**Cinquantaseiesima riunione, 27 giugno 2017**

La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha indetto la sua cinquantaseiesima riunione il 27 giugno 2017 presso la sede di T.E.L.T. s.a.s. a Torino.

Erano presenti:

**- per la delegazione francese:**

M. Louis BESSON - Presidente della delegazione francese della CIG;

M. Morgan TANGUY, Sous-préfet de St-Jean de Maurienne /Rappresentante del Préfet de Savoie,

Mme Charlotte LERAT, Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères (MEAE),

M. Jordan CARTIER, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES),

M. Nicolas BROBAND, Ministère de l'action et des comptes publics (MACP),

**Membri associati:**

Comitati e Gruppi di Lavoro:

M. Claude GRESSIER, delegato interministeriale al progetto Torino-Lione (MTES),

M. Frédéric RICARD, capo delegazione francese del Comitato di Sicurezza (MTES),

Mme Céline MONTERO, DREAL –Direzione regionale ambiente, gestione ed edilizia della regione Auvergne-Rhône-Alpes, MTES

**Segretariato generale:**

M. François CANDIOTTI, Segretario generale ad interim (MTES),

M. Gaétan JACOLIN, Segretario generale aggiunto (MTES),

**- pour la délégation italienne :**

M. Paolo FOIETTA, Président de la CIG,  
Mme Marita BEVILACQUA, sous-préfet de Turin,  
M. Antonio PARENTE, Président GTM, MIT en visioconférence à Rome,  
Cons. Laura RANALLI (MAECI),  
M. Carlo RICCIARDI, chef de la délégation italienne du comité de sécurité, MIT,  
Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO (MATTM),  
Dott. Mario ROMANI (MIT),  
Sig. Francesco BALOCCO, Assessore ai Trasporti, Regione Piemonte

**Secrétariat général :**

M. Fabio PASQUALI, secrétaire général, MIT.

**- Invités :**

Mme Florence PAJON, chef de la mission inter modalité fret / MTES  
M. Patrick DIENY, chargé de mission Lyon Turin, préfecture de Savoie,  
Ministère de l'intérieur  
M. Florent MORETTI, Conseiller, responsable pôle industrie et développement  
durable, Service économique, Ambassade de France à Rome  
M. Pierre CHAUVIN, Responsable des relations bilatérales internationales,  
SNCF Réseau, en visioconférence depuis Paris  
M. Hubert DU MESNIL, Président de TELT  
M. Mario VIRANO, directeur général de TELT  
M. Alain CHABERT, directeur général adjoint (France) de TELT  
M. Marco MENNA, responsable des relations institutionnelles de TELT  
Mme Manuela ROCCA, responsable du secrétariat de la direction générale de  
TELT  
Mme Marie-Pierre CORDIER, directrice juridique TELT  
M. Furio BOMBARDI, TELT  
M. Jean-François ANCORA, Directeur général de l'AFA  
M. Stéphane CANALIS, chargé de mission infrastructures et transports – SGAR-  
préfecture de région Auvergne-Rhône-Alpes  
Dott. Andrea ACCASTELLI (FS),  
Ing. Daniele MARI (RFI),

M. Alpha DIALLO, Segretariato generale (MTES).

**- per la delegazione italiana:**

Arch. Paolo FOIETTA, Presidente della CIG,  
Dott.ssa Marita BEVILACQUA, Vice Prefetto di Torino (Min. Int.),  
Dott. Antonio PARENTE, Presidente del GTM (MIT), in videoconferenza da  
Roma,  
Cons. Laura RANALLI (MAECI),  
Ing. Carlo RICCIARDI, capo della delegazione italiana nel Comitato Tecnico  
Sicurezza, (MIT),  
Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO (MATTM),  
Dott. Mario ROMANI (MIT),  
Sig. Francesco BALOCCO, Assessore ai Trasporti, Regione Piemonte.

**Segretariato generale:**

Dott. Fabio PASQUALI, Segretario generale, (MIT).

**- Invitati:**

Mme Florence PAJON, Capo della missione intermodalità merci (MTES),  
M. Patrick DIENY, Incaricato della missione Torino-Lione, Préfecture de Savoie,  
(Ministère de l'intérieur),  
M. Florent MORETTI, Consigliere, Ambasciata di Francia a Roma;  
M. Pierre CHAUVIN, Responsabile delle relazioni bilaterali internazionali,  
(SNCF Réseau), in videoconferenza da Parigi,  
M. Hubert DU MESNIL, Presidente TELT,  
Arch. Mario VIRANO, Direttore generale (TELT),  
M. Alain CHABERT, Vice Direttore generale (TELT),  
Dott. Marco MENNA, responsabile relazioni istituzionali (TELT),  
Ing. Manuela ROCCA, responsabile segreteria della Direzione generale (TELT),  
Mme Marie-Pierre CORDIER (TELT), Direttore Legale  
Dott. Furio BOMBARDI (AFA),  
M. Jean-François ANCORA, Direttore generale AFA,  
M. Stéphane CANALIS, SGAR- Préfecture d'Auvergne-Rhône-Alpes,  
Dott. Andrea ACCASTELLI (FS),  
Ing. Daniele MARI (RFI),

Prof. Romano BORCHIELLINI (Politecnico di Torino).

### Ordre du jour

1. Approbation des comptes rendus de la CIG du 12 décembre, de la réunion report modal du 21 novembre 2016 et de la réunion AFA du 23 juin 2016 ;
2. Interprétation opérationnelle de certains aspects de la législation sur les marchés publics en Italie et en France ;
3. Utilisation et exploitation « transfrontalière » des matériaux d'excavation dans le projet Lyon-Turin
4. Autoroute Ferroviaire Alpine :
  - Information sur le processus de ratification par l'Italie de l'accord de 2009
  - Développement du trafic fret sur la ligne historique (bilan du trafic et sillons en général et pour l'AFA en particulier)
  - Nouvel appel à candidature
5. Rapport du Comité de Sécurité
6. Information sur la mise en place de la structure binationale anti-mafia prévue pour le règlement des contrats

À 11h00, le Président Foietta ouvre la séance en remerciant TELT S.A.S. pour l'accueil et propose de reporter la discussion du point 1 de l'ordre du jour, concernant l'approbation des procès-verbaux, à la deuxième partie de la réunion, et de commencer la discussion sur le point 2. **Interprétation opérationnelle de certains aspects de la législation sur les marchés publics en Italie et en France.**

Les deux délégations approuvent.

#### Point 2

Le Président Foietta commence en rappelant que l'Accord de 2012 et les accords binationaux suivants, dans leurs dispositions relatives à l'application de la loi française, ne sont pas remis en question. Il est utile, cependant, de cerner du point de vue opérationnel, les problèmes liés aux différences de

Prof. Romano BORCHIELLINI (Politecnico di Torino).

### Ordine del giorno

1. Approvazione dei verbali delle riunioni della CIG del 12 dicembre 2016, della riunione sul trasferimento modale del 21 novembre 2016 e della riunione sull'AFA del 23 giugno 2016;
2. Interpretazione operativa di alcuni aspetti della legislazione degli appalti pubblici in Italia e Francia;
3. Utilizzo e valorizzazione "transfrontaliera" dei materiali di scavo nell'ambito del Progetto Torino-Lione;
4. Autostrada Ferroviaria Alpina
  - Informazioni sul processo di ratifica per l'Italia dell'Accordo del 2009;
  - Sviluppo del traffico merci sulla linea storica (bilancio del traffico e delle tracce, in generale e nello specifico per l'AFA;
  - Bando di gara europea per l'AFA;
5. Rapporto sulle attività del Comitato Tecnico Sicurezza;
6. Informazioni sull'avvio operativo della struttura binazionale antimafia prevista nel Regolamento dei contratti.

Alle ore 11:00 il Presidente Foietta apre la seduta ringraziando TELT s.a.s. per l'accoglienza e propone di spostare la trattazione del punto 1 dell'ordine del giorno, relativo all'approvazione dei verbali, alla seconda parte della riunione, e di iniziare la discussione sul punto 2. **Interpretazione operativa di alcuni aspetti della legislazione degli appalti pubblici in Italia e Francia.**

Le due delegazioni approvano.

#### Punto 2

Il Presidente Foietta esordisce ribadendo che il dettato dell'Accordo del 2012 e i successivi accordi binazionali, nella parte in cui prevedono l'applicazione del diritto francese, non sono in discussione. È utile, comunque, esaminare e valutare dal punto di vista operativo le problematiche legate alle differenze normative dei codici degli appalti nei due Paesi. L'argomento richiederà, almeno da parte italiana, taluni approfondimenti, che dovranno essere

LS  
M

réglementation des codes des marchés publics dans les deux pays. Sur ce sujet, il faudra, au moins de la part italienne, certains approfondissements, qui devront faire l'objet d'une réunion de la CIG à venir à l'automne. Il donne la parole à Mario Virano, DG de Telt.

Au nom du Président de Telt, Hubert du Mesnil, Mario Virano souhaite la bienvenue aux participants, à cette importante réunion de la CIG. M. Virano souligne que les relations entre les deux pays sont bien définies dans l'accord international, que le droit opérationnel pour l'attribution et l'exécution des contrats est bien le droit français et que TELT intervient dans le cadre du droit français. Cependant, on doit tenir compte de certains aspects : l'Accord de 2012 laisse un espace de travail d'approfondissement pour certaines procédures et il est nécessaire de lever des ambiguïtés réglementaires relatives à des questions telles que le « collaudo » (pour en nommer un), non prévus dans la législation française, mais nécessaire en Italie pour envisager la conclusion d'un travail, même en vue des paiements. Pour décrire le système, il laisse la parole à Mme Cordier.

Mme Cordier rappelle que l'Accord franco-italien du 30 janvier 2012 dispose que le principe de la compétence territoriale régit le droit applicable en matière des procédures d'autorisation et du droit du travail selon les modalités indiquées à l'article 10. En ce qui concerne la passation et l'exécution des contrats de travaux, services et fournitures, l'Accord de 2012, aux articles 6.5 et 10.1, dispose que le droit applicable est le droit public français, à condition qu'il soit compatible avec le droit communautaire, dont la suprématie est rappelé. L'Accord de 2012 a été complété par l'Accord de 2015, sur la base duquel un règlement des contrats visant à lutter contre les tentatives d'infiltration mafieuse a été élaboré et fait désormais partie intégrante de l'Accord de 2015. Ce règlement anti-mafia des contrats complète la réglementation française des marchés publics en ajoutant aux motifs d'exclusion d'opérateurs économiques un autre motif, présent dans la législation italienne, lié à la lutte contre les infiltrations mafieuses dans les marchés publics.

Mme Cordier présente ensuite les différences existant entre droit français et droit italien au sujet de la sous-traitance, différences existant en dépit de la référence commune à la directive européenne 25/2014 ; si la France a transposé la directive, l'Italie l'a complétée par des limites non prévues par

l'objet d'une prochaine réunion de la CIG en automne. Per entrare nei termini reali delle problematiche legate ai diversi sistemi di norme, cede quindi la parola a Mario Virano, DG di TELT.

Mario Virano porge ai presenti il benvenuto, a nome del presidente TELT Du Mesnil, a questa importante riunione della CIG. M. Virano sottolinea che le relazioni tra i due paesi sono ben definite nell'accordo internazionale, che il diritto operativo per l'attribuzione e l'esecuzione dei contratti è il diritto francese e che TELT interviene nel quadro del diritto francese. Comunque, si deve tenere conto di alcuni aspetti: l'Accordo del 2012 lascia uno spazio di lavoro per approfondire alcune procedure ed è necessario eliminare alcune ambiguità normative, relative a temi come i collaudi (per citarne uno), non previsti nella normativa francese ma indispensabili in Italia per poter considerare concluso un lavoro anche ai fini dei pagamenti. Per descrivere l'impianto, lascia quindi la parola a Mme Cordier.

Mme Cordier ricorda che l'Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012 dispone che il principio di competenza territoriale regoli il diritto applicabile in materia di procedure di autorizzazione e di diritto del lavoro secondo le modalità indicate nell'art. 10. Per quanto riguarda l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti di lavori, servizi e forniture, l'Accordo del 2012 dispone agli articoli 6.5 e 10.1 che il diritto applicabile è quello francese, a condizione che sia compatibile col il diritto comunitario, di cui viene ricordata la prevalenza. L'Accordo del 2012 è stato completato dall'Accordo del 2015, in base al quale è stato elaborato un regolamento dei contratti teso a contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa, che quindi è parte integrante dell'Accordo del 2015. Questo regolamento antimafia dei contratti completa la regolamentazione francese degli appalti pubblici in quanto aggiunge ai motivi di esclusione di operatori economici un altro motivo, presente nella legislazione italiana, connesso alla lotta contro le infiltrazioni mafiose negli appalti pubblici.

M.me Cordier espone quindi le differenze esistenti tra il diritto francese e quello italiano relativamente ai subappalti, differenze che esistono nonostante abbiano come riferimento la direttiva europea 25/14; se la Francia ha trasposto la direttiva, l'Italia l'ha completata con dei limiti non previsti dall'Unione Europea, ovvero la limitazione del subappalto al 30% del valore totale e il divieto del subappalto in cascata. Se i limiti italiani non saranno

LB

PP

l'Union européenne : limitation à 30% du montant sous-traité du marché et interdiction de la sous-traitance en cascade. Si les limites italiennes ne seront pas appliquées dans les contrats de TELT, régis par le droit français, les contrôles anti-mafia mis en place sur l'ensemble de la chaîne des opérateurs économiques ainsi que la mise en œuvre des dispositions du droit français des marchés publics public permettront d'assurer un contrôle de la sous-traitance sur les chantiers de la section transfrontalière. Mme Cordier rappelle enfin que l'article 6.5 de l'accord de 2012 laisse au Promoteur public la possibilité de « mettre en œuvre les procédures de droit national qu'il estime adéquates, à condition qu'elles soient strictement compatibles avec le droit communautaire ». Sur cette base, la procédure du droit national italien du « collaudo » (test technique administratif de vérification des travaux exécutés selon une procédure plus approfondie en Italie qu'en France), sera mise en œuvre dans les marchés publics exécutés en Italie.

M. Virano intervient en disant que cette spécification des procédures est soumise à cette réunion de la CIG qui est la seule vraie instance bi-nationale qui a joué un rôle clé dans l'enquête sur les accords, car il est juste de la soumettre à la CIG et, à travers ceci, de la faire savoir aux ministères et aux personnes sujets concernés. Le cadre réglementaire dans lequel Telt agit dans le domaine des marchés est clair à 99% et il est expliqué pour la partie manquante à travers le travail d'étude et la possibilité de formalisation qui est en cours de discussion.

Le Président Besson apprécie, pour la partie française, le souci de transparence de TELT et mentionne que la délégation française a conscience de l'importance du travail réalisé. Il sera possible d'en reparler si des difficultés de compréhension venaient à persister.

M. Cartier (MTES), ainsi que Nicolas Broband (MACP), tout en étant conscient de l'importance du sujet, soulignent que ces questions ne relèvent pas de la CIG, mais du conseil d'administration de TELT. Si des clauses doivent être ajoutées dans les contrats pour intégrer des éléments du droit public italien (compatible avec le droit communautaire) s'agissant des procédures de réception/vérification des travaux, c'est bien aux organes de gouvernance de TELT qu'il appartiendra d'être au clair sur les questions du droit applicable à la

applicati nei contratti di TELT, regolati da diritto francese, i controlli antimafia posti in atto sull'insieme della filiera degli operatori economici, unitamente alla messa in atto delle disposizioni del diritto francese degli appalti pubblici, permetteranno di assicurare un controllo del subappalto sui cantieri della sezione transfrontaliera. M.me Cordier ricorda infine che l'articolo 6,5 dell'Accordo del 012 lascia al Promotore pubblico la possibilità di "porre in atto le procedure del diritto nazionale che ritenga adeguate, a condizione che esse siano strettamente compatibili con il diritto comunitario". Su questa base, le procedure del diritto italiano relativa al "collaudo" (rilevazione tecnico-amministrativa di verifica dei lavori eseguiti, basata su una procedura più approfondita in Italia che in Francia), saranno poste in essere negli appalti eseguiti in Italia.

M. Virano interviene dicendo che questa specifica delle procedure è sottoposta alla presente riunione, unico vero tavolo binazionale operante che ha svolto un ruolo fondamentale per l'istruttoria sugli accordi, poiché è doveroso portarla a conoscenza della CIG e, attraverso questa sede, renderlo noto ai ministeri e i soggetti interessati. Il quadro normativo in cui si muove TELT in materia di appalti è chiaro al 99% e viene chiarito per la parte mancante attraverso il lavoro di studio e di possibilità di formalizzazione di cui si sta discutendo.

Il Presidente Besson esprime, per la parte francese, l'apprezzamento per quanto fatto da TELT da considerarsi un aiuto per la trasparenza. La delegazione francese è certa del valore del lavoro fatto, anche se ci devono essere i tempi per poter approfondire i contenuti del documento presentato da TELT e poi riparlarne in seguito.

M. Cartier (MTES), d'accordo con Nicolas Broband (MACP), pur consapevole dell'importanza dell'argomento, afferma che la materia attiene più ai compiti del Cda di TELT piuttosto che della CIG. Se devono essere aggiunte delle clausole nei contratti per inserire alcuni elementi del diritto pubblico italiano (compatibile con il diritto comunitario), trattandosi di procedure di recepimento/verifica degli appalti, spetterà decisamente agli organi di governo di TELT chiarire le questioni del diritto applicabile per l'aggiudicazione e l'esecuzione degli appalti pubblici posti in atto da TELT.

passation et l'exécution des marchés publics conclus par TELT. En tout état de cause, il n'appartient pas à la CIG d'approuver de tels documents

Le Président Foietta, également au nom de la délégation italienne et sur la base de la réunion pré-CIG qui a eu lieu avec des représentants des ministères, prend note de la clarification et remercie Telt pour son travail, qui prend en compte des questions qui peuvent devenir pertinentes dans les relations en Italie avec la justice italienne et avec les organes de contrôle tels qu'ANAC. Il considère utile par contre que, au-delà de la fonction d'arbitrage qui n'appartient pas certainement à la CIG, une discussion avec les ministères de l'Intérieur, la Justice et de l'économie s'ouvre. La CIG est utile pour faciliter les échanges et éviter des éventuels problèmes, sans se substituer pour d'autres fonctions. Il estime qu'il est utile d'avoir reçu ce stimulant, qui sera mis au point et trouvera l'application sensée dans les formes appropriées, tant de la part de la CIG que du C.A. de Telt. Il propose donc que lors de la réunion de l'automne de la CIG on tire des conclusions : pas une déclaration ou une décision, pour lesquels la CIG n'a pas la compétence, mais un ensemble de conseils ou remarques.

M. Gressier est d'accord : ce sera le C.A. de Telt qui tirera des conclusions pour les appels d'offres et les contrats. La CIG ne peut que se présenter comme un sujet facilitateur, mais sans le dépasser ses limites.

M. Besson confirme et souligne l'importance de ce travail. Il s'agit d'un point sensible, mais lors de la pré-CIG côté français, le document en question n'était pas connu. Maintenant, au contraire, les données en main, la délégation française suivra l'italienne pour tirer le meilleur parti possible du travail accompli par Telt.

### Point 3

Le Président Foietta invite M. Virano à présenter la situation des déblais provenant du chantier.

Mario Virano informe que certains maires se sont opposés au passage de ces matériaux d'excavation sur leur territoire. Les façons d'aborder le problème sont d'un intérêt particulier et pourraient former un second exemple de synergie entre les pays, après la question fondamentale des dispositions anti-mafia, ce qui a permis pour la première fois en Europe d'avoir une gestion unifiée de la problématique anti-mafia transnationale et indépendante de la

il Presidente Foietta, anche a nome della delegazione italiana e sulla base dell'incontro di pre-CIG che si è svolto con i rappresentanti dei ministeri, prende atto della puntualizzazione e ringrazia TELT per il lavoro svolto, che tiene conto di questioni che potrebbero diventare rilevanti nei rapporti in Italia con gli enti di controllo (l'ANAC) e la magistratura. Di contro, considera utile che al di là della funzione di arbitraggio che non è certamente propria della CIG, che si apra una discussione con i ministeri di Interni, Giustizia ed Economia. La CIG è utile per facilitare gli scambi evitando possibili problemi, senza sostituirsi per altre funzioni. Si ritiene utile aver ricevuto questo stimolo, che sarà sviluppato e troverà un'applicazione ragionata nelle forme opportune, sia da parte della CIG che del CdA di TELT. Propone quindi che nella riunione di autunno della CIG si tirino le somme: non con un pronunciamento o una decisione, cosa per la quale la CIG non ha competenza, ma con un insieme di consigli o di indirizzi.

M. Gressier si dichiara d'accordo: sarà il CdA di TELT che trarrà le conclusioni per le gare e gli appalti. La CIG può solo proporsi solo come soggetto facilitatore, ma senza andare oltre.

M. Besson conferma e sottolinea l'importanza di questo lavoro. Si tratta di un punto delicato, ma in occasione della pre-CIG dal lato Francia il documento in discussione non era noto. Ora, invece, con dati alla mano, la delegazione francese si allineerà con quella italiana per fare il miglior uso possibile del lavoro svolto da TELT.

### Punto 3

Il Presidente Foietta invita il DG Virano ad esporre la situazione dei materiali di scavo provenienti dal cantiere.

Mario Virano informa che alcuni sindaci sono contrari al passaggio di questi materiali nel loro territorio. Le vie per affrontare il problema sono di particolare interesse e potranno costituire un secondo esempio di sinergia tra Paesi, dopo la fondamentale questione dell'antimafia, che ha consentito per la prima volta in Europa di avere una gestione unificata della problematica antimafia transnazionale e indipendente dalla territorialità dei cantieri. Da approfondimenti effettuati da TELT, sulla base di previsioni realistiche, è

LB  
P

territorialité des chantiers. Suite à des approfondissements menés par TELT, sur la base des prévisions réalistes, il est probable qu'il se confirme une situation dans laquelle, 1 million de mètres cubes de matériaux qui devront être achetés aux carrières en Italie, produisant ainsi des changements dans le territoire. En même temps, en France, il y aura un excédent de production et de disponibilité des matériaux. Une gestion contrainte empêcherait ce que le bon sens suggère, c'est-à-dire la compensation d'une partie par l'excédent de l'autre : il faudra intégrer pour optimiser. Cette approche du problème est très novatrice, intéressante comme un exemple positif à gérer et à présenter au niveau européen, mais il contient aussi de nombreux problèmes. Les deux législations, bien que découlant toutes les deux de l'UE, sont diversifiées et il y a aussi des problèmes de terminologie qui ne sont pas faciles à préciser : par exemple, *déchets* en français est *rifiuti* en italien, c'est-à-dire une catégorie différente des matériaux excavés, soumise à une réglementation particulière. Essayer d'arriver à une gestion intégrée des matériaux d'excavation nécessite une clarification des règles et le vocabulaire. Seul un groupe de travail au sein de la CIG peut mettre en œuvre ce type de travail. Si la question est jugée digne d'attention et qu'un groupe de travail est créé, le problème de la façon de rendre opérationnel le système proposé restera : on peut supposer qu'il y aurait un échange de lettres entre les deux gouvernements, sans oublier que les deux ministères de l'environnement sont impliqués.

M. Chabert expose, à travers la projection de quelques diapositives, les détails du projet. Telt prend grand soin dans le traitement des déblais.

L'économie circulaire qui en découle, les libellés de l'accord de Paris sur l'environnement, les dispositions de la Démarche Grand Chantier, la décision prise en 2015 par le Ministère français d'approfondir la valorisation des matériaux excavés, entre autres choses, sont de bonnes raisons pour porter un maximum d'attention sur le sujet. Le projet de Telt envisage des flux dans différentes directions, en tenant compte des différences entre tonnes et mètres cubes puisque la capacité des sites est mesurée en mètres cubes. On prévoit 37,2 millions de tonnes de matériaux extraits, destinés à la fabrication de granulats pour le béton, à la construction de remblais ou au stockage en site dépôt. 48% devrait être utilisé, le reste mis en dépôt. En Italie, les meilleurs matériaux seraient utilisés pour fabriquer des granulats. Il est prévu de produire 29,9 millions de tonnes en France et 7,3 en Italie.

probabile che si venga a determinare una situazione tale per cui in Italia serviranno 1 mln di metri cubi di materiali, che dovranno essere comprati da cave, producendo quindi delle alterazioni del territorio, e nello stesso momento in Francia ci sarà un surplus di produzione e di disponibilità di materiali. Una gestione vincolata impedirebbe ciò che il buonsenso suggerirebbe, cioè la compensazione di una parte col surplus dell'altra: bisognerà integrare per ottimizzare. Questo modo di affrontare il problema è molto innovativo, interessante come esempio virtuoso da gestire e presentare a livello europeo, ma contiene molte problematiche anche all'interno. Le due legislazioni, pur derivando entrambe dalla UE, sono diversificate e ci sono problemi anche di terminologia non semplici da chiarire: es. *déchets* in francese è *rifiuti* in italiano, diversi rispetto ai *materiali di scavo*, una voce sottoposta a una normativa particolare. Cercare di arrivare a una gestione integrata dei materiali di scavo richiede un chiarimento della normativa e del lessico, e solo un gruppo di lavoro in seno alla CIG può far implementare questo tipo di lavoro. Se il tema fosse ritenuto meritevole di attenzione e fosse creato il gruppo di lavoro, rimarrebbe il problema di come rendere operativo lo schema prospettato: presumibilmente si tratterebbe di uno scambio di lettere tra i due Governi, tenendo presente che sono impegnati i due ministeri dell'ambiente.

M. Chabert espone, tramite la proiezione di alcune diapositive, i dettagli del progetto. TELT pone grande attenzione nella gestione dei materiali di scavo. L'economia circolare che ne deriva, i dettati dell'Accordo di Parigi sull'ambiente, le disposizioni di Démarche Grand Chantier, la decisione del 2015 del ministero francese di approfondire la valorizzazione dei materiali di scavo, sono – insieme ad altre - valide ragioni per porre la massima attenzione all'argomento. Il progetto di TELT prevede flussi in varie direzioni, tenendo presente le differenze tra tonnellate e metri cubi perché la capacità dei depositi è misurata in metri cubi. Sono previsti 37,2 mln ton di materiale estratto, destinati alla fabbricazione di granulati per il calcestruzzo, alla costruzione di massicciate o allo stoccaggio in siti-deposito; il 48% verrebbe utilizzato, il resto stoccato. In Italia il materiale migliore sarebbe usato per farne granulati. Si prevede di produrre 29,9 mln ton in Francia e 7,3 in Italia.

M. Gressier interviene per sottolineare che è certamente di competenza della

M. Gressier intervient pour souligner qu'il est bien de la compétence de la CIG de déterminer le régime juridique applicable mais que c'est un travail qui commence au niveau local : la DREAL, qui peut sans doute le prendre en charge en collaboration avec le Ministère de l'Écologie. ). Les deux présidents, en liaison avec les administrations centrales, pourront demander aux préfets de région de mobiliser la DREAL et d'autres autorités locales compétentes pour approfondir ce sujet.

M. Cartier acquiesce à cette démarche, que la procédure choisie est appropriée (via un échange de lettres) à condition que la DREAL pilote la procédure pour faire transiter les matériaux à travers la frontière (un exemple précédent est le Col de Tende). Il souligne qu'il faudra s'entendre sur la définition desdits matériaux et sur les modalités de transport le cas échéant.

Carlo Di Gianfrancesco communique les salutations du conseiller Libé, qui n'a pas pu être présent. Sur le sujet en question il rejoint les propos de M. Gressier, en particulier sur le thème du transfert des déchets. Par rapport à l'idée présentée par Telt, on constate une conformité avec la législation italienne: c'est une proposition souhaitable car, en plus de l'avantage économique, elle pourrait tirer également un profit en terme de développement durable. La législation italienne prévoit certaines conditions, notamment le fait que les matériaux ne sont pas des déchets. On doit donc intervenir sur la qualification du sous-produit dont la réutilisation est prévue. L'Italie applique les dispositions du décret ministériel n. 161, en cours d'examen (D.M. n. 120), mais qui ne changera pas beaucoup en ce qui concerne ces aspects. La première condition est qu'on parle de sous-produit, et il est également important de comprendre comment on a l'intention de réutiliser les matériaux et où. En résumé, le MATTM est disponible pour agir de manière proactive pour combiner les deux ensembles de règles et faire en sorte que cette difficulté soit dépassée. Il n'y a pas d'expériences similaires et cette expérience novatrice serait importante.

M. Patrick Dieny souligne l'importance de faire la distinction entre le transport à courte et longue distance des matériaux excavés. Pour de longs trajets le transport ferroviaire devrait être planifié, donc il devient important qu'il y ait aussi les sillons pour le faire.

M.me Pajon demande quels sont les sites prévus de stockage de chargement et d'évacuation des déchets et leur impact sur les terminaux et les sillons de

CIG déterminer le régime juridique applicable, ma che si tratta di un lavoro che inizia a livello locale: è la DREAL che può certamente occuparsene in collaborazione con il Ministero dell'Ecologia. I due Presidenti, in collegamento con le Amministrazioni centrali, chiederanno ai Prefetti della regione di attivare la DREAL e altre autorità locali competenti per approfondire questo tema.

M. Cartier approva questo approccio e ritiene che tale procedura sia appropriata (tramite scambio di lettere), a patto che sia la DREAL a pilotare la procedura per far transitare i materiali alla frontiera (esempio precedente: Colle di Tenda). Sottolinea che ci dovrà accordare sulla definizione di questi materiali ed eventualmente sulla modalità di trasporto in caso.

Carlo Di Gianfrancesco porta i saluti del consigliere Libé, impossibilitato a partecipare. Sul tema si ricollega a quanto detto da Gressier, in particolare sul tema del trasferimento dei rifiuti. Rispetto all'idea rappresentata da TELT si rileva in sintonia con la normativa italiana: è una proposta auspicabile perché, oltre al beneficio economico, ne deriverebbe anche il beneficio da sostenibilità. La normativa italiana pone alcune condizioni, tra cui quella che il materiale non sia un rifiuto, quindi bisogna intervenire sulla qualifica di sottoprodotto di cui è previsto il riutilizzo. In Italia vige quanto disposto dal Decreto ministeriale n. 161, in corso di modifica (D.M. n. 120), ma che non cambierà molto per quanto riguarda questi aspetti. La prima condizione è che si tratti di un sottoprodotto, inoltre è importante capire come si intende riutilizzare il materiale e dove. In sintesi, c'è disponibilità del MATTM a operare in modo propositivo per coniugare le due normative affinché questo nodo sia sciolto. Non esistono esperienze simili e questo esperimento innovativo sarebbe importante.

M. Patrick Dieny ribadisce l'importanza di distinguere tra trasporto di breve e di lunga percorrenza dei materiali di scavo. Per lunghi tragitti deve essere previsto il trasporto ferroviario, pertanto diventa importante che vi siano anche le tracce ferroviarie per poterlo fare.

M.me Pajon chiede quali siano i siti previsti di stoccaggio e di evacuazione degli scarti e il loro impatto sui terminali e le tracce dell'AFA.

M. Chabert chiarisce che la maggior parte del trasporto verso i siti di deposito nei pressi dei cantieri francese avviene tramite nastro trasportatore e via



l'AFA.

M. Chabert clarifie que la plupart du transport vers les sites de dépôt à proximité des chantiers français est réalisée par bande transporteuse et par camion. Telt a déjà vérifié que les sillons sont disponibles en Maurienne, bien que la difficulté soit la prévision à long terme.

Le Président Foietta se félicite de la proposition du ministère de l'Environnement de créer un groupe intergouvernemental de travail dans le but d'examiner la situation et les expériences des deux pays et formuler des propositions.

M. Besson note avec plaisir que toutes les interventions vont dans la même direction, et la complémentarité possible entre les deux pays est évidente. En fait, après l'anti-mafia et ce qui est contenu dans l'accord de 2012, on travaille tous dans le même sens. Ainsi une dimension de la gestion non seulement binazionale mais européenne des creusements et des matériaux apparaît. A ce sujet, on ne doit pas oublier le rôle fondamental de la région du Piémont, qui a des pouvoirs importants délégués par le niveau national. Il soutient donc également l'idée de créer un groupe de travail.

M. Cartier rappelle qu'un travail préparatoire doit être mené d'abord au niveau régional avant de former ce groupe de travail. Mme MONTERO pour la DREAL intervient pour souligner l'enjeu de travailler sur la qualification juridique des matériaux d'excavation. Ce travail est d'ailleurs entamé côté français entre la DREAL et la DGPR.

Le conseiller Balocco, en réitérant ce qui a été dit par le Président Foietta, exprime, en tant que représentant de la région du Piémont, un extrême intérêt à suivre ce processus d'intégration dans l'utilisation des matériaux excavés, et déclare sa volonté de mettre à disposition l'expérience acquise dans ce domaine (par exemple dans la galerie du Terzo Valico).

Morgan Tanguy, sous-préfet de Savoie, insiste sur la grande sensibilité qui existe côté France sur la question du transport des matériaux et du fait qu'on doit prendre en compte les nuisances à la population pour l'utilisation de camions. Il souligne le grand intérêt du territoire dans la chaîne de gestion des matériaux

Le sous-préfet Bevilacqua se range à ce qui a été dit par son collègue français avec lequel il y a eu des débats sur divers sujets tels que l'anti-mafia et le tunnel. Sous réserve du cadre juridique italien des compétences en matière de

camion. TELT ha già verificato che vi sono tracce disponibili in Maurienne, anche se la difficoltà è la previsione di lungo periodo.

Il Presidente Foietta accoglie la proposta del MATTM di costituzione di un gruppo intergovernativo di lavoro con l'obiettivo di esaminare la situazione e le esperienze dei due Paesi per formulare alcune proposte.

M. Besson rileva con piacere che tutti interventi sono nella stessa direzione, e risulta evidente la complementarità possibile tra i due Paesi. In effetti, dopo l'antimafia e quanto compreso nell'Accordo del 2012, tutto lavora nella stessa direzione, e si determina così una dimensione della gestione non solo binazionale, bensì europea degli scavi e dei materiali. In questa materia non è da dimenticare il ruolo fondamentale della Regione Piemonte, che ha importanti competenze delegate dal livello nazionale. Anch'egli, quindi, appoggia l'idea di avviare un gruppo di lavoro.

M. Cartier ribadisce che prima di formare il gruppo di lavoro deve essere condotto un lavoro preparatorio a livello regionale. Interviene M.me Montero per la DREAL, per sottolineare la posta in gioco di lavorare sulla qualificazione giuridica dei materiali di scavo. Questo lavoro è d'altronde iniziato dal lato Francia tra la DREAL e la DGPR.

L'Assessore Balocco, nel ribadire quanto detto dal Presidente Foietta, esprime, come rappresentante della Regione Piemonte, estremo interesse a seguire questo processo di integrazione nell'utilizzo dei materiali di scavo e dichiara di essere disponibile a mettere a disposizione esperienze maturate in questo ambito (es. galleria Terzo Valico).

Morgan Tanguy, Vice Prefetto della Savoia, insiste sulla grandissima sensibilità esistente lato Francia in merito alla questione del trasporto dei materiali e al fatto che si deve tenere conto dei disagi della popolazione per l'uso dei camion. Sottolinea il grande interesse del territorio nella catena gestionale dei materiali.

Il Vice Prefetto Bevilacqua si riallaccia a quanto detto dal collega francese con il quale sono intercorsi colloqui su vari argomenti quali antimafia e tunnel. Fermo restando il quadro normativo italiano delle competenze in tema di rifiuti, è evidente che anche la Prefettura di Torino può avere interesse a

déchets, il est clair que la Préfecture de Turin peut avoir un intérêt à coopérer, juste en raison de la question sensible mentionnée par le collègue du transport transfrontalier des déchets.

Le président Foietta, enfin, définit des points clés. De la discussion, il apparaît opportun d'établir le groupe de travail impliquant diverses structures techniques, par exemple. ARPA Piemonte et la DREAL, les ministères et d'autres parties concernés, qui ont comme référence la qualification des matériaux extraits (on ne doit pas parler de déchets) et utilisable. Aujourd'hui, la qualification et la caractérisation sont différentes entre les deux pays, il existe des limites différentes à l'utilisation de ces matériaux. Il faut comprendre, par rapport à la législation italienne et française, quelle est la catégorie des matériaux utilisables et pour quoi faire, comprendre comment ils peuvent être transportés et utilisés (thème qui porte à des approfondissements sur la valeur économique, car le transport impacte sur la valeur), mais également évaluer les faits du point de vue de la durabilité environnementale, un thème qui dans les vallées est ressenti et qui est à gérer avec prudence.

#### Point 4:

Le Président Foietta affirme que le point principal est de faire passer plus de trains sur l'ancienne ligne pour empêcher la désertification, c'est une priorité de l'Italie et de la France.

En ce qui concerne la ratification de l'accord de 2009, l'objectif est le passage critique au Sénat avec la conclusion du texte à la Commission. On espère un passage au cours du mois de Juin, avec la transmission à la Chambre avant la pause estivale. L'itinéraire est alors en devenir et un programme réaliste verrait la fermeture à la Chambre d'ici le 10 Août.

M. Besson intervient en disant que cette étape est cruciale pour être en mesure de lancer l'appel d'offre. Les temps sont ainsi bons pour être en mesure de conclure bientôt un chemin très long, et Mme Pajon rappelle que l'accord définit le cadre juridique de l'appel d'offre.

Le Président Foietta, sur l'appel d'offres pour l'attribution du service AFA, présente le document préparé par le groupe de travail avec le résumé de la procédure, avec quelques chiffres qui expliquent l'évolution, la consistance du

collaborare proprio per la delicata questione citata dal collega del trasporto transfrontaliero dei rifiuti.

Il Presidente Foietta, per concludere, fissa dei punti-chiave. Dalla discussione appare opportuno costituire il gruppo di lavoro che coinvolga diverse strutture tecniche, es. ARPA per il Piemonte e DREAL, i ministeri e tutti gli altri soggetti interessati, che hanno come riferimento la qualificazione del materiale estratto (non si deve parlare di rifiuti) e utilizzabile. Oggi la qualificazione e la caratterizzazione sono diverse tra i due Paesi, ci sono limiti diversi all'uso di questo materiale. Occorre capire, rispetto alle normative italiana e francese, quale è la categoria dei materiali utilizzabili e per cosa, capire come possono essere trasportati e utilizzati (tema che apre ad approfondimenti sul valore economico poiché il trasporto incide sul valore), ma anche valutare i fatti dal punto di vista della sostenibilità ambientale, tema che nelle valli è sentito e da gestire con accortezza.

#### Punto 4:

Il Presidente Foietta asserisce che il punto principale è far passare più treni sulla linea storica per evitarne la desertificazione, il che rappresenta una priorità per l'Italia e la Francia.

In merito alla ratifica dell'accordo del 2009, l'obiettivo è il passaggio fondamentale al Senato con la chiusura del testo in Commissione. Si auspica un passaggio entro il mese di giugno, con trasmissione alla Camera prima della pausa estiva. Il percorso quindi è in divenire e un programma verosimile vedrebbe la chiusura alle Camere entro il 10 agosto.

M. Besson interviene dicendo che questo passo è fondamentale per poter lanciare la gara. I tempi sono quindi ottimi per poter al più presto concludere un percorso molto lungo, e M.me Pajon ribadisce che l'Accordo fissa il quadro giuridico dell'appalto.

Il Presidente Foietta, in merito al bando di gara per l'affidamento del servizio AFA, introduce il documento preparato dal gruppo di lavoro con il riassunto della procedura e con alcune cifre che spiegano l'evoluzione, la consistenza dei traffici, le linee di evoluzione in prospettiva.

trafic, les lignes d'évolution en perspective.

Le Président de AFA Bombardi remercie le Président Foietta pour l'occasion et, à l'aide de graphiques, explique qu'AFA a commencé le service en 2004, après l'accident dans le tunnel du Mont-Blanc. Le but d'AFA est de transporter les camions sur rail sur le trajet Aiton -Orbassano. L'étude présentée montre les objectifs en 2017 (dépasser 32.000 unités), tandis que pour 2018 sont supposés 34.000 unités. Des tracteurs et des remorques ou semi-remorques sont transportés. Jusqu'à présent, plus de 300.000 unités ont été transportés. En 2011, le service expérimental s'est conclu. Au cours de la période de transition, 25-35.000 véhicules ont été transportés chaque année, et grâce à l'ajustement du gabarit – qui a été augmenté- on peut également transporter des camions citernes. L'objectif est d'étendre le service et élargir le marché en rénovant les wagons et les technologies intégrées. Cependant, les travaux entre Modane et Aiton constituent une limite au potentiel du trajet.

Les contributions que les gouvernements fournissent se sont réduits depuis 2004 et tombera à moins de 300 € par unité transportée dans la période à venir. L'une des principales raisons de la difficulté actuelle est que Aiton n'a pas sa propre demande de transport, mais la plupart des camions a des destinations dans différentes zones industrielles.

Dans les années à venir, il y aura un nouveau terminal dans la région de Lyon, augmentant la distance, qui approchera 300 km, et le seuil de compétitivité. Lyon est la deuxième plus grande ville de France et a développé un PIB l'an dernier de 74 milliards €. Une zone si forte économiquement pourrait permettre de dépasser 100.000 passages par an, soit 10 a/r par jour, mais on a besoin d'infrastructures pour le faire. Les objectifs à venir sont de normaliser les infrastructures des deux côtés de la ligne et augmenter le nombre des trains a/r entre les terminaux des deux pays.

Un autre besoin est d'accroître la normalisation des trains en longueur, capacité, personnel de conduite: ce serait en mesure d'accroître la compétitivité du service. Des terminaux multi-standard, avec différentes possibilités de chargement et pas seulement Modalhor, mettraient à la disposition également de wagons standard UIC (non réduits) le service, et aussi l'extension du service à d'autres types de camions, qui aujourd'hui ne peuvent pas être transportés (semi-remorques frigorifiques) avec le transport des produits périssables, qui pourraient aussi voyager le samedi et le

Il Presidente AFA Bombardi ringrazia il Presidente Foietta dell'opportunità e, con l'aiuto della grafica, spiega che AFA è entrata in servizio nel 2004, dopo l'incidente del tunnel del Monte Bianco. Lo scopo di AFA è di trasportare su rotaia i camion nella tratta Aiton -Orbassano. Lo studio presentato riporta gli obiettivi 2017 (superare le 32.000 unità), mentre per il 2018 si ipotizzano 34.000 unità. Si trasportano trattori e rimorchi o solo semirimorchi. Finora sono state trasportate più di 300.000 unità. Nel 2011 si è concluso il servizio sperimentale. Durante il periodo transitorio, sono stati trasportati ogni anno 25-35mila veicoli e con gli adeguamenti del gabarit – che è stato maggiorato- è possibile trasportare anche camion-cisterna. L'obiettivo è estendere il servizio e ampliare il mercato grazie al rinnovamento dei carri e a tecnologie integrate. I lavori tra Modane e Aiton, tuttavia, costituiscono un limite alla potenzialità della tratta.

I contributi che i Governi forniscono si sono ridotti dal 2004 ad oggi e scenderanno al di sotto dei 300€ per unità trasportata nel prossimo periodo. Uno dei motivi principali della difficoltà attuale è che Aiton non ha una sua domanda di trasporto, ma la maggior parte dei camion ha destinazioni in zone industriali diverse.

Nei prossimi anni sarà previsto un nuovo terminale nell'area di Lione, aumentando la distanza, che si assesterà sui 300 km, e la soglia di competitività. Lione è la seconda città della Francia e ha sviluppato un PIL nell'ultimo anno di 74 miliardi di €. Un'area così forte economicamente potrebbe consentire di superare i 100.000 passaggi anno, cioè 10 a/r per giorno, ma servono le infrastrutture per farlo. Obiettivi prossimi sono standardizzare le infrastrutture dai due lati la linea e aumentare il numero di treni a/r tra i terminali nei due Paesi.

Altra necessità è l'incremento della standardizzazione dei treni per lunghezza, capacità, personale di guida: ciò sarebbe in grado di aumentare la competitività del servizio. Terminali multistandard, con possibilità differenti di carico e non solo Modalhor, renderebbero fruibile il servizio anche ai carri standard UIC (non ribassati), e l'estensione del servizio anche a altre tipologie di camion oggi non trasportabili (semirimorchi frigoriferi) con trasporto di prodotti deperibili, che potrebbero viaggiare anche il sabato e domenica (mentre oggi AFA lavora solo 5 giorni a settimana).

dimanche (alors qu'AFA aujourd'hui travaille seulement 5 jours par semaine). Le Président Foietta aborde ensuite la question des manifestations d'intérêt pour le service de gestion des services. Puisque M. Parente est à Rome et il y a des problèmes de connexion, le dossier est illustré par M. Romani, son collaborateur, qui est présent à Turin.

M. Romani explique que RFI et SNCF Réseau ont vérifié la capacité actuelle de la ligne historique pour chaque jour de la semaine. La brochure illustrée comprend les périodes d'entretien et les sillons occupés entre l'origine/destination Orbassano / Aiton. L'offre sur catalogue de RFI n'épuise pas les sillons disponibles, tandis que SNCF Réseau a une disponibilité réduite en raison des travaux sur la ligne.

L'étude des sillons AFA comprend 9 AR de trains/jour sur la ligne Turin-Orbassano-Aiton, garanties malgré la présence de nombreuses IPO (interruption horaire prévu) pour les travaux. On pourrait obtenir 10 AR par jour et libérer plus de sillons si les trains Modalhor étaient traités sur le terminal de Terminale Italia, mais il faudrait des semi-remorques et des wagons compatibles. Dans tous les cas, les contraintes restent en France. Une autre contrainte est l'interdiction de passage des marchandises dangereuses dans le vieux Fréjus avec des trains de voyageurs.

Pour le chargement et le déchargement à Orbassano est prévue 1 h et demie, à laquelle ajouter le temps pour la vérification et la manipulation nécessaire, donc le temps est d'environ 2 heures, pour un maximum de 9 AR par jour. La combinaison des trains AFA et d'autres trains devraient être gérée avec des services de traitement appropriés.

Côté France, cependant, Aiton a une capacité de 6 AR par jour pour AFA. En raison de sa configuration et de ses contraintes d'accès, ce site ne peut pas être le lieu de recomposition des trains reliant Calais à Orbassano pour se conformer à la longueur des trains circulant en territoire italien. Le lieu que sont aujourd'hui plus appropriés serait un site de triage à Saint-Jean de Maurienne.

Les sillons disponibles d'Aiton au Fréjus sont 6AR/j, auxquels ajouter 3 AR quotidiens de Calais à Orbassano.

La ligne Modane-Turin est PC45, avec gabarit B1. Les wagons Modalhor de 3ème génération (gabarit bas UIC) peuvent transporter les mêmes camions et semi-remorques que l'AFA. Comme cela a été confirmé lors de la réunion du 6

Il Président Foietta affronta quindi il tema della manifestazione di interesse per il servizio di gestione del servizio. Poiché il dott. Parente è a Roma, per problemi di connessione, il dossier è illustrato dall'ing. Romani, suo collaboratore, presente a Torino.

L'ing. Romani spiega che RFI e SNCF Réseau hanno verificato la capacità attuale della linea storica per ogni giorno della settimana. Il prospetto illustrato comprende i periodi di manutenzione e le tracce occupate nell'origine/destinazione Orbassano/Aiton. L'offerta a catalogo RFI non esaurisce le tracce disponibili, mentre SNCF Réseau ha minore disponibilità a causa di lavori sulla tratta.

Lo studio dei canali AFA prevede 9 coppie di treni/giorno sulla tratta Torino-Orbassano-Aiton, garantite nonostante la presenza di numerose IPO (interruzione programmata oraria) per lavori. Si potrebbe arrivare a 10 coppie e liberare ulteriori tracce se i treni Modalhor fossero trattati sul terminal di Terminale Italia, ma servirebbero semirimorchi e carri compatibili. In ogni caso, i vincoli in Francia restano. Altro vincolo è divieto di passaggio delle merci pericolose nel vecchio Frejus insieme a treni passeggeri.

A Orbassano per carico e scarico è prevista 1h30, a cui si devono sommare i tempi per la verifica e la movimentazione necessarie; il tempo arriva quindi a circa 2 ore, per un massimo di 9 coppie/giorno. La concomitanza dei treni AFA e degli altri convogli va gestita con opportuni servizi di manovra.

Lato Francia, invece, Aiton ha capacità di 6 coppie/giorno per AFA. A causa della sua configurazione e delle sue costrizioni di accesso, questo sito non può essere il luogo di ricomposizione dei treni che collegano Calais a Orbassano per conformarsi alla lunghezza dei treni che circolano in territorio italiano, dunque il luogo che sembra più appropriato sarebbe un sito di scelta a Saint-Jean de Maurienne.

Le tracce disponibili da Aiton al Frejus sono 6/g, a cui sommare altre 3 tracce da Calais a Orbassano.

La linea Modane-Torino è PC45, con gabarit B1. I carri Modalhor di terza generazione (gabarit base UIC) possono trasportare gli stessi camion e semirimorchi dell'AFA. Come è stato confermato nella riunione del 6 dicembre a Parigi, la circolazione di questo materiale con il medesimo carico può

LB  
PP

décembre 2016 à Paris, la circulation de ce matériel avec le même chargement peut donc se faire dans les mêmes conditions que l'AFA. Le transport sur la ligne de semi-remorques plus grands que ceux transportés par l'Afa est autorisée d'un avis de transport exceptionnel.

M. Parente ajoute que, pour le lancement de l'appel d'offre, a moins dans les considérations côté italien, la ratification ne constitue pas une condition sine qua non pour procéder, étant donné que le facteur le plus important est la disponibilité des ressources financières. De plus, si AFA change l'origine/destination, la capacité change automatiquement. Pour le lancement de la manifestation d'intérêt le terminal français (dans la zone lyonnaise) qui peut entrer dans la perspective doit être identifié.

M. Besson intervient en disant qu'il faut ne reculer pas: comment faire pour concentrer les travaux prévus dans quelques années et non dix? Les travaux pour le gabarit ont déjà pénalisé la ligne existante. Si un travail sérieux ne sera pas fait et si on ne visera à travailler de manière constructive, il n'y aura pas la possibilité d'être crédible devant les États et les territoires.

M. Bombardi explique que les statistiques sont basées sur le nombre de semi-remorques et non pas sur les frets, mais il est clair que le montant des frets compte. Il souligne que ce paramètre doit également augmenter en raison de l'augmentation du gabarit. La semi-remorque séparée du tracteur serait moins chère, donc on essaye d'améliorer le fonctionnement de la ligne. Un autre dommage est constitué par les travaux et l'entretien. La qualité du matériel roulant, même si bonne, s'use progressivement et il doit être remplacé. On a essayé de rendre plus longs les convois et d'augmenter leur portée, mais ne fait aucun doute que les événements en France ont réduit la moyenne annuelle.

M. Accastelli rappelle qu'aujourd'hui les travaux sont terminés, on peut de repenser l'exploitation à pleine capacité.

M. Chauvin affirme que le terminal Aiton a une capacité de 6 AR, et que les interventions seront résolues le plus rapidement possible.

Mme Pajon intervient, en disant que les travaux des gestionnaires d'infrastructures ont permis de confirmer une capacité sur la section Aiton-Orbassano pouvant aller jusqu'à 6 AR/jour entre les terminaux existants et que l'objectif est d'aller vers un plus grand nombre de navettes sur une section allongée.

avvenire nelle stesse condizioni dell'AFA. Il trasporto sulla linea di semi rimorchi più grandi di quelli trasportati dall'AFA è autorizzato mediante avviso di trasporto eccezionale.

Il dott. Parente aggiunge che, per il lancio del bando di gara, almeno nelle considerazioni lato Italia, la ratifica dell'Accordo non è condizione indispensabile per procedere, atteso che il fattore più importante è la disponibilità delle risorse finanziarie. Inoltre, se AFA modifica l'origine-destinazione, muta automaticamente la capacità. Per il lancio della manifestazione di interesse è necessario individuare il terminale francese (nell'area di Lione) che possa entrare nel quadro.

M. Besson interviene dicendo che è necessario non tornare indietro: come fare a concentrare i lavori previsti in pochi anni e non dieci? Già i lavori per il gabarit hanno fortemente penalizzato la linea esistente. Se non si fa un lavoro serio e non si punta a lavorare in modo costruttivo, non ci sarà la possibilità di essere credibili di fronte agli Stati e ai territori.

L'ing. Bombardi spiega che le statistiche sono basate sul numero di semi rimorchi e non sulle merci, ma è chiaro che la quantità di merce conta. Sottolinea che questo parametro deve aumentare anche grazie al gabarit maggiorato. Il semirimorchio separato del trattore sarebbe più economico, pertanto si sta cercando di migliorare l'operatività della linea. Un ulteriore danno sono i lavori e la manutenzione. La qualità del materiale rotabile, anche se buono, subisce un'usura nel tempo e bisogna sostituirlo. Si è cercato di allungare i convogli e aumentarne la portata ma è indubbio che le manifestazioni in Francia hanno abbassato la media annuale.

Il dott. Accastelli rammenta che oggi i lavori sono finiti, pertanto si può ripensare la gestione a piena capacità.

M. Chauvin afferma che il terminale di Aiton dispone di una capacità di 6 AR e che le interferenze saranno risolte prima possibile

M.me Pajon interviene dicendo che i lavori dei gestori delle infrastrutture hanno permesso di confermare una capacità sulla sezione Aiton-Orbassano che può raggiungere fino a 6 a/r per giorno tra i terminali esistenti e che l'obiettivo è di andare verso un più grande numero di navette su una sezione allungata.

Le Président Foietta demandé des précisions: en décembre, l'année dernière, on a parlé de 7 a/r par jour. Ils sont donc 6 ou 7 AR par jour? Puisque on espère rallonger le parcours à 300 km, on doit être clair dans l'appel d'offres.

Mme Pajon rappelle que la capacité de Aiton et d'Orbassano ont conduit les gestionnaires de réseau à être en mesure de confirmer 2 a/r Calais/Saint Jean de Maurienne qui deviennent 3 Saint Jean de Maurienne-Orbassano en plus de 6 entre Aiton et Orbassano.

Le Président Foietta fait valoir que, pour étendre la limite de 6 a/r on a besoin d'une autre plate-forme à lier à l'appel: SJM o Aiton? Si Aiton a trop de limites, alors quand la France a l'intention de faire un choix différent?

M. Besson intervient pour mentionner que le Premier ministre, M. Cazeneuve, a annoncé par courrier le choix du site de Vénissieux en région lyonnaise. En outre, M. Besson rappelle que la ligne n'achemine actuellement que moins de 3 millions de tonnes de marchandises par an par le tunnel du Mont Cenis alors que dans les années 80, elle en acheminait plus de 10 millions de tonnes! Que sont devenus les sillons qui permettaient d'acheminer 6 millions de tonnes supplémentaires alors que la ligne et le tunnel ont été portés au gabarit GB1?

M. Chauvin répond qu'à l'époque il n'y avait pas de contraintes concernant le croisement dans le tunnel de trains de marchandises dangereuses avec des trains de voyageurs (interdit aujourd'hui). Les déplacements ont été limités. En outre, la ligne s'est dégradée ce qui induit la programmation de périodes de travaux affectant la capacité de la ligne à la baisse. Auxquels s'ajoutent les travaux sur le site de St Jean de Maurienne.

M. Besson note que l'on doit augmenter le fret transporté avant l'ouverture du tunnel de base. Pour ce faire, il ne faudrait pas négliger l'intérêt d'un service Perpignan-Orbassano et s'étonne de voir que plus la ligne historique est modernisée, moins elle achemine de fret. Est-il possible de concentrer les nouveaux travaux indispensables sur une période courte (1 à 3 ans)?

Les problèmes du territoire français découlent également de l'aménagement du territoire, mais si le gouvernement central était plus responsable, les régions concernées le seraient aussi: un accord mutuel serait un message clair pour l'avenir de l'AFA et rendrait le message de l'Etat plus crédible pour les opérateurs.

Mme Pajon est particulièrement intéressée par une planification des travaux compatibles avec les conditions d'exploitation des services, puisque les

Il Presidente Foietta chiede un chiarimento: lo scorso dicembre si era parlato di 7 a/r al giorno. Sono 6 o 7 coppie? Poiché si spera di allungare il percorso a 300 km, è necessario essere chiari nel bando di gara.

M.me Pajon chiarisce che la capacità di Aiton e di Orbassano ha portato i gestori delle reti a poter confermare 2 a/r Calais/Saint Jean de Maurienne che diventano 3 Saint Jean de Maurienne-Orbassano, oltre ai 6 tra Aiton e Orbassano

Il Presidente Foietta obietta che per ampliare il limite di 6 a/r serve un'altra piattaforma da legare alla gara: SJM o Aiton? Se Aiton ha troppi limiti, quando la Francia intende fare una scelta diversa?

M. Besson interviene informando che il Primo Ministro M. Cazeneuve ha annunciato per lettera la scelta di Venissieux in territorio lionese. Ricorda che oggi sulla linea transitano meno di 3 mln di tonnellate di merci attraverso il Moncenisio mentre negli anni '80 ne transitavano più di 10 mln ton. Dove sono finite le tracce che consentirebbero il transito di 6 mln ton aggiuntive ora che la linea e il tunnel sono stati portati al Gabarit GB1?

M. Chauvin risponde che all'epoca non vi erano vincoli relativi all'incrocio nel tunnel di treni merci pericolose e treni passeggeri (oggi proibito). Gli spostamenti sono stati limitati. Inoltre, la linea si è degradata, il che determina la programmazione di periodi di lavori che hanno effetti verso il basso sulla capacità della linea; a questi si aggiungono i lavori sul sito di St. Jean del Maurienne.

M. Besson nota che si devono aumentare le merci trasportate prima dell'apertura del tunnel di base. Per fare ciò, non si dovrebbe trascurare l'interesse per un servizio Perpignan-Orbassano; si meraviglia di vedere che più la linea storica viene modernizzata, meno attira traffico. Si chiede se sia possibile concentrare i nuovi lavori indispensabili su un periodo breve (da 1 a 3 anni). Le problematiche del territorio francese derivano anche dalla pianificazione regionale, ma se il governo centrale fosse maggiormente responsabile, lo sarebbero anche le regioni interessate: un mutuo accordo sarebbe un messaggio chiaro per l'avvenire dell'AFA e renderebbe il messaggio dello Stato più credibile per gli operatori.

Mme Pajon si dimostra particolarmente interessata ad una pianificazione dei lavori compatibile con le condizioni di sfruttamento dei servizi, poiché gli

investissements réalisés par les opérateurs des services doivent être optimisés pour assurer, en 10 ans, un rendement économique et le développement du trafic.

A 14h00 la séance est suspendue pour reprendre à 15 heures.

M.Chauvin rappelle qu'AFA est un service de navette entre les pays pour le transport de marchandises, avec des limites strictes sur les horaires, et son efficacité et efficacité dépendent des terminaux et de leur capacité.

Le Président Foietta rappelle que, aujourd'hui, on a 4000-4500 trains à travers le tunnel (source RFI) et environ 2000 sont AFA, un nombre qui augmente progressivement, mais Aiton n'est pas en mesure, comme mentionné, alors que Orbassano peut recevoir les convois AFA et autres. Si on souhaite obtenir 10 AR par jour pour AFA au lieu de 7, la France peut-elle soutenir cette croissance? En d'autres occasions, on a parlé d'augmenter de trois unités les convois AFA, pour éviter aussi la désertification de la ligne et développer travail et mode ferroviaire. En Italie, les structures et les parties concernées sont disponibles pour la relance du transport sur chemin de fer, mais utiliser des trains plus légers et plus courts n'est pas utile : il faut utiliser des trains de fret à plus grande capacité. D'un point de vue économique, d'incitations, et non pas seulement communautaire, sont nécessaires, également il y a la nécessité de rationaliser l'organisation et de prévoir le transport même le samedi. L'Italie est disponible, parce que si la tendance à la baisse de 10 à 3 millions de tonnes/an de marchandises transitant sur la ligne se stabilise, le nouveau tunnel n'a pas de sens.

Le coût d'exploitation doit être équilibré par le nombre de trains. S'il y a quelques trains seulement, les prix seront inévitablement plus élevés et personne n'ira acheter le service. Standardiser les sillons sur le territoire italien et français sera certainement une étape nécessaire. Le ministre Delrio a montré un grand intérêt pour l'appel pour l'assignation de la gestion des services AFA, donc on a besoin de savoir clairement combien de sillons et quels terminaux sont disponibles.

M. Romani présente l'étude réalisée sur l'appel à publier qui, sans citer les terminaux et le nombre de sillons, est un travail collégial préparatoire nécessaire.

M. Parente ajoute que les deux délégations travaillent à développer des

investimenti realizzati dagli operatori di servizi devono essere ottimizzati per garantire in 10 anni un ritorno economico e uno sviluppo del traffico.

Alle ore 14 la seduta viene interrotta, per riprendere alle ore 15.

M.Chauvin ribadisce che AFA è un servizio navetta tra i Paesi per il trasporto di merci, con vincoli stringenti circa gli orari, e la sua efficacia ed efficienza dipendono dai terminali e dalla loro capacità.

Il Presidente Foietta ricorda che oggi abbiamo 4000-4500 treni attraverso il tunnel (fonte RFI) e circa 2000 sono AFA, un numero che si incrementa gradualmente, però Aiton non è all'altezza, come detto, mentre Orbassano è in grado di ricevere i convogli AFA e non solo. Se si vuole arrivare a 10 coppie al giorno per AFA invece di 7, la Francia può sostenere questo incremento? In occasioni precedenti si è parlato di aumentare di tre unità i convogli AFA, anche per evitare la desertificazione della linea e sviluppare lavoro e modalità ferroviaria. In Italia le strutture e i soggetti interessati sono disponibili al rilancio del trasporto su ferrovia, ma utilizzare treni leggeri e corti non conviene: servono treni merci più capienti. Dal punto di vista economico servono incentivi, non solo comunitari, così come è necessario razionalizzare l'organizzazione e prevedere il sabato lavorativo. L'Italia è disponibile, anche perché se si prosegue il trend al ribasso da 10 mln a 3 mln ton/anno di merce che transita sulla linea, il nuovo tunnel non ha senso.

Il costo di gestione deve essere bilanciato dal numero di treni. Se ci sono pochi treni, i prezzi saranno inevitabilmente più alti e nessuno comprerà il servizio. Uniformare le tracce in territorio italiano e francese di certo sarà un passo necessario. Il Ministro Delrio ha dimostrato un grande interesse per la gara di affidamento della gestione del servizio AFA, quindi serve sapere con chiarezza quante sono le tracce e quali i terminali.

Il dott. Romani presenta lo studio effettuato in merito al bando di gara di prossima pubblicazione che, seppur non citando terminali e numero di tracce, è un lavoro collegiale propedeutico necessario.

Il dott. Parente aggiunge che da parte delle due delegazioni si sta lavorando

thèmes clés: une quantification de toute subvention et le choix du terminal français.

Mme Pajon confirme que le travail est en cours pour documenter le dossier de consultation des entreprises pour qu'elles puissent convenablement candidater. Ces sujets seront traités dans le dossier de consultation. Cette étape est essentielle au regard la directive européenne sur les concessions qui exigeante. Cette étape est essentielle pour être satisfaisants vis à vis de la directive européenne sur les concessions, qui est en fait tout à fait contraignante.

Besson souligne l'importance de la contribution financière proposée par la région Rhône-Alpes Auvergne de 10 millions €, sachant que la région a conditionné ce montant à l'assurance de la prolongation du trajet AFA jusqu'à la région lyonnaise.

Le Président Foietta fait valoir encore que, cependant, cette manifestation d'intérêt, sans les explications nécessaires (telles que la longueur du trajet: 175 ou 300 km, et les AR par jour: 6 ou 7 ?), est faible et ambiguë parce qu'elle est exposée à des attaques du point de vue juridique et passible à des recours et des accusations de vouloir prolonger le temps.

Mme Pajon et M. Gressier précisent que les candidats intéressés peuvent contacter SNCF Réseau pour avoir des informations à propos des sillons disponibles, dans un dialogue constructif et rapide. Pour le moment, ces données ne sont tout simplement pas disponibles.

Pour M. Besson, les deux pays ont montré qu'ils veulent une progression du report modal et un accroissement du trafic de l'AFA. La session d'aujourd'hui de la CIG et le débat en cours serviront à convaincre toutes les parties concernées de la volonté réelle des pays au progrès en ce sens.

Le Président Foietta tire ensuite des conclusions sur le point traité: il reconnaît qu'il est nécessaire de préciser le nombre de d'AR disponibles, quelle sera la plate-forme intermodale choisie en région lyonnaise, et réitère la nécessité d'éviter le manque d'information qui rendrait inutile l'appel d'offres.

#### Point 5

M. Ricciardi remercie M. Rebeyrotte pour l'excellent travail accompli au cours des activités du Comité de Sécurité et, en collaboration avec M. Ricard, présente les conclusions du CS qui a eu lieu le 5 et 6 Avril 2017 à Lyon.

per approfondire alcuni temi fondamentali: la quantificazione delle eventuali sovvenzioni e la scelta del terminale francese.

M.me Pajon conferma che è in corso il lavoro per documentare il dossier di consultazione delle imprese perché possano adeguatamente candidarsi. Questi argomenti saranno trattati nel documento di consultazione. Questo passo è essenziale nei confronti della direttiva europea sulle concessioni, che peraltro è molto stringente.

M. Besson sottolinea l'importanza del prospettato contributo finanziario della regione Rhône-Alpes Auvergne di € 10 milioni, sapendo che la Regione ha subordinato questo importo all'assicurazione dell'estensione del percorso AFA fino alla regione lionese.

Il Presidente Foietta obietta ancora che, tuttavia, la presente manifestazione di interesse, senza i necessari chiarimenti (come la lunghezza della tratta: 175 o 300 km? e le coppie: 6 o 7?), è debole ed ambigua dal punto di vista giuridico e assoggettabile a ricorsi e all'accusa di voler procedere solo per allungare i tempi.

M.me Pajon e poi M. Gressier chiariscono che i candidati interessati potranno rivolgersi a SNCF Réseau per avere notizia delle tracce disponibili, in un dialogo costruttivo e rapido. Per il momento questi dati semplicemente non sono disponibili.

Per M. Besson i due paesi hanno dimostrato che vogliono una crescita del riequilibrio modale e una crescita del traffico di AFA. La seduta odierna della CIG e il dibattito in corso serviranno a convincere tutti i soggetti interessati della reale volontà dei Paesi di progredire in questo senso.

Il Presidente Foietta trae quindi le conclusioni sul punto in discussione: prende atto che è necessario chiarire sia il numero delle tracce treni sia la piattaforma in territorio lionese, e ribadisce la necessità di evitare che la carenza di informazioni renda inutile la gara.

#### Punto 5

L'ing. Ricciardi ringrazia M. Rebeyrotte per l'ottimo lavoro svolto in occasione delle attività del Comitato Tecnico Sicurezza e, insieme a M. Ricard, illustra le conclusioni del CS che ha avuto luogo il 5 e 6 aprile 2017 a Lione.



Concernant le tunnel de base du Lyon-Turin,

- TELT a présenté à la réunion l'avancée des travaux et les difficultés techniques rencontrées. Le promoteur public a remis à l'ANSF et à l'EPSF une nouvelle version du dossier préliminaire de sécurité présenté lors d'une réunion à Florence le 8 juin.
- Trois dossiers techniques ont été présentés au comité de sécurité : (i) une étude sur la ventilation et plus précisément sur le désenfumage (ii) une étude sur le comportement au feu des structures et enfin (iii) une étude sur la capacité d'évacuation dans les stations de secours.

Concernant le tunnel ferroviaire existant du Fréjus :

- RFI a présenté les avancées des travaux (i) de sectionnement et de mise à la terre réalisés entre les kilomètres 87 et 94 de la ligne Lyon-Turin, (ii) de déploiement des moyens de transmission et (iii) de mise en place du portail thermographique côté italien ;
- Un exercice annuel de sécurité sera réalisé le 18 novembre prochain comme l'a précisé M. Tanguy. Un nouveau scénario a été mis en place suite à l'arrêt d'un train en tunnel pendant 4 heures le 25 octobre 2013 ;
- L'agrément de sécurité de RFI par l'EPSF jusqu'à Modane est en cours de réalisation ;
- Un service voyageur devrait se mettre en place entre Modane et Bardonnèche (Bardonecchia) sous réserve du respect du principe de non croisement avec des trains de matières dangereuses.

Enfin M. Ricard porte à la connaissance de la CIG un accident survenu le 6 avril 2017 sur le chantier de Saint-Martin-La-Porte ayant causé un blessé grave et rend compte du cadre du retour d'expérience mise en place.

Mario Virano souligne l'importance de la communication et de compter sur les nouvelles technologies pour innover dans le domaine de la sécurité, comme cela avait été fait par l'ANAS avec l'installation du portail thermique. En outre il invite à prendre en compte les comportements de masse souvent irrationnels lors des évacuations.

#### Point 6

Mme Cordier a introduit le sujet en disant que Telt devrait, théoriquement,

Per quanto riguarda il tunnel di base della Torino-Lione:

- TELT ha presentato alla riunione l'avanzamento dei lavori e le difficoltà tecniche riscontrate. Il Promotore pubblico ha trasmesso ad ANSF ed EPSF una nuova versione del dossier preliminare di sicurezza presentato nel corso della riunione dell'8 giugno a Firenze;
- Sono stati presentati tre dossier tecnici al CTS: (i) uno studio sulla ventilazione e più precisamente sulla dispersione dei fumi ; (ii) uno studio sul comportamento delle strutture in presenza di incendio; (iii) uno studio sulla capacità di evacuazione nelle stazioni posti di soccorso.

In merito al vecchio tunnel ferroviario del Fréjus:

- RFI ha presentato l'avanzamento dei lavori: (i) di sezionamento e messa a terra realizzati tra i km 87 e 94 della linea Torino-Lione; (ii) di installazione dei sistemi di trasmissione; (iii) di collocazione del portale termografico lato Italia;
- Una esercitazione annuale di soccorso avrà luogo il prossimo 18 novembre, come precisato da M. Tanguy. Un nuovo scenario è stato prospettato in seguito all'arresto di un treno nel tunnel per 4 ore il 25 ottobre 2013;
- L'accordo di sicurezza di RFI con l'EPSF fino a Modane è in corso di perfezionamento;
- Un servizio viaggiatori dovrebbe essere istituito tra Modane e Bardonecchia col vincolo del rispetto del principio di non incrocio con treni che trasportano merci pericolose.

Infine M. Ricard porta all'attenzione della CIG un incidente avvenuto il 6 aprile 2017 nel cantiere di Saint-Martin-La-Porte che ha causato un ferito grave e riferisce le considerazioni derivate dall'esperienza.

Mario Virano sottolinea l'importanza della comunicazione e di affidarsi alle nuove tecnologie per innovare in materia di sicurezza, così come era stato fatto in ANAS con l'installazione del portale termico. Inoltre invita a studiare i comportamenti di massa spesso irrazionali in occasione di evacuazioni.

#### Punto 6

M.me Cordier introduce il tema affermando che TELT dovrebbe in teoria

être en mesure d'appliquer les procédures anti-mafia depuis le 8 avril 2017, la publication au JO du règlement étant intervenue le 7 avril dernier.

Le Sous-préfet Bevilacqua, pour sa part, affirme que la mise en œuvre de certains aspects est complexe. Le 5 juillet une première réunion est prévue entre l'équipe du Bureau anti-mafia de Turin et le sous-préfet Tanguy. Il sera assuré encore une disponibilité maximale de la préfecture de Turin. Les contrôles anti-mafia devraient pouvoir être conduits à partir de la rentrée notamment pour les nouveaux appels d'offres qui seront lancés.

Dans l'attente, Mme CORDIER assure que les contrôles anti-mafia ont été effectués du côté italien conformément aux procédures appliquées avant l'entrée en vigueur de l'accord 2015.

M. Du Mesnil, enfin, affirme que, dans l'attente de la structure binationale, le niveau de contrôle TELT est constant.

**Point 7**

En conclusion, les comptes rendus de la CIG du 12 décembre 2016, de la réunion Report Modal du 21 novembre 2016 et de la réunion AFA du 23 juin 2016 ont été approuvés.

L'ordre du jour étant épuisé, à 15.30 les deux délégations se sont séparées.

essere in grado di applicare le nuove misure antimafia dall'8 aprile 2017 poiché il nuovo regolamento è stato pubblicato sul Journal Officiel il 7 aprile.

Il Vice Prefetto Bevilacqua, da parte sua, informa che l'implementazione di alcuni aspetti è complessa. Il 5 luglio ci sarà un primo incontro dei dirigenti dell'Ufficio antimafia di Torino con il Vice Prefetto Tanguy. Viene comunque assicurata la massima disponibilità della Prefettura di Torino. I controlli antimafia dovranno poter essere effettuati a partire da dopo l'estate soprattutto per le nuove gare d'appalto che saranno bandite.

Nel frattempo, M.me Cordier assicura che le verifiche antimafia si sono svolte lato Italia con le modalità applicate prima dell'entrata in vigore dell'Accordo del 2015.

M. Du Mesnil, infine, asserisce che, in attesa della struttura binazionale, il livello di controllo di TELT è costante.

**Punto 7**

In conclusione si approvano i verbali della CIG del 12 dicembre 2016, del GTM del 21 novembre 2016 e del GTM-AFA del 23 giugno 2016.

Esaurito l'esame dei punti all'ordine del giorno, alle ore 15.30 la seduta è sciolta.

LB

