

## **Memorandum di intesa tra l'Italia e la Francia sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione**

### **I. PRINCIPI FONDAMENTALI**

Le proposte di seguito riportate si basano sui seguenti principi:

1. Il riferimento di partenza è l'accordo internazionale del 29 gennaio 2001. Si basa sugli studi e le valutazioni effettuati da LTF per conto dei due paesi per la parte comune e da RFF e RFI per le rispettive parti nazionali.
2. I due stati riconoscono l'importanza della realizzazione dell'opera. Prevedono di rispettare gli impegni legati all'iscrizione nell'elenco dei progetti prioritari europei approvato dal Consiglio e dal Parlamento europeo per l'avvio dei lavori e la messa in servizio della parte comune, quale definita qui appresso, fatto salvo l'ottenimento dei fondi europei, menzionati al II paragrafo di seguito riportato.
3. Il calendario preciso di realizzazione dell'opera verrà definito in seguito agli studi in corso o ancora da avviare.
4. I due Stati si impegnano a mettere in opera tutti i mezzi possibili per massimizzare il contributo conferito dall'Unione Europea per il finanziamento dell'opera. A tale proposito saranno istituite delle strutture finanziarie per la gestione e realizzazione dell'opera in grado di minimizzare il peso dell'investimento sulle loro rispettive finanze pubbliche.
5. I due Stati si impegnano ad instaurare una politica comune di pedaggi sulla sezione internazionale.  
E' chiaro che il pedaggio delle linee ferroviarie tra Torino e Lione non potrà essere uniforme e avere lo stesso valore chilometrico su tutto il percorso. Occorrerà suddividere il percorso in sezioni omogenee ed indipendenti ed esaminare per ciascuna di esse quali sono i vantaggi procurati ai gestori ferroviari dalla nuova infrastruttura e determinare le tariffe su tale base. Tali tariffe saranno quindi effettivamente legate ai vantaggi di ogni grande investimento. Per esempio la messa in servizio della parte comune permetterà ai gestori di risparmiare molto tempo; il che comporterà notevoli vantaggi importanti nell'aumento della domanda di trasporto per i treni ad alta velocità e consentirà loro di realizzare economie di gestione, in particolare per il traffico merci in quanto ci sarà meno pendenza nel tracciato e quindi meno costi energetici. Si dovrà prendere in esame in egual misura i vantaggi procurati dalle altre sezioni del tracciato. Il livello del pedaggio dovrà tenere conto di detti elementi.  
I ricavi dei pedaggi serviranno in primo luogo a pagare i costi di manutenzione, di esercizio e i fondi di riserva per il rinnovo strettamente indispensabile delle corrispondenti sezioni. L'eccedente servirà o a pagare una parte dell'investimento o verrà restituito ai due Stati.
6. I due Stati si impegnano a condurre congiuntamente una politica incisiva, volta a favorire il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada alla ferrovia nelle Alpi, segnatamente mediante l'aumento dei pedaggi stradali e l'attuazione di misure regolamentari che contribuiranno in tal modo a migliorare l'attrattiva e la redditività dell'investimento per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione. Adotteranno inoltre una posizione concertata e comune nei confronti dei loro partner dell'Arco Alpino, per rafforzare l'attrazione dell'attraversamento delle Alpi utilizzando l'itinerario Torino-Lione.

## II. DISPOSIZIONI PARTICOLARI

### 1. DEFINIZIONE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE

Una “sezione internazionale” viene definita dai due Stati per adottare una posizione comune nei confronti dell’Unione Europea, in vista di ottenere una partecipazione finanziaria pari al 20% del costo di realizzazione dell’opera. La sezione internazionale comprende l’insieme delle opere e delle infrastrutture ferroviarie da realizzare sulla tratta compresa tra la zona di St. André Le Gaz – Pont de Beauvoisin, sul territorio francese, all’ovest dei massicci della Chartreuse e di l’Epine, fino a Settimo Torinese, sul territorio italiano.

La sezione internazionale si suddivide in tre parti:

- La parte francese: dal raccordo alla rete ferroviaria nazionale francese, nelle immediate vicinanze di St. André Le Gaz/Pont de Beauvoisin, fino alle immediate vicinanze di Saint-Jean-de-Maurienne, all’imbocco ovest del tunnel di base. Comprende l’attraversamento dei seguenti massicci: gallerie di Chartreuse, Dullin-l’Epine e Belledonne.
- La parte comune: comprende il tunnel di base transfrontaliero e il tunnel di Bussoleno.
- La parte italiana: da Bruzolo a Settimo Torinese.

### 2. POSIZIONE COMUNE NEI CONFRONTI DELL’UE

L’Italia e la Francia domandano congiuntamente all’Unione Europea un contributo per il finanziamento dell’opera pari al 20% degli investimenti necessari per la realizzazione della sezione internazionale.

I due Paesi potranno ugualmente chiedere per parte loro dei finanziamenti all’Unione Europea, al fine di finanziare altre opere sulle sezioni nazionali del progetto Torino-Lione.

### 3. RIPARTIZIONE DEI COSTI

I costi presi in considerazione per le varie parti della sezione internazionale sono i seguenti (compresi i contributi finanziari dell’Unione Europea)

1	2	3	4	5	TOT
Linea alta velocità Viaggiatori (Tunnel Dullin-l’Epine) (2 canne)	Tunnel di St. Béron e della Chartreuse (2 canne)	Tunnel di Belledonne (1 canna)	Tunnel di base + Tunnel di Bussoleno (2 canne)	Tunnel di Gravio e di Musiné + raccordo alla rete TGV (2 canne)	
1010	1955	1120	6700	2300	13.095
Francia	Francia	Francia	Francia/Italia	Italia	

Per quanto riguarda la ripartizione dei costi, la Francia e l'Italia convengono quanto segue:

a) I costi delle parti nazionali (n° 1, 2, 3 per la Francia e n° 5 per l'Italia) restano a carico dei paesi in cui devono essere realizzate tali infrastrutture;

b) I costi totali per la realizzazione della parte comune (n° 4) vengono suddivisi come segue: partecipazione del 63% per l'Italia e del 37% per la Francia, al fine di:

- Bilanciare i finanziamenti di ogni Stato sull'insieme della sezione internazionale.
- Tenere conto del fatto che è su richiesta dell'Italia che vengono realizzate simultaneamente le due canne del tunnel di base.

c) I ricavi dei pedaggi pagati sulla parte comune dai gestori ferroviari serviranno in primo luogo a pagare le spese di manutenzione, di gestione ed alimentare i fondi di riserva per i lavori di ripristino strettamente necessari (ivi comprese eventuali spese finanziarie). Consentiranno in seguito di pagare una parte dell'investimento, mentre la quota che non vi sarà stata destinata verrà restituita agli Stati.

d) Qualora i ricavi dei pedaggi quali definiti al punto c) permettessero di finanziare una parte dell'investimento, per un euro investito sulla parte comune, 50 centesimi verranno assegnati all'Italia e 50 centesimi alla Francia.

e) Qualora i ricavi dei pedaggi quali definiti al punto c) consentissero una restituzione agli Stati, 50 centesimi andranno all'Italia e 50 centesimi alla Francia.

f) Per la Parte Comune, l'eventuale superamento dei costi stimati sarà ripartito tra gli Stati seguendo la chiave riportata al punto b) fino al limite costituito dalla stima dei costi prevista nel progetto di riferimento certificato da un soggetto indipendente. Oltre tale livello i costi verranno suddivisi in parti uguali tra la Francia e l'Italia. Tuttavia, se la stima certificata dei costi della Parte Comune (n. 4), contenuta nel progetto di riferimento, dovesse superare del 15%, in euro costanti, la stima di 6.700 M€ (valore gennaio 2003), le parti si incontreranno senza indugio per assumere le opportune decisioni.

g) Per perfezionare le funzionalità, i costi e il montaggio giuridico e finanziario dell'operazione, gli Stati chiedono alla Commissione intergovernativa per la realizzazione del nuovo collegamento di completare gli studi e di promuovere, al più presto possibile, gli studi relativi al progetto di riferimento.

#### **4. GOVERNANCE**

Le parti decidono una ripartizione paritaria tra i due paesi delle principali funzioni della futura società di progetto (promotore pubblico), essendo inteso che il principio assoluto è l'istituzione dell'organizzazione più efficace possibile per gestire, segnatamente in termini di costi e di tempi, questo vasto progetto.

Le parti si impegnano di definire insieme una politica dei pedaggi, dei principi gestionali, di manutenzione e rinnovamento delle opere sull'intero sistema della sezione internazionale.

Per il Governo della Repubblica Italiana

Per il Governo della Repubblica Francese

Pietro Lunardi  
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Gilles de Robien  
Ministro delle Infrastrutture, dei Trasporti,  
della Pianificazione del territorio, del  
Turismo e del Mare

Parigi, 5 Maggio 2004

in doppio esemplare in lingua italiana e francese