LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

Special
Other annexes to Part B:

- *B 1.0 - TELT Statute*
- *B 1.1 - 1996 France-Italy Treaty*
- *B 1.2 - 2001 Italy-France Treaty*
- *B 1.3 - 2012 Italy-France Treaty*
- *B 1.4 - 2015 Italy-France Treaty*
- *B 1.5 - 2016 Italy-France Treaty Additional Protocol*
- *B 2.1 - Delibera CIPE_57 2011*
- *B 2.2 - Delibera CIPE_19 2015*
- *B 2.3 - Delibera CIPE_30 2018*
- *B 2.4 - Delibera CIPE_39 2018*
- *B 2.5.1 - PUT - Determina MiTE n.248 2022*
- *B 2.5.2 - PUT - CTVIA Parere n.538 2022*
- *B 2.6 - Determina n.1004 TELT Proroga Pubblica utilità 2022 signed*
- *B 3.1 - DUP 18 12 2007*
- *B 3.2 - AP 12 02 2007*
- *B 3.3 - AP 04 03 2011*
- *B 3.4 - AP DUP 30 03 2011*
- *B 3.5 - AP 16 08 2016*
- *B 3.6 - AP DUP 06 12 2017*
- *B 4.1 - Authorisations, approvals and permits*
- *B 5.1 - Support Letters*
- *B 6.1 - S-Curves*
- *B 7.1 - TELT_2023_CHEMIN DE FER*
- *B 8.1 - CLIMATE PROOFING*

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 1.0 - TELT Statute

TUNNEL EURALPIN LYON TURIN

STATUTO DI TELT SAS

aggiornato al 3 aprile 2023

TUNNEL EURALPIN LYON TURIN

Società per azioni semplificata con capitale di euro 1.000.000

Lo Stato francese, rappresentato dal Ministero della Transizione ecologica e della Coesione territoriale, nella persona di Thierry COQUIL, Direttore Generale delle Infrastrutture, dei Trasporti e delle Mobilità, domiciliato in Tour Sequoïa – F 92055 La Défense Cedex, debitamente autorizzato a firmare il presente statuto, che agisce in qualità di socio;

e

Ferrovie dello Stato italiano S.p.A., società controllata dallo Stato italiano, avente come socio unico il Ministero dell'Economia e delle Finanze e sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, 00161 Italia, rappresentata dall'Amministratore Delegato Dott. Luigi FERRARIS, debitamente autorizzato a firmare il presente statuto, che agisce in qualità di socio;

Viste, nelle rispettive versioni consolidate, le Direttive 89/665/CEE, modificata segnatamente dalla Direttiva 2007/66/CE, 2001/14/CE, 2004/17/CE;

Visto l'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, firmato a Roma il 30 gennaio 2012, entrato in vigore il 1° agosto 2014,

Adottano il presente Statuto della Società per azioni semplificata
"TUNNEL EURALPIN LYON TURIN",
Società per azioni semplificata
Con capitale di 1.000.000 euro,
Sede legale: Bâtiment LINKLAB, 455 chemin de la Cassine, 73000 Chambéry (Francia)
Direzione operativa a Collegno (Torino), Italia
RCS [*Registre de Commerce et des Sociétés]* n° 439 556 952

TITOLO 1
FORMA - OGGETTO - DENOMINAZIONE - SEDE - DURATA

Articolo 1 Forma

Il Promotore Pubblico è una società per azioni semplificata (la «**Società**») disciplinata dall'Accordo del 30 gennaio 2012 tra il Governo della Repubblica Francese e il Governo della Repubblica Italiana per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione (l'«**Accordo del 30 gennaio 2012**»), dalle leggi e regolamenti francesi in vigore e dal presente statuto.

Articolo 2 Oggetto

2.1 La Società ha per oggetto tutti i compiti ed esercita tutte le competenze alla stessa riconosciute ai sensi dell'Accordo del 30 gennaio 2012. A tal proposito ha, in particolare, i seguenti compiti:

- la direzione strategica e operativa del progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sulla sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

- la progettazione, la realizzazione e l'esercizio della linea ferroviaria e delle opere della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

- la conclusione e il monitoraggio dei contratti richiesti dalle suddette operazioni, di cui assicura il buon compimento nei confronti dello Stato francese, dello Stato italiano e dell'Unione europea;

- la gestione dell'infrastruttura, ai sensi della direttiva 2001/14/CE o di ulteriori testi legislativi aventi lo stesso oggetto:

    - della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

    - della linea storica del Fréjus definita al punto e) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, alle condizioni che, in applicazione dell'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, saranno definite con una modifica della Convenzione del 29 gennaio 1951;

- la definizione dei canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e, conformemente all'articolo 25 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, della sezione della linea storica situata tra le interconnessioni con la nuova linea;

- la realizzazione di ogni altra missione a essa affidata dallo Stato francese e dallo Stato italiano nell'ambito del progetto della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione.

2.2 La Società ha, inoltre, per oggetto, conformemente all'Accordo del 29 gennaio 2001 e all'Accordo del 30 gennaio 2012 tra il Governo della Repubblica Francese ed il Governo della Repubblica Italiana per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, la conduzione di studi, ricognizioni e lavori preliminari della sezione transfrontaliera definita all'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

2.3 La Società può, infine, porre in essere ogni operazione finanziaria, commerciale, industriale, mobiliare o immobiliare direttamente o indirettamente connessa all'oggetto sociale precitato, in particolare facilitandone o completandone la realizzazione.

Articolo 3 Denominazione sociale

La Denominazione sociale della Società è: «**TUNNEL EURALPIN LYON TURIN**».

La denominazione sociale deve essere indicata su ogni atto o documento proveniente dalla Società e destinato a terzi, preceduta o seguita immediatamente dalle parole « società per azioni semplificata » o dalle iniziali « SAS » e dall'ammontare del capitale sociale.

Articolo 4 Sede legale

La sede legale si trova a Bâtiment LINKLAB, 455 chemin de la Cassine, 73000 Chambéry (Francia), dove risiede almeno la metà del personale della Società.

La direzione operativa della Società ha sede a Collegno (TO), Italia.

Articolo 5 Durata

La durata dalla Società è fissata in 99 (novantanove) anni, a partire dalla data di iscrizione nel Registro delle Imprese, tranne in caso di scioglimento anticipato o di proroga deliberata tramite decisione collettiva dei Soci.

TITOLO 2
CONFERIMENTI - CAPITALE SOCIALE – MODIFICHE – FORMA DELLE AZIONI – DIRITTI E OBBLIGHI – TRASFERIMENTO DELLE AZIONI

Articolo 6 Capitale sociale

Il capitale sociale della Società è fissato in 1.000.000€ (un milione di euro) suddiviso in 2.000 (duemila) azioni del valore nominale di 500€ (cinquecento euro) ognuna, interamente liberate e detenute in quote paritarie dallo Stato francese e da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (i «**Soci**»).

Articolo 7 Modifiche al capitale sociale

Il capitale sociale può essere aumentato o diminuito alle condizioni previste dalla legge o per decisione collettiva dei Soci e, in tutti i casi, in ottemperanza dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

Articolo 8 Tipologia delle azioni

Le azioni sono obbligatoriamente nominative.

La proprietà delle azioni deriva dalla loro iscrizione, a nome del o dei titolari sui registri tenuti all'uopo dalla Società. Un'attestazione di iscrizione nel registro viene rilasciata dalla Società all'azionista che ne faccia richiesta.

Per la parte italiana, le azioni sono detenute da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., in nome e per conto dello Stato italiano.
Per la parte francese, le azioni sono detenute dallo Stato francese.

Articolo 9 Diritti e obblighi inerenti alle azioni

Ogni azione conferisce il diritto, ai fini della ripartizione degli utili e dell'attivo sociale, a una quota proporzionale alla parte di capitale rappresentato dall'azione. I Soci sostengono le perdite limitatamente all'ammontare dei loro conferimenti.

Il possesso di un'azione comporta a tutti gli effetti l'adesione allo statuto e alle decisioni dei Soci.

Articolo 10 Trasferimento delle azioni della Società

Conformemente alle disposizioni dell'Accordo del 30 gennaio 2012, la Società deve in ogni momento essere controllata in modo paritario dallo Stato francese e dallo Stato italiano. Le azioni della Società sono inalienabili.

TITOLO 3
AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ – DIREZIONE – DELEGHE – ACCORDI REGOLAMENTATI

Articolo 11 Consiglio di Amministrazione

11.1 All'interno della Società, viene istituito un organo collegiale denominato « Consiglio di Amministrazione » il cui compito è di garantire il controllo permanente della gestione della Società alle condizioni previste dal presente statuto.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da dieci (10) membri con diritto di voto (gli «Amministratori») tra cui il Presidente e il Direttore Generale, che ne sono membri di diritto, e quattro (4) Amministratori designati da ciascuno degli Stati e confermati dai Soci per una durata rinnovabile di sei (6) anni. Per garantire la Segreteria del Consiglio di Amministrazione, il Presidente viene assistito da un dipendente della Società, (il Segretario), scelto dal Presidente, d'intesa con il Direttore Generale. Il Segretario assiste alle sedute del Consiglio di Amministrazione, ma non prende parte né ai dibattiti né alle votazioni.

La designazione degli Amministratori da parte degli Stati italiano e francese è effettuata tramite notifica scritta alla Società e ratificata con decisione dei Soci.

Tra gli Amministratori, lo Stato francese nomina il Presidente mentre lo Stato italiano nomina il Direttore Generale.

Ogni Amministratore è nominato *intuitu personae* e, se persona fisica, può essere rappresentato unicamente da un altro Amministratore.

Gli Amministratori, a parte il Presidente e il Direttore Generale, possono essere persone fisiche o giuridiche. Gli Amministratori persone giuridiche sono rappresentati dai loro rappresentanti legali o da persone fisiche cui è stato conferito un mandato.

Gli Amministratori, che non siano né il Presidente né il Direttore Generale, sono revocabili in ogni momento, senza motivo né indennizzo, su decisione dello Stato che li ha designati; quest'ultimo provvede alla loro sostituzione con riserva di darne comunicazione al Presidente e al Direttore generale tramite lettera raccomandata A.R. e copia all'altro Stato e ai Soci. Tale revoca può avere effetto immediato.

Fatte salve le disposizioni relative al Presidente e al Direttore Generale della Società, la sostituzione di un Amministratore, indipendentemente dalla causa, avverrà con le stesse modalità previste per la sua nomina, nel rispetto della rappresentanza paritetica degli Stati.

In caso di decesso, dimissioni (volontarie o d'ufficio) o impedimento a svolgere le sue mansioni, per un periodo superiore a due (2) mesi, di uno degli Amministratori, lo Stato che ha provveduto alla sua designazione dovrà procedere immediatamente alla relativa sostituzione, informandone previamente il Presidente e il Direttore Generale tramite lettera raccomandata A.R., con copia all'altro Stato e ai Soci.

Le funzioni di Amministratore non sono remunerate. La "Società", tuttavia, rimborserà le ragionevoli spese sostenute nel corso dell'esercizio delle sue funzioni su presentazione di documenti giustificativi debitamente quietanzati, con la precisazione che qualunque spesa eccedente una somma annuale determinata dal Consiglio di Amministrazione dovrà essere previamente autorizzata da quest'ultimo, conformemente al presente statuto.

La Commissione Europea può nominare, per un mandato di sei (6) anni rinnovabile, un rappresentante che siede nel Consiglio di Amministrazione come membro senza diritto di voto.

Le regioni Rodano-Alpi (Francia) e Piemonte (Italia) sono autorizzate a partecipare alle adunanze del Consiglio di Amministrazione come osservatori senza diritto di voto. A tal fine, ciascuna di esse è invitata a designare un rappresentante per la durata del mandato del suo esecutivo e a informarne il Presidente per iscritto. In caso di impedimento o di decesso del rappresentante, la regione potrà designare un nuovo rappresentante, se necessario, per la durata

dell'impedimento. Il Segretario informa le regioni delle date e dell'ordine del giorno delle sedute ordinarie e straordinarie del Consiglio di Amministrazione.
La partecipazione delle Regioni è consentita dal Presidente limitatamente alla discussione della parte dell'ordine del giorno non inerente a questioni confidenziali come, in particolare, l'aggiudicazione o l'attribuzione di un contratto.

11.2 Il Consiglio di Amministrazione si riunisce su convocazione del Presidente, sentito il Direttore Generale:

- in sedute dette "ordinarie": almeno quattro (4) volte all'anno e ogni volta che l'Accordo del 30 gennaio 2012 esiga che il Consiglio di Amministrazione adotti una decisione, compresi i casi in cui, a norma dell'articolo 7.5 di tale Accordo e del punto (xi) dell'articolo 11.3 del presente Statuto, questa convocazione sia richiesta al Presidente dal Direttore generale,
- in sedute dette "straordinarie" ogniqualvolta l'interesse della Società lo esiga.

Il Consiglio di Amministrazione può anche essere convocato in seduta detta "straordinaria" con decisione di un terzo degli Amministratori:

- laddove il Consiglio di Amministrazione non si sia riunito per oltre tre mesi; o
- per deliberare sulla revoca del Presidente o del Direttore Generale a norma degli articoli **12.2** e **13.3** del presente statuto.

Le riunioni si tengono alternativamente in Francia e in Italia. Il Presidente può, tuttavia, decidere, sentito il parere del Direttore Generale, lo svolgimento della riunione. o per videoconferenza, o tramite qualunque altro mezzo di telecomunicazione che permetta l'identificazione degli Amministratori. Le modalità di svolgimento delle sedute del Consiglio di Amministrazione sono definite dal Regolamento interno dello stesso.

11.2.1 Le convocazioni del Consiglio di Amministrazione vengono inviate a tutti i membri con ogni mezzo scritto, anche tramite mail, con un preavviso di 15 (quindici) giorni per le sedute ordinarie e un preavviso di 5 (cinque) giorni per le sedute straordinarie. Il Segretario informa le regioni Rodano-Alpi (Francia) e Piemonte (Italia) delle date delle sedute ordinarie e straordinarie del Consiglio di Amministrazione entro gli stessi termini.

Nei casi in cui il Consiglio di Amministrazione sia convocato con decisione di un terzo degli Amministratori, la convocazione è effettuata dal Segretario, allorché abbia ricevuto una richiesta scritta di un numero sufficiente di Amministratori, con l'indicazione, in particolare, dell'ordine del giorno proposto dai richiedenti. La data di riunione stabilita dal Segretario è fissata entro il mese successivo alla ricezione della richiesta.

In caso d'urgenza e qualora tutti gli Amministratori siano presenti o rappresentati, questi ultimi possono rinunciare ai tempi di convocazione sopra indicati.

L'ordine del giorno delle sedute del Consiglio di Amministrazione è definito dall'autore o dagli autori della convocazione. Il Presidente, il Direttore Generale o un terzo degli Amministratori possono fare aggiungere qualsiasi altra questione all'ordine del giorno, al più tardi tre giorni liberi prima della data di una seduta del Consiglio di Amministrazione.

I documenti relativi ai punti indicati all'ordine del giorno e le bozze di delibera sono inviate dal Segretario ai membri del Consiglio di Amministrazione: tali documenti devono pervenire loro al più tardi entro 5 (cinque) giorni lavorativi prima della riunione dello stesso Consiglio, laddove si tratti di una seduta ordinaria e, al più tardi, entro 3 (tre) giorni lavorativi prima della riunione dello stesso Consiglio, laddove si tratti di una seduta straordinaria.

Nel caso in cui, tra la convocazione dei membri del Consiglio di Amministrazione e la data prevista per l'adunanza, si ottenga il parere favorevole per iscritto da parte di tutti gli Amministratori per l'adozione della (e) delibera (e) proposta (e), il Presidente può considerarla/e approvata/e. Il verbale di tale (i) delibera (e) è approvato nel corso della successiva seduta del Consiglio di Amministrazione.

11.2.2 Il Consiglio di Amministrazione, in prima convocazione, delibera validamente solo in presenza della maggioranza degli Amministratori, al momento della votazione, oppure tramite videoconferenza o qualsiasi altro mezzo di telecomunicazione che ne permetta l'identificazione.

In mancanza di quorum in prima convocazione, il Consiglio di Amministrazione potrà deliberare validamente, in seconda convocazione qualora l'ordine del giorno sia identico a quello della prima convocazione, qualora siano trascorsi almeno 15 (quindici) giorni di calendario tra la prima e la seconda convocazione e laddove sia garantita la presenza, all'atto della votazione, di almeno 1 (un) Amministratore per ciascuno dei due Stati.

Ogni Amministratore ha facoltà, con un mandato speciale, di delegare un altro Amministratore a votare in sua vece sui punti all'ordine del giorno; un Amministratore può ricevere la delega da parte di uno solo dei suoi colleghi.

Fatte salve eventuali disposizioni particolari contenute nel presente statuto, le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione vengono prese a maggioranza degli Amministratori presenti fisicamente o rappresentati, oppure presenti tramite videoconferenza o altri mezzi di telecomunicazione che ne consentano l'identificazione.

Le riunioni del Consiglio di Amministrazione sono presiedute dal Presidente. In assenza del Presidente, gli Amministratori nominati dallo Stato francese designano al loro interno la persona deputata alla presidenza della riunione, conformemente alle disposizioni del regolamento interno.

Il Presidente o, in sua assenza, la persona designata a presiedere la riunione, deve verificare che i membri del Consiglio di Amministrazione siano in grado (i) di partecipare alle delibere, (ii) possano sentire ogni persona che prende la parola (tramite microfono, altoparlante, sistema di comunicazione audiovisivo o di altro genere) sia nel luogo della riunione del Consiglio di Amministrazione, sia in ogni altro luogo (iii) e che possano essere sentiti da qualunque persona presente, con le stesse modalità.

Le decisioni approvate dal Consiglio di Amministrazione sono oggetto di una relazione firmata dal Presidente o, in sua assenza, dalla persona chiamata a presiedere la riunione e dagli Amministratori partecipanti alla riunione, al termine della stessa, in ottemperanza alle disposizioni del regolamento interno.

Il verbale contenente il resoconto delle discussioni del Consiglio di Amministrazione, redatto dal Segretario del Consiglio di Amministrazione, è firmato dal Presidente o, in sua assenza,

dalla persona chiamata a presiedere la riunione e da uno degli Amministratori nominati dallo Stato italiano entro la successiva riunione del Consiglio di Amministrazione, alle condizioni stabilite dal regolamento interno.

I verbali vengono depositati in un registro speciale numerato e siglato dal Presidente e conservato presso la sede sociale a cura del Segretario. Una copia è conservata presso la direzione operativa.
Le copie o gli estratti delle delibere del Consiglio di Amministrazione sono validamente certificati dal Presidente o da un rappresentante da questi designato.

Il Presidente e il Direttore Generale garantiscono l'esecuzione delle decisioni prese dal Consiglio di Amministrazione, nel rispetto dei loro rispettivi poteri.

11.3 Il Consiglio di Amministrazione è l'unico organo competente per:

(i) prendere decisioni riguardanti la politica e gli orientamenti generali e strategici della Società e, in particolare, il montaggio giuridico, economico e finanziario del progetto nel rispetto dell'Allegato 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

(ii) chiudere il bilancio della società, predisposto e presentato dal Direttore Generale prima della disamina da parte dei Soci;

(iii) predisporre la relazione annuale di gestione e i documenti di pianificazione gestionale, predisposti e allo stesso sottoposti dal Direttore Generale;

(iv) approvare il regolamento interno della Società e il regolamento interno del Consiglio di Amministrazione;

(v) prendere atto del Regolamento dei contratti validato dalla Commissione intergovernativa per l'asse Torino-Lione;

(vi) decidere la creazione, il trasferimento, la chiusura di qualsiasi succursale, agenzia, ufficio, sedi secondarie;

(vii) concedere la propria preliminare autorizzazione alla conclusione, alla modifica o alla rescissione degli accordi regolamentati di cui all'**Articolo 15**;

(viii) autorizzare la costituzione di garanzie sui beni sociali, la concessione di avalli, di cauzione o di garanzia della Società per un importo superiore a una soglia stabilita dall'assemblea generale ordinaria;

(ix) decidere, con la maggioranza di almeno otto Amministratori, gli impegni finanziari e, in particolare, la sottoscrizione di prestiti e impegni bancari per un importo superiore a una soglia stabilita dall'assemblea generale ordinaria;

(x) autorizzare la firma di contratti, clausole aggiuntive e transazioni necessarie alla realizzazione dell'oggetto sociale della Società;

(xi) autorizzare il Direttore Generale a non tenere conto della mancanza di parere o del parere sfavorevole della Commissione dei Contratti, alle condizioni di cui all'**Articolo 17.5** del presente statuto; questa autorizzazione è valida solo con la maggioranza, da

una parte, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato francese e, dall'altra, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato italiano;

(xii) autorizzare gli acquisti, le vendite o scambi di immobili, diritti o avviamenti commerciali per un valore superiore alla soglia stabilita dall'assemblea generale ordinaria;

(xiii) votare il bilancio della Commissione dei Contratti e del Servizio permanente di controllo, su proposta dei loro rispettivi Presidenti; queste proposte di bilancio possono essere respinte solo con il rifiuto della maggioranza, da una parte, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato francese e, dall'altra, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato italiano;

(xiv) autorizzare il Presidente della Commissione dei Contratti a firmare i contratti necessari al buon funzionamento della stessa Commissione per un importo superiore alla soglia stabilita all'assemblea generale ordinaria; tale autorizzazione può essere rifiutata unicamente con il diniego della maggioranza, da una parte, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato francese e, dall'altra, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato italiano;

(xv) autorizzare il Presidente del Servizio permanente di controllo a firmare i contratti necessari al funzionamento del Servizio permanente di controllo per un importo superiore alla soglia stabilita all'assemblea generale ordinaria; tale autorizzazione può essere validamente respinta solo con il rifiuto della maggioranza, da una parte, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato francese e, dall'altra, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato italiano;

(xvi) stabilire la remunerazione del Presidente e del Direttore generale, su proposta del Comitato di remunerazione, come da disposizioni dell'**Articolo 11.5** del presente statuto;

(xvii) approvare, su proposta del Direttore Generale, il contenuto delle funzioni del Direttore amministrativo e finanziario e del Direttore giuridico; in caso di non approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, il Direttore Generale formulerà allo stesso una nuova proposta.

(xviii) decidere, conformemente all'articolo 10.1 b) dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sulla circostanza che un contratto non potrà stipulare clausole compromissorie a favore del Tribunale arbitrale istituito dall'articolo 27 dell'Accordo del 30 gennaio 2012; tale decisione può essere presa unicamente con la maggioranza, da una parte, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato francese e, dall'altra, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato italiano;

(xix) determinare l'importo annuale delle spese rimborsabili agli Amministratori previa presentazione di documenti giustificativi e autorizzarne l'eventuale superamento;

(xx) deliberare la revoca del Presidente, alle condizioni di cui all'Articolo 12.2 del presente statuto e decidere la revoca del Direttore Generale, alle condizioni previste dall'Articolo 13.3 del presente statuto; la decisione di revoca del Presidente o del Direttore generale può essere presa unicamente con la maggioranza, da una parte, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato francese e, dall'altra, dei voti espressi dagli Amministratori designati dallo Stato italiano;

(xxi) porre rimedio, in ultima istanza, alle situazioni di conflitto di interessi o di legame d'interesse in occasione dell'aggiudicazione dei contratti della Società, alle condizioni previste dal regolamento dei contratti di cui al paragrafo (v).

Nel caso in cui un membro del Consiglio di Amministrazione dovesse essere interessato da un conflitto di interessi o da un legame d'interesse, non potrà partecipare alla votazione, ma potrà essere ascoltato; per garantire il rispetto del principio di parità, lo Stato, i cui Amministratori non sono interessati dal conflitto di interessi, sceglie, designandolo al loro interno, colui che non parteciperà al voto.

11.4

11.4.1 Su espressa delibera del Consiglio di Amministrazione e nell'ambito del potere decisionale e autorizzativo di cui al paragrafo (x) del precedente articolo **11.3**, il Consiglio di Amministrazione può esonerare il Direttore Generale dalla necessità di ottenere una preliminare autorizzazione per tutti i contratti di importo inferiore a 15 (quindici) milioni di euro e per le clausole addizionali ai suddetti contratti, a eccezione di quelli che potrebbero prevedere il superamento di tale importo.

11.4.2 Su espressa delibera del Consiglio di Amministrazione, chiamato a decidere con una maggioranza di almeno 8 (otto) Amministratori e nell'ambito dei poteri decisionali e autorizzativi di cui ai paragrafi (ix) e (x), il Consiglio di Amministrazione può esonerare il Direttore Generale dalla necessità di ottenere un'autorizzazione preliminare per le transazioni e gli impegni finanziari di importo inferiore a 1(un) milione di euro.

11.5 Almeno 15 (quindici) giorni prima della data dell'adunanza del Consiglio di Amministrazione - nel corso della quale è chiamato a decidere sulla remunerazione (in applicazione del paragrafo (xvi) dell'articolo **11.3** sopracitato -, viene costituito un Comitato per la remunerazione, la cui missione è di proporre le condizioni di remunerazione al Consiglio di Amministrazione. Le condizioni di remunerazione del Presidente e del Direttore Generale restano invariate per tutta la durata dei loro rispettivi mandati e possono essere riesaminate in caso di rinnovo del mandato.

Il Comitato per la remunerazione è composto da 2 (due) membri, l'uno designato dallo Stato francese e l'altro dallo Stato italiano, fra gli Amministratori.

Nel momento in cui il Consiglio di Amministrazione delibera sulle remunerazioni del Presidente e del Direttore Generale, questi ultimi non possono prendere parte alle relative delibere.

Articolo 12 Presidente

12.1 Ai sensi dell'articolo L. 227-6 del Codice del Commercio francese, il Presidente della Società (il « **Presidente** ») viene nominato dallo Stato francese.

Il Presidente è nominato per una durata rinnovabile di 6 (sei) anni. La funzione di Presidente è obbligatoriamente espletata da una persona fisica. Lo Stato francese può interrompere il suo incarico in qualsiasi momento, senza preavviso né indennità e senza necessità di un giustificato motivo.

Il Presidente della Società è membro di diritto e presidente del Consiglio di Amministrazione della Società. Vigila sul buon funzionamento degli organi della Società e convoca, previa consultazione con il Direttore Generale, il Consiglio di Amministrazione e le Assemblee.

Conformemente alla legge, il Presidente rappresenta la Società nei confronti di terzi ed è investito di tutti i poteri necessari, compreso il potere di rappresentanza in giudizio, per agire in ogni circostanza in nome della Società nel limite dell'oggetto sociale, con riserva delle competenze attribuite dalla legge e dal presente statuto alla collettività dei Soci, al Consiglio di Amministrazione e al Direttore Generale.

In caso di impedimento definitivo, dimissioni o revoca del Presidente della Società, lo Stato francese nomina un nuovo Presidente della Società per la rimanente durata del mandato del suo predecessore.

In caso di impedimento temporaneo, lo Stato francese nomina un nuovo Presidente e ne stabilisce la durata del mandato. Nell'attesa della decisione dello Stato francese, le funzioni di Presidente sono espletate dall'Amministratore più anziano tra quelli nominati dallo Stato Francese.

Il Presidente non è un dipendente salariato della Società, ma ne riceve una retribuzione per l'esecuzione del suo mandato; le relative modalità sono stabilite dal Consiglio di Amministrazione, alle condizioni di cui all'articolo **11** del presente statuto.

12.2 Il Presidente può essere revocato per gravi motivi, con decisione del Consiglio di Amministrazione alle condizioni di cui all'articolo **11.3** del presente statuto.

In tal caso, il Presidente viene ascoltato dal Consiglio di Amministrazione, ma non partecipa al voto.

Articolo 13 Direttore Generale

13.1 La Società è diretta e amministrata da un direttore generale unico ai sensi dell'articolo L. 227-6 del Codice del Commercio (il « **Direttore Generale** »), nominato dallo Stato italiano per una durata rinnovabile di 6 (sei) anni.

Il Direttore Generale è membro di pieno diritto del Consiglio di Amministrazione.

Le funzioni del Direttore Generale sono obbligatoriamente espletate da una persona fisica. Lo Stato italiano può porre fine alle sue funzioni in qualsiasi momento, senza preavviso né indennità e senza necessità di un giustificato motivo.

13.2 Fatte salve le competenze della collettività dei Soci, del Consiglio di Amministrazione e del Presidente, il Direttore Generale è incaricato della direzione della Società.

A questo titolo e con tale riserva, assicura in particolare:

- l'elaborazione del bilancio preventivo, del rendiconto esecutivo e la gestione economica e finanziaria della Società;

- la preparazione e l'adeguamento della strategia della Società;

- la preparazione, l'aggiudicazione, la conclusione e il controllo dell'esecuzione dei contratti, in particolare quelli necessari alla progettazione, alla realizzazione e all'esercizio della sezione transfrontaliera così come definita al punto b) dell'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 e all'esercizio della linea storica del Fréjus di cui all'articolo 2 del presente statuto;

- l'organizzazione e il monitoraggio degli studi, dei cantieri e dei lavori necessari alla realizzazione del progetto della nuova linea;

- la direzione della sede e delle sedi secondarie, dei siti di cantiere e dei lavori della Società; a tale scopo, ha facoltà di:

    - acquistare ai prezzi, oneri e condizioni che considererà convenienti, qualsiasi immobile costruito o meno, parti di immobili o diritti immobiliari necessari all'attività della sede e delle unità produttive;

    - adottare tutti i provvedimenti legati alla gestione del personale, dell'igiene, della sicurezza e delle risorse umane di tutta la Società e del contenzioso sociale; a tale scopo, definisce l'organigramma della Società nell'osservanza delle disposizioni del presente statuto, decide in merito all'assunzione e al termine dei contratti con i collaboratori, determinandone le missioni e i luoghi di lavoro.

    - stipulare e rescindere ogni polizza o contratto di assicurazione per la copertura dei rischi di qualsiasi natura;

    - ritirare da qualsiasi ufficio postale, corrieri, lettere, telegrammi o spedizioni di ogni genere inviate alla Società.

Il Direttore Generale dispone del potere di rappresentanza della Società nei riguardi di terzi, compreso il potere di rappresentanza in giudizio, necessario per agire in nome e per conto della Società nell'ambito dei poteri direttivi conferitigli personalmente e direttamente dal presente statuto, ovvero delegati dal Presidente o dal Consiglio di Amministrazione.

In caso di impedimento definitivo, dimissioni o revoca del Direttore Generale della Società, lo Stato italiano nomina un nuovo Direttore Generale per la rimanente durata del mandato del suo predecessore.

Il Direttore Generale esercita le proprie funzioni dalla direzione operativa sita a Torino.

Il Direttore Generale non è un dipendente salariato della Società, ma ne riceve una retribuzione per l'espletamento del suo mandato: le relative modalità sono deliberate dal Consiglio di Amministrazione, alle condizioni di cui all'articolo **11** del presente statuto.

Il Direttore Generale è coadiuvato da un Direttore amministrativo e finanziario nominato dallo Stato italiano e da un Direttore giuridico, nominato dallo Stato francese; entrambi non hanno né lo status né il titolo di Direttore Generale o di Direttore Generale delegato ai sensi dell'articolo L. 227- 6 del Codice del Commercio. Il contenuto delle funzioni rispettivamente del Direttore amministrativo e finanziario e del Direttore giuridico è proposto dal Direttore Generale e approvato dal Consiglio di Amministrazione. In caso di non approvazione da parte

del Consiglio di Amministrazione, il Direttore Generale sottoporrà allo stesso una nuova proposta.

13.3 Il Direttore Generale può essere revocato per gravi motivi, con decisione del Consiglio di Amministrazione, alle condizioni previste nell'articolo **11.3** del presente statuto.

In questo caso, il Direttore Generale è ascoltato dal Consiglio di Amministrazione, ma non partecipa al voto.

Articolo 14 Rappresentanza sociale

I membri della delegazione del personale del Comitato economico e sociale esercitano i diritti definiti dall'articolo L. 2312-76 del Codice del lavoro o da qualsiasi altro testo di pari oggetto con il Direttore Generale, che può conferire una delega a qualsiasi persona di sua scelta, in conformità alle disposizioni di legge e alle clausole del presente Statuto.

Articolo 15 Accordi regolamentati

Gli accordi regolamentati sono disciplinati dai testi in vigore.

Qualunque accordo, diverso da quelli riguardanti le operazioni correnti concluse in condizioni normali, intercorrente tra la Società e il suo Presidente e/o, eventualmente, il suo Direttore Generale, direttamente o per interposta persona, deve essere portato a conoscenza del Presidente, del Direttore Generale e dei Revisori dei conti, entro un (1) mese dalla sua conclusione.
Gli accordi regolamentati dell'anno precedente sono sottoposti all'approvazione dell'assemblea generale.

Il Direttore Generale, o i Revisori dei conti, sottopongono ai Soci, una relazione sugli accordi intercorsi direttamente o per interposta persona tra la Società e il suo Presidente, il suo Direttore Generale, uno dei suoi dirigenti o uno dei suoi Soci.

Gli accordi non approvati producono, tuttavia, i loro effetti. La persona interessata ed eventualmente il Presidente, il Direttore Generale e i Soci saranno chiamati a sostenerne le conseguenze pregiudizievoli per la Società.

Articolo 16 Revisori dei conti

Alle condizioni legali e regolamentari applicabili, i Soci designano due Revisori dei conti titolari e due supplenti con decisione collettiva dei Soci.

TITOLO 4
COMMISSIONE DEI CONTRATTI – SERVIZIO PERMANENTE DI CONTROLLO

Articolo 17 Commissione dei Contratti

17.1 Conformemente all'art. 7 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, viene istituita una Commissione dei Contratti in seno alla Società, allo scopo di garantire il rispetto dei principi menzionati dall'articolo 6.5 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 e le esigenze di scelta dell'offerta economicamente più vantaggiosa e di rigore finanziario nell'esecuzione dei contratti (la «**Commissione dei contratti**»).

La Commissione dei Contratti è competente esclusivamente per i contratti di servizi, lavori e forniture la cui conclusione è obbligatoriamente soggetta a una procedura con pubblicità del bando e indizione di gara, formalizzata in applicazione della direttiva 2004/17/CE, o di ogni ulteriore testo avente lo stesso oggetto.

Per l'espletamento dei compiti a lei affidati, la Commissione dei Contratti esamina le proposte motivate a lei sottoposte dal Direttore Generale, nonché le analisi effettuate dai suoi servizi e segnatamente il parere del Direttore Giuridico. Al riguardo, la Commissione dei Contratti svolge, nel limite delle sue competenze, una funzione di controllo esterno in seno alla Società.

In funzione dell'importanza e della portata del contratto presentati per la sua relativa disamina, e in particolare laddove reputi sufficienti gli elementi a lei sottoposti, la Commissione dei Contratti può, con provvedimento motivato, decidere di non emettere un parere.

17.2 La Commissione dei Contratti si compone di periti indipendenti riconosciuti per le loro competenze in merito agli aspetti tecnici, giuridici, economici e finanziari correlati all'aggiudicazione e all'esecuzione dei contratti stipulati dalla Società.

I periti non possono essere membri del Consiglio di Amministrazione.

In qualità di membri della Commissione dei Contratti, non percepiscono nessuna remunerazione da parte della Società. Le spese sostenute nell'esercizio delle loro funzioni sono, tuttavia, rimborsate dalla Società, previa presentazione di documenti giustificativi.

La Commissione dei Contratti è composta da 12 (dodici) membri, nominati per metà da ognuno dei due Stati, per una durata rinnovabile di 5 (cinque) anni.

Ogni Stato notifica reciprocamente all'altro il nome di ciascun membro della Commissione dei Contratti di propria designazione; l'altro Stato dispone di un termine di 15 (quindici) giorni per comunicare la propria decisione. In assenza di obiezioni entro tale termine, si ritiene che l'altro Stato approvi la designazione.

Ogni Stato può revocare uno o diversi membri della Commissione dei Contratti di sua nomina. In caso di decesso, dimissioni (volontarie o di ufficio) o impedimento nell'esercizio delle sue funzioni, della durata superiore a 2 (due) mesi di uno dei membri della Commissione dei Contratti, lo Stato promotore della sua nomina dovrà provvedere immediatamente alla relativa sostituzione, alle condizioni indicate nel paragrafo precedente.

Ogni membro della Commissione dei Contratti può essere ricusato dallo Stato che non ha proceduto alla sua nomina, purché tale ricusazione sia basata su uno o più motivi gravi e sia giustificata per iscritto. In caso di ricusazione, lo Stato promotore della nomina del membro ricusato deve designare un altro candidato, che non può più essere ricusato.

Il Presidente della Commissione dei Contratti è nominato dallo Stato francese;

La Commissione dei Contratti delibera validamente solo a condizione che la metà dei membri sia presente o rappresentata. I pareri, le raccomandazioni, le relazioni scritte e gli altri atti della Commissione dei Contratti sono adottati a maggioranza semplice; in caso di parità di voti, il voto del Presidente è preponderante.

17.3

17.3.1 Prima dell'avvio di una procedura di aggiudicazione dei contratti e considerate le proposte del Direttore Generale, nonché le analisi effettuate dai suoi servizi, con particolare riferimento all'analisi giuridica, convalidata dal Direttore Giuridico, la Commissione dei Contratti verifica la sufficiente determinazione dei fabbisogni, il rispetto della direttiva 2004/17/CE, o di qualunque altro ulteriore testo di pari oggetto, la pertinenza della procedura adottata e dei criteri prescelti per la selezione delle candidature e delle offerte, nonché la pertinenza del fascicolo di gara delle imprese.

La Commissione formula un parere sulle questioni sopra citate, alle condizioni previste dall'articolo 17.1 del presente statuto.

17.3.2 Il Direttore Generale invia alla Commissione dei Contratti tutti i fascicoli delle candidature e delle offerte presentate dagli operatori economici, corredati del resoconto del relativo contenuto e delle analisi implementate dai suoi servizi, con particolare riferimento all'analisi giuridica validata dal Direttore Giuridico.

La Commissione dei Contratti, alle condizioni previste dall'articolo 17.1 del presente statuto, esprime il proprio parere preliminarmente a ogni decisione relativa alle candidature, alle offerte degli operatori economici, al mancato esito, alla dichiarazione di mancato prosieguo, o, più in generale, all'eventuale interruzione della procedura nonché alla scelta finale dell'aggiudicatario dell'appalto.

La Commissione dei Contratti controlla la fondatezza dell'eliminazione delle candidature e delle offerte e la pertinenza delle analisi e delle proposte del Direttore Generale relative alle offerte.

17.3.3 La Commissione dei Contratti controlla il contenuto delle trattative condotte sotto l'autorità del Direttore Generale da cui riceve un resoconto regolare tramite ogni mezzo di comunicazione.

Su decisione del Presidente della Commissione dei Contratti, tutti o una parte dei membri della stessa Commissione possono essere coinvolti nelle trattative dei contratti o nei dialoghi competitivi precedenti la relativa aggiudicazione.

La Commissione dei Contratti può fornire raccomandazioni sullo svolgimento delle trattative.

17.3.4 Durante l'esecuzione dei contratti, il Direttore Generale sottopone alla Commissione dei Contratti eventuali reclami o richieste di modifiche avanzate dai titolari dei contratti conclusi dalla Società, qualsiasi bozza di clausole addizionali, progetti di computo generale e definitivo o documento equivalente e ogni progetto di transazione con i titolari dei contratti conclusi dalla Società, corredati dalle analisi effettuate dai suoi servizi e, in particolare, dall'analisi giuridica validata dal Direttore Giuridico.

La Commissione dei Contratti, in ottemperanza alle condizioni previste dall'articolo 17.1 del presente statuto, esprime il proprio parere prima di qualsiasi modifica sostanziale dei contratti, della firma di clausole addizionali, dell'accettazione totale o parziale di eventuali reclami, della notifica di qualsiasi computo generale e definitivo o di ogni documento sostitutivo e di eventuali transazioni.
La Commissione è immediatamente informata dal Direttore Generale di qualsiasi contenzioso contrattuale.

17.4 In seno alla Commissione dei Contratti, una commissione di valutazione (la "**Commissione di valutazione**") ha il compito di svolgere un'attività preliminare cognitiva sulle offerte finali ricevute, prima del parere reso dalla Commissione dei Contratti, laddove quest'ultima decida di formularlo. Tale attività si basa sulle proposte motivate del Direttore Generale e sulle analisi implementate dai suoi servizi, con particolare riferimento all'analisi giuridica validata dal Direttore Giuridico.

La Commissione di valutazione, previa disamina delle offerte finali presentate dai concorrenti, ha l'incarico di consegnare una relazione tecnica alla Commissione dei Contratti in seduta plenaria, durante la quale formula una proposta di parere sull'aggiudicazione del contratto.

La Commissione di valutazione è composta da 6 (sei) membri nominati, successivamente al ricevimento delle offerte finali dei concorrenti, dal Presidente della Commissione dei Contratti, che effettua una selezione tra i componenti di tale Commissione, secondo una suddivisione paritetica tra i due Stati, motivando la propria scelta sulla base delle competenze professionali degli esperti indicati.

Il Presidente della Commissione di valutazione è nominato dal Presidente della Commissione dei Contratti; il suo voto è preponderante in caso di parità.

17.5 Per tutti i pareri di spettanza della Commissione dei Contratti, il Direttore Generale formula proposte motivate, corredate di tutti i documenti utili e, in particolare, delle analisi tecniche, economiche, finanziarie e giuridiche implementate dai suoi servizi

I pareri formulati dalla Commissione dei Contratti e la proposta di parere formulata dalla Commissione di valutazione prevista dall'articolo 17.4 del presente statuto debbono essere motivati sotto il profilo tecnico, giuridico, economico e finanziario.

Ogni membro della Commissione dei Contratti è tenuto al rispetto della riservatezza delle offerte e delle procedure di aggiudicazione degli appalti; egli gode del diritto di comunicazione su base documentale e di consultazione *in loco* dei fascicoli delle candidature e delle offerte dei candidati e, più in generale, di tutti i documenti emanati dalla Società o dai candidati nell'ambito della procedura.

Per consentirle di istruire ed emettere pareri motivati, la Commissione dei Contratti è interpellata tempestivamente dal Direttore Generale il quale, su richiesta del Presidente della Commissione, fornisce ogni spiegazione utile, partecipando, all'occorrenza, o facendosi rappresentare in alcune di tali riunioni.
La Commissione dei Contratti può esprimere un parere, generale o specifico, sulle condizioni della sua consultazione.

La Commissione dei Contratti formula il proprio parere entro un termine massimo di 90 (novanta) giorni a decorrere dalla data in cui è stata interpellata dal Direttore Generale. Tale termine decorre solo a far data dalla trasmissione di tutti i documenti necessari per le sue delibere. Il Presidente della Commissione dei Contratti rivolge sollecitamente al Direttore Generale ogni richiesta di ulteriori documenti.

Entro i termini summenzionati, in funzione dell'importanza e della portata del contratto sottoposto al suo esame e, in particolare, laddove ritenga sufficienti gli elementi a lei sottoposti, la Commissione dei Contratti può decidere, previa risoluzione motivata, di non formulare un parere. Il Presidente della Commissione dei Contratti notifica tempestivamente l'intenzione della Commissione al Direttore Generale.

In tal caso, la procedura di attribuzione del contratto segue il suo corso, nel rispetto delle competenze conferite rispettivamente al Direttore generale e al Consiglio di Amministrazione.

Nel caso in cui la Commissione dei Contratti dovesse accettare di formulare un parere e questi dovesse essere favorevole alla proposta del Direttore Generale, la procedura di assegnazione del contratto segue il suo corso, in conformità ai termini del parere e nell'osservanza delle competenze attribuite rispettivamente al Direttore Generale e al Consiglio di Amministrazione

Nel caso in cui la Commissione dei Contratti dovesse accettare di formulare un parere e questi dovesse risultare sfavorevole alla proposta del Direttore Generale o qualora la Commissione dei Contratti non sia stata in grado di emettere il proprio parere entro i termini previsti al quinto capoverso della presente clausola, il Direttore Generale può proseguire nel procedimento solo chiedendo obbligatoriamente l'autorizzazione del Consiglio di Amministrazione, alle condizioni di cui all'articolo **11.3 (xi)** del presente statuto.

Nel caso in cui il Direttore Generale dovesse aderire al parere sfavorevole della Commissione dei Contratti, le sottopone una nuova proposta, che tenga conto delle motivazioni del parere negativo.

Gli Stati, il Presidente, il Direttore Generale e i membri del Consiglio di Amministrazione diventano immediatamente destinatari di qualsiasi parere formulato dalla Commissione dei Contratti.

17.6 Il Direttore Generale si adopera affinché la Commissione dei Contratti disponga in permanenza dei mezzi materiali e finanziari sufficienti a permetterne il corretto funzionamento. A tal fine, il Presidente della Commissione dei Contratti propone un budget annuale al Consiglio di Amministrazione, adottato alle condizioni di cui all'articolo **11.3** del presente statuto.

Nel rispetto del suo budget, la Commissione dei Contratti può fare appello a periti di sua scelta per la realizzazione di studi specifici e, più in generale, per l'assistenza nell'elaborazione dei pareri di successiva formulazione.
Al fine di consentire alla Commissione di valutazione di effettuare il lavoro propedeutico all'elaborazione della relazione tecnica di cui all'articolo 17.4 del presente statuto, il Presidente della Commissione dei Contratti può, su richiesta del Presidente o dei membri della Commissione di valutazione, richiedere il contributo di esperti che supportino la Commissione di valutazione nei suoi lavori.

Il Presidente della Commissione dei Contratti è il solo a poter disporre dei mezzi assegnati alla Commissione dei Contratti per lo svolgimento della sua *mission*.

Nel rispetto delle disposizioni dell'art. **11.3 (xiv)** del presente statuto, l'aggiudicazione, la firma e l'esecuzione dei contratti necessari all'espletamento delle funzioni della Commissione dei Contratti sono assicurate dal suo Presidente il quale dispone, per la durata del suo mandato, di una delega di poteri permanente da parte del Direttore Generale unicamente per effetto del presente statuto.

Il Presidente della Commissione dei Contratti rende conto, periodicamente, dell'uso dei mezzi della Commissione dei Contratti al Consiglio di Amministrazione, al Direttore Generale, al Servizio permanente di controllo e, se del caso, alle altre autorità di controllo della Società.

Su sua richiesta, o su richiesta del Consiglio di Amministrazione, assiste alle sedute di quest'ultimo e può essere ascoltato.

17.7 Le modalità di funzionamento della Commissione dei Contratti e della Commissione di valutazione sono specificate, laddove necessario, dal regolamento interno della Società.

Articolo 18 Servizio permanente di controllo

18.1 Conformemente all'articolo 8 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, all'interno della Società è istituito un Servizio permanente di controllo (il "**Servizio permanente di controllo**").

Il Servizio permanente di controllo verifica il rispetto del corretto impiego dei fondi pubblici, l'efficienza economica, finanziaria e tecnica della Società, la corretta esecuzione del progetto della nuova linea e, a livello più generale, il buon funzionamento della Società, nell'osservanza del presente statuto, del suo regolamento interno e delle disposizioni dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

Il Servizio permanente di controllo si compone di esperti nei settori interessati dall'attività della Società.

In quanto membri del Servizio permanente di controllo, i periti non percepiscono alcuna remunerazione da parte della Società; tuttavia, le spese da questi sostenute nell'espletamento del mandato sono loro rimborsate dalla Società previa presentazione di documenti giustificativi.

Il Servizio permanente di controllo è composto da 12 (dodici) membri nominati per metà da ogni Stato, per una durata di cinque (5) anni rinnovabili.

Ogni Stato notifica reciprocamente all'altro il nome di ciascun membro del Servizio permanente di controllo di propria designazione; l'altro Stato dispone di un termine di 15 (quindici) giorni per fare conoscere la propria decisione. In assenza di obiezioni entro tale termine, si ritiene che l'altro Stato abbia approvato la designazione. La ricusazione di un membro deve essere giustificata e motivata per iscritto. In caso di ricusazione, lo Stato interessato deve designare un altro candidato, che non può più essere ricusato.

Ogni Stato può revocare uno o l'altro dei membri del Servizio permanente di controllo di sua nomina. In caso di decesso, dimissioni (volontarie o d'ufficio) o impedimento a svolgere le sue mansioni per un periodo superiore a 2 (due) mesi di un membro del Servizio permanente di controllo, lo Stato che ha provveduto alla sua designazione dovrà procedere immediatamente alla relativa sostituzione, alle condizioni previste nel precedente paragrafo.

Il Presidente del Servizio permanente di controllo è nominato dallo Stato francese.

Il Servizio permanente di controllo delibera validamente sull'adozione dei rapporti e delle allerte solo a condizione che la metà dei membri sia presente o rappresentata. Le sue decisioni sono prese a maggioranza semplice, fermo restando che, in caso di parità, il voto del Presidente è preponderante.

Chiunque ricopra o abbia ricoperto il ruolo di membro del Consiglio di Amministrazione o della Commissione dei contratti, ovvero eserciti o abbia esercitato funzioni direttive all'interno della Società non può essere membro del Servizio permanente di controllo.

18.2 Il Servizio permanente di controllo presenta relazioni e note di allerta su tutti gli aspetti dell'esecuzione del progetto da parte della Società; tale entità dispone dei più ampi poteri investigativi esercitabili su base documentale e *in loco*. Qualora necessario, formula raccomandazioni motivate, volte al miglioramento dell'efficienza della Società.

Il Servizio permanente di controllo può essere interpellato dal Consiglio di Amministrazione, anche su richiesta del rappresentante della Commissione europea che assiste alle sue riunioni, da uno degli Stati, dal Direttore Generale o dal Presidente della Commissione dei Contratti. Può, altresì, occuparsi di eventuali questioni ritenute utili per l'espletamento del suo mandato.

Le relazioni e le note di allerta del Servizio permanente di controllo sono trasmesse immediatamente all'autorità richiedente e agli Stati.

18.3 Il Direttore Generale, sotto il controllo degli Stati, si adopera affinché il Servizio permanente di controllo disponga costantemente dei mezzi materiali e finanziari sufficienti a permetterne il corretto funzionamento. A tal fine, il Presidente del Servizio permanente di controllo propone un budget annuale al Consiglio di Amministrazione che è adottato alle condizioni previste dall'**Articolo 11.3** del presente statuto.

Nel rispetto del suo budget, il Servizio permanente di controllo può avvalersi di periti di sua scelta per la realizzazione di studi specifici e, più in generale, per l'assistenza nell'espletamento delle sue funzioni e l'elaborazione delle sue relazioni. Il Presidente del Servizio permanente di controllo è il solo a potere disporre dei mezzi a lui destinati per la realizzazione della sua *mission*.

Nell'osservanza delle disposizioni dell'art. **11.3 (xv)** del presente statuto, l'aggiudicazione, la firma e l'esecuzione dei contratti necessari allo svolgimento della missione del Servizio permanente di controllo sono assicurate dal suo Presidente il quale dispone, per la durata del mandato, di una delega permanente di poteri da parte del Direttore Generale unicamente per effetto del presente statuto.

Il Presidente del Servizio permanente di controllo rende conto periodicamente dell'uso dei mezzi del Servizio agli Stati, al Consiglio di Amministrazione e al Direttore Generale, nonché, ove necessario, alle altre autorità di controllo della Società.

Su sua richiesta, o su richiesta del Consiglio di Amministrazione, assiste alle sedute di quest'ultimo e può essere ascoltato.

18.4 Le modalità di funzionamento del Servizio permanente di controllo sono specificate, laddove necessario, dal regolamento interno della Società.

TITOLO 5
DECISIONI COLLETTIVE DEI SOCI

Articolo 19 Decisioni collettive dei Soci

19.1 Le decisioni collettive sono adottate secondo le modalità di cui all'**Articolo 20** del presente statuto.

19.2 Le delibere dei Soci sono adottate all'unanimità: i Soci, inoltre, sono i soli competenti ai fini dell'adozione delle seguenti decisioni:

- modifica dello statuto;
- modifica del capitale sociale;
- nomina dei Revisori dei conti;
- approvazione del bilancio annuale e allocazione dei ricavi;
- ratifica e approvazione degli Accordi regolamentati di cui all'**Articolo 15**,
- trasformazione della Società e, più in generale, qualunque operazione volta all'incremento degli impegni dei Soci;
- fusione, scissione o apporti parziali di attività sottoposti al regime delle scissioni;
- determinazione dell'importo massimo delle garanzie sui beni sociali, avalli, cauzioni o garanzie della Società di cui il Consiglio di Amministrazione può autorizzare il Direttore Generale alla sottoscrizione;

- determinazione dell'importo massimo dei prestiti o impegni bancari di cui il Consiglio di Amministrazione può autorizzare il Direttore Generale alla sottoscrizione;

- scioglimento e liquidazione.

19.3 Fatte salve le disposizioni di legge applicabili, di competenza dei Soci e le decisioni riservate al Consiglio di Amministrazione chiamato a deliberare alle condizioni di cui all'Articolo 11 del presente statuto, ogni altra decisione è di competenza del Direttore Generale.

Articolo 20 Modalità di decisione collettiva dei Soci

20.1 L'assemblea generale è composta dai Soci. Ciascuno è rappresentato o dal proprio rappresentante legale o da un rappresentante di sua designazione, o dal suo supplente.

Ogni socio dispone di un numero di voti pari al numero di azioni detenute.

Il Presidente e il Direttore Generale assistono all'assemblea generale senza partecipare al voto, non avendo qualità di soci della Società.

L'assemblea è presieduta dal Presidente o, in sua assenza, da qualunque altra persona designata a tale scopo dai Soci.

20.2 L'assemblea generale, che si riunisce alternativamente in Francia e in Italia, oppure per videoconferenza o tramite qualunque altro mezzo di telecomunicazione che permetta l'identificazione dei Soci, è convocata dal Presidente o dal Direttore Generale. L'autore della convocazione stabilisce le modalità della riunione, come sopra indicato. Può altresì essere convocata dai Revisori dei conti, allorquando lo ritengano necessario.

L'assemblea generale, inoltre, è obbligatoriamente convocata su richiesta di uno dei Soci. A tal fine, il Socio richiedente deve giustificare la propria richiesta con lettera raccomandata A.R. indirizzata al Presidente, precisando i punti, a suo parere, iscrivibili all'ordine del giorno. Il Presidente deve procedere alla convocazione dell'assemblea entro quindici giorni a decorrere dalla data di ricevimento della lettera.

In caso di liquidazione, l'assemblea generale può essere convocata solo dal liquidatore.

20.3 Le convocazioni sono inoltrate con lettera indirizzata a ogni Socio, quindici giorni prima della data dell'Assemblea. Alla convocazione devono essere allegati: l'ordine del giorno dell'assemblea, il testo delle mozioni di risoluzione proposte dal Consiglio di Amministrazione e, se del caso, la relazione del Presidente o del Direttore Generale.

L'assemblea non può deliberare su questioni non iscritte all'ordine del giorno. L'ordine del giorno di un'assemblea non può essere modificato in seconda convocazione.

20.4 L'assemblea generale può deliberare validamente solo con la presenza o rappresentanza di tutti i Soci, conformemente alle condizioni contemplate dal presente articolo.

20.5 Ogni decisione collettiva dei Soci in assemblea generale consta da verbale redatto e sottoscritto dal Presidente.

Il verbale, redatto e conservato conformemente alle disposizioni di legge, indica segnatamente la data e il luogo della riunione, i Soci rappresentati - con l'indicazione del numero di azioni in possesso di ciascuno -, le relative condizioni di esercizio dei diritti di voto, i documenti e le relazioni presentate all'assemblea, un resoconto dei dibattiti, i testi delle risoluzioni votate e il risultato delle votazioni.

Le motivazioni attuative delle delibere nei confronti di terzi, in relazione a qualunque decisione collettiva dei Soci, si evincono dalle copie o dagli estratti autenticati conformemente alle disposizioni di legge. Le copie o gli estratti dei verbali delle decisioni collettive dei Soci sono validamente sottoscritti dal Presidente o dal Direttore Generale.

TITOLO 6
REGIME DEI BENI - ESERCIZIO SOCIALE – BILANCIO ANNUALE RIPARTIZIONE DEGLI UTILI

Articolo 21 Regime dei beni

In conformità all'articolo 11 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 e fatte salve le riserve in esso previste, la Società è proprietaria delle opere costitutive della sezione transfrontaliera e non può cederle.

Articolo 22 Esercizio sociale

L'esercizio sociale inizia il 1° gennaio e si chiude il 31 dicembre di ogni anno.

Articolo 23 Bilancio annuale

Alla fine di ogni esercizio, il Direttore Generale provvede alla formazione dell'inventario e del bilancio annuale e redige successivamente la relazione di gestione; tali documenti dovranno essere messi a disposizione dei revisori dei conti e del comitato aziendale, laddove sia stato istituito, almeno 15 (quindici) giorni prima della riunione della collettività dei Soci chiamata a deliberare sul bilancio.

Al bilancio è allegato un rendiconto delle cauzioni, degli avalli e delle garanzie forniti dalla Società e un rendiconto sulle garanzie dalla stessa consentite.
Tali documenti sono inviati o comunicati ai Soci come sopra indicato. Ogni anno sono redatti nella medesima forma e secondo gli stessi metodi di valutazione, con riserva dell'evoluzione del contesto regolamentare applicabile alla Società.

Articolo 24 Ripartizione degli utili – Riserve

24.1 Dagli utili dell'esercizio, detratte se necessario le perdite degli esercizi precedenti, viene prelevato almeno il 5 (cinque) per cento, da assegnare alla costituzione del fondo di riserva prescritto dalla legge. Tale prelievo non è più obbligatorio allorquando il fondo di riserva dovesse raggiungere un importo pari al decimo del capitale sociale. Il prelievo viene ripristinato nel momento in cui, indipendentemente dalla causa, la riserva dovesse scendere al di sotto di tale decimo.

24.2 I dividendi sono costituiti dall'utile dell'esercizio diminuito, se del caso, delle perdite precedenti o del prelievo destinato alla riserva legale e aumentato, all'occorrenza, degli utili portati a nuovo.

24.3 Dall'utile distribuibile può essere prelevata qualunque somma che i Soci ritengano opportuno riportare a un esercizio successivo o assegnare a una o più voci di bilancio costituenti una riserva.
L'eccedenza, laddove sussista, è suddivisa tra i Soci sotto forma di dividendi.

24.4 Le modalità di pagamento dei dividendi sono stabilite con decisione collettiva dei Soci, ma il pagamento deve obbligatoriamente avvenire nei termini stabiliti per legge. La decisione collettiva dei Soci potrà concedere ai Soci la scelta, per l'integralità o per parte del dividendo o degli acconti sul dividendo, tra il pagamento del dividendo o degli acconti sul dividendo, in contanti o in azioni.

TITOLO 7
TRASFORMAZIONE - SCIOGLIMENTO - LIQUIDAZIONE RIPARTIZIONE DELL'ATTIVO NETTO - CONTROVERSIE

Articolo 25 Trasformazione

La Società può trasformarsi in società di altro tipo. Tale trasformazione è deliberata alle condizioni fissate dalle vigenti disposizioni di legge.

Articolo 26 Scioglimento - Liquidazione

La Società è sciolta alla scadenza dei termini statutari, salvo una regolare proroga, e in caso di causa legale di scioglimento o su decisione collettiva dei Soci.

In caso di scioglimento della Società, tutti i Soci delibereranno collettivamente la nomina di uno o più liquidatori. Il liquidatore rappresenta la Società; egli è investito dei più ampi poteri per la realizzazione dell'attivo, anche in via amichevole ed è autorizzato sia al pagamento dei creditori, sia alla ripartizione del saldo disponibile.

La collettività dei Soci può autorizzarlo a continuare le attività in corso o ad avviarne ulteriori per le esigenze della liquidazione. L'attivo netto residuo, dopo il rimborso del valore nominale delle azioni, verrà suddiviso fra i Soci in proporzione all'importo della loro partecipazione al capitale.

Dopo l'estinzione del passivo e degli oneri della Società, l'attivo residuo della liquidazione è impiegato per il rimborso, fino all'ammontare dovuto, dell'importo svincolato e non ammortizzato delle azioni. L'eccedenza costituente gli utili sarà ripartita tra i Soci.

In conformità all'articolo 11 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, all'estinzione della Società, le opere costitutive della sezione transfrontaliera di sua proprietà diventano di proprietà dello Stato sul cui territorio sono situate.

Articolo 27 Controversie

Qualunque controversia dovesse sorgere nel corso della durata di vita della Società, sia tra uno dei soci e la Società, sia tra i Soci stessi, riguardante l'interpretazione o l'attuazione del presente statuto, o più generalmente in merito agli affari sociali, sarà risolta, per quanto possibile, in via amichevole. In mancanza di transazione bonaria, la controversia sarà demandata, dagli Stati italiano e francese, a un Tribunale arbitrale alle condizioni previste dall'articolo 27 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

Parigi, addì 3 aprile 2023

Thierry COQUIL

Direttore Generale delle Infrastrutture, dei Trasporti e delle Mobilità
Ministero della Transizione ecologica e della Coesione territoriale

p. d.

Bruno DICIANNI

Luigi FERRARIS

Amministratore Delegato
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

p/o IN QUALITA' DI DELEGATO DI FS S.p.A ALL'ASSEMBLEA DEL 3 APRILE 2023

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 1.1 - 1996 France-Italy Treaty

Décret no 96-416 du 13 mai 1996 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la création d'une commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, signé à Paris le 15 janvier 1996 (1)

NOR : MAEJ9630015D

Le Président de la République, Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères, Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ; Vu le décret no 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France, Décrète :

Art. 1er. - L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la création d'une commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, signé à Paris le 15 janvier 1996, sera publié au Journal officiel de la République française.

Art. 2. - Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 13 mai 1996.

Jacques Chirac Par le Président de la République : Le Premier ministre, Alain Juppé Le ministre des affaires étrangères, Hervé de Charrette

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 4 avril 1996.

A C C O R D ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE RELATIF A LA CREATION D'UNE COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LA PREPARATION DE LA REALISATION D'UNE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE ENTRE LYON ET TURIN.

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, Convaincus que la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin améliorera considérablement les communications entre la France et l'Italie et donnera une impulsion nouvelle aux relations entre les deux pays ; Désireux de contribuer à l'expansion des relations et des échanges entre les Etats membres de l'Union européenne, et plus généralement entre les Etats européens ; Désireux de mettre en oeuvre les décisions intervenues lors des Conseils européens à Corfou, Essen et à Cannes qui ont permis de retenir le projet d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin parmi les quatorze projets d'infrastructures prioritaires européens ; Désireux de mettre en oeuvre les décisions

intervenues lors des sommets franco-italiens de Rome de novembre 1993 et d'Aix-en-Provence de décembre 1994, sont convenus de ce qui suit :
Article 1er Objet Une commission intergouvernementale est mise en place pour suivre, au nom des Gouvernements de la République française et de la République italienne, l'ensemble des questions liées à la préparation de la réalisation de la section internationale Montmélian-Turin de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin.
Article 2 Compétences La Commission est notamment chargée : - de l'élaboration d'un projet d'accord intergouvernemental définissant les caractéristiques générales de la liaison, les modalités de sa réalisation et de son financement ainsi que les conditions de son exploitation ; - de l'établissement et du contrôle des programmes d'études techniques, y compris les études relatives à la sécurité, juridiques et financières préliminaires à l'entrée en vigueur de l'accord intergouvernemental ; - de l'établissement de projets de cahier des charges relatifs à la conception, au financement, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de la liaison.
Article 3 Liaison avec les collectivités territoriales et les instances communautaires La Commission intergouvernementale informe et consulte les collectivités territoriales françaises et italiennes intéressées, et notamment les régions les plus directement concernées, soit la région Rhône-Alpes et la région Piémont. La Commission intergouvernementale est habilitée, dans le cadre de sa mission, à établir toutes les liaisons qu'elle estime nécessaires avec les instances communautaires.
Article 4 Collaboration avec les réseaux, les administrations et les experts Pour l'exécution de sa mission, la Commission bénéficie de la collaboration des administrations de chaque Gouvernement. Elle peut faire appel en tant que de besoin à tout organisme ou expert de son choix, et en particulier aux entreprises ferroviaires et/ou gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'à tous les organismes dépendants ou associés à ceux-ci, et notamment au Groupement européen d'intérêt économique << Alpetunnel >>.
Article 5 Composition La Commission est composée de deux délégations nommées respectivement par le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne. Chaque délégation est composée de sept membres au plus. La délégation française comprendra des représentants des ministres chargés des affaires étrangères, de l'environnement, de l'équipement et des transports, de l'économie et des finances, du budget et de l'intérieur. La délégation italienne comprendra des représentants des ministres chargés des affaires étrangères, de l'environnement, des travaux publics, des transports, du Trésor, des finances et de l'intérieur.
Article 6 Présidence Le chef de chacune des délégations assure alternativement, et pour une durée d'un an, la présidence de la Commission.
Article 7 Règlement intérieur La Commission établit son règlement intérieur. Article 8 Entrée en vigueur Chacune des Parties notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour la mise en vigueur du présent Accord. Celui-ci prendra effet à la date de la dernière de ces notifications.
Fait à Paris, le 15 janvier 1996, en deux exemplaires, en langues française et italienne, chaque texte faisant également foi.
Pour le Gouvernement de la République française : Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, Bernard Pons
Pour le Gouvernement de la République italienne : Le ministre des transports et de la marine marchande, Giovanni Caravale

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 1.2 - 2001 Italy-France Treaty

D5

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE

POUR LA REALISATION D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE LYON-TURIN

D5

Accord

entre

le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne,

considérant l'accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin,

convaincus de la nécessité de favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transports, en particulier dans la zone sensible que constituent les Alpes,

convaincus que le mode ferroviaire dispose de larges possibilités de développement jusqu'à présent insuffisamment exploitées,

désireux d'apporter une contribution significative à la mise en oeuvre de la Convention alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg,

désireux de mettre en oeuvre, pour ce qui concerne le franchissement des Alpes, les objectifs et les orientations inscrits dans les Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises en France et dans le Plan général des transports et de la logistique en Italie,

prenant acte des recommandations que leur a faites la Commission intergouvernementale dans son rapport du 15 janvier 2001,

en application des décisions intervenues lors du sommet franco-italien du 29 janvier 2001 à Turin,

sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE I

Dispositions générales

Article 1er.

Objet

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par :

(a) section internationale, l'ensemble des ouvrages, installations et équipements ferroviaires construits et à construire entre le Sillon alpin et le noeud ferroviaire de Turin.

Elle est constituée de trois parties :

(i) la partie française, entre le Sillon alpin et les abords de Saint Jean de Maurienne,

(ii) la partie commune franco-italienne, entre les raccordements avec la ligne historique les plus proches de part et d'autre de la frontière aux environs de Saint Jean de Maurienne en France et de Bussoleno/Bruzolo en Italie,

(iii) la partie italienne, des environs de Bussoleno/Bruzolo au noeud de Turin.

(b) *C.I.G.* , la Commission intergouvernementale franco-italienne instituée par l'accord du 15 janvier 1996 ;

(c) *promoteur*, l'organe commun, doté de la personnalité juridique, constitué à parts égales entre les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien et créé par eux aux fins de conduire les missions spécifiées à l'article 6 ci-dessous.

Article 3

Partie commune franco-italienne

(a) La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, est composée :

(i) d'un tunnel ferroviaire à double tube de 52 km environ incluant une gare souterraine de secours et de service à Modane, foré sous les Alpes en territoire français et italien,

(ii) en Italie, des ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle à proximité de Bussoleno/Bruzolo,

D5 *(iii)* ainsi que de tous les ouvrages annexes (gares, installations électriques...) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les deux Gouvernements conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

(b) Ces ouvrages pourront être réalisés par tranches fonctionnelles.

Article 4

Mise en oeuvre

Le titre II du présent accord définit la première phase de réalisation de la partie commune franco-italienne de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Le présent accord sera complété ultérieurement par avenant pour définir les modalités de réalisation des phases suivantes.

TITRE II

Première phase

Article 5

Etudes, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne

(a) Le présent titre a pour objet de définir les conditions dans lesquelles seront conduits dans une première phase qui débute en 2001, les études, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Elle s'achèvera lorsque la C.I.G. aura proposé aux deux Gouvernements un projet d'avenant au présent accord pour la réalisation des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne de la liaison, conformément aux dispositions de l'article 4.

(b) Ces travaux comportent en particulier la définition précise du tracé et des procédures d'évaluation environnementale qui leur sont applicables dans les deux Etats, le creusement de descenderies et de galeries de reconnaissance, les travaux annexes et l'ensemble des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet de la partie commune franco-italienne de la liaison.

Article 6

Le promoteur

(a) Dans le respect des législations européenne et nationales de chacun des deux pays, et des compétences que les deux Gouvernements leur ont déléguées, les gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italiens confient la conduite de ces études, reconnaissances et travaux préliminaires, au promoteur visé à l'article 2-§ c.

(b) A ce titre, sous l'autorité de la Commission intergouvernementale et conformément au programme qu'elle aura approuvé, le promoteur est responsable des études d'avant-projet et de

la conduite des travaux de reconnaissance de la partie commune franco-italienne de cette liaison.

(c) A l'issue de cette phase d'études et de reconnaissances, il proposera à la C.I.G. la consistance définitive des ouvrages de la ligne nouvelle, leur localisation, l'enveloppe financière prévisionnelle et leurs modalités de réalisation.

(d) Par ailleurs, les deux gestionnaires des infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien et le promoteur s'associent, dans le respect de leurs compétences respectives, pour conduire les études générales de la section internationale de la liaison Lyon-Turin. La C.I.G. est informée du résultat de ces études.

Ces gestionnaires d'infrastructures peuvent d'un commun accord lui confier toutes autres études, reconnaissances et travaux qu'ils jugent utile de lui faire réaliser sur cette section internationale.

(e) Les statuts du promoteur, et leurs modifications éventuelles, sont approuvés par la C.I.G. au nom des deux Gouvernements.

Article 7

Dispositions domaniales et foncières

(a) Pour la durée du présent accord, et lorsqu'un ouvrage de reconnaissance n'aura d'issues que sur le territoire d'un seul pays, cet ouvrage sera réputé situé entièrement sur le territoire du pays où se trouvent localisées ces issues. Si un ouvrage de reconnaissance dispose de plusieurs issues situées de part et d'autre de la frontière, celle-ci restera, à l'intérieur de cet ouvrage, fixée à la verticale de la frontière à ciel ouvert.

(b) Les eaux et les minéraux utiles trouvés au cours des travaux sont attribués d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte a été faite, quel qu'en ait été l'inventeur.

(c) Jusqu'à la désignation de l'organisme qui sera chargé des travaux de percement du tunnel de base, et sauf dispositions contraires modifiant le présent accord, les ouvrages qu'il a réalisés restent propriété commune et indivisible du promoteur désigné à l'article 5 ; il est responsable de leur maintien en état et de leur sécurité.

Article 8

Dispositions législatives et réglementaires

(a) Les Gouvernements se concertent sur l'harmonisation des procédures légales nécessaires à la bonne conduite de ces études, reconnaissances et travaux préliminaires. Ils s'efforcent à cet effet de fixer de part et d'autre des dispositions aussi semblables que possible.

(b) Les questions fiscales, douanières, sociales, sanitaires et de sécurité publique soulevées par la construction des ouvrages de reconnaissance du tunnel de base sont réglées conformément à l'ordre juridique en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 9

Commission intergouvernementale

Aux fins du présent accord :

(a) La composition et les compétences de la Commission intergouvernementale, telles qu'elles résultent de l'accord du 15 janvier 1996, demeurent inchangées.

(b) Dans le cadre de cette première phase, la C.I.G. se voit attribuer les compétences supplémentaires suivantes :

(i) approuver le tracé définitif du projet ;
(ii) proposer, aux deux Gouvernements, sous forme d'avenant au présent accord conformément aux dispositions de l'article 5, les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement ainsi que leurs conditions d'exploitation ;
(iii) approuver le programme d'études, de reconnaissances et de travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne confié au promoteur, de suivre sa mise en oeuvre et de contrôler ses résultats ;
(iv) d'émettre tous avis et recommandations à l'intention des deux Gouvernements.

(c) La Commission intergouvernementale informe les collectivités territoriales françaises et italiennes concernées de l'avancement des études et des travaux. En outre, les régions Piémont et Rhône Alpes sont désormais associées aux travaux de la C.I.G..

Elle veille à la bonne coordination des procédures nationales de concertation et de consultation que les autorités responsables sont chargées de mener à bien, conformément à l'ordre juridique respectif de chacun des deux pays, et leur fournit toutes informations nécessaires à leur conduite.

(d) Pour l'exécution des missions qui lui sont attribuées par le présent accord, la Commission intergouvernementale :

(i) établit son règlement intérieur. Elle le soumet à l'approbation des deux Gouvernements ;
(ii) se dote de deux secrétariats nationaux ou d'un secrétariat commun, dont les frais de fonctionnement sont pris en charge par le promoteur ;
(iii) crée un Comité de sécurité, destiné à l'assister dans les décisions qu'elle propose aux deux Gouvernements et qui intéressent les questions liées à la sécurité publique de la construction, de la gestion et de l'exploitation des ouvrages réalisés ou projetés ;
(iv) bénéficie de la collaboration des administrations de chaque Gouvernement. Elle peut faire appel en tant que de besoin à tout organisme ou expert de son choix ;
(v) est régulièrement informée par les gestionnaires d'infrastructures de l'avancement des travaux du programme de modernisation de la ligne historique ;
(vi) consulte les exploitants du réseau ferroviaire national de chacun des deux pays sur les résultats de ses études, les conclusions qu'elle en tire et sur ses propositions, dans le cadre d'un Comité des exploitants ferroviaires nationaux institué à cet effet.

Article 10

Financement de la première phase

(a) Les études générales de la section internationale du projet Lyon-Turin ainsi que les avant projets et travaux de la partie franco-italienne de cette liaison inscrits au programme de cette première phase, sont financés à parts égales par les deux pays. Cette répartition ne préjuge pas de celle qui sera retenue pour la réalisation des ouvrages définitifs.

(b) Les deux Gouvernements sollicitent le soutien des fonds européens destinés à financer les réseaux transeuropéens (RTE).

TITRE III

Dispositions finales

Article 11

Révision

Le présent accord peut être révisé par voie d'entente entre les deux Gouvernements, notamment pour:

(a) modifier les dispositions de l'article 3 relatives à la consistance du projet, de l'article 6 relatives au promoteur, de l'article 7-§ c relatives à la propriété, au maintien en état et à la sécurité des ouvrages réalisés par le promoteur et de celles de l'article 9 relatives à la C.I.G. ;

(b) prévoir la réalisation d'études complémentaires et l'établissement d'ouvrages ou d'installations supplémentaires si ceux dont la réalisation était initialement prévue se révèlent insuffisants ou inadaptés.

Article 12

Règlement des différends

(a) Les deux Gouvernements doivent tenter de résoudre tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou des décisions et règlements de la Commission intergouvernementale, par la négociation.

(b) Dans le cas où il n'a pu être résolu dans un délai raisonnable par la voie de la négociation, le différend est soumis à un tribunal arbitral dont la décision sera obligatoire.

(c) Le tribunal arbitral est composé de deux membres et d'un surarbitre. Chacun des deux Gouvernements nomme un membre. Le surarbitre, qui ne doit pas être ressortissant de l'un des deux pays, est désigné d'un commun accord par les deux Gouvernements.

(d) Si la désignation commune du surarbitre n'a pas eu lieu dans un délai de 6 mois à partir du moment où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, il est

D5

procédé à cette désignation par le président de la cour internationale de justice à la requête de la partie la plus diligente.

Article 13

Ratification et entrée en vigueur

Chacun des Gouvernements notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui concerne l'entrée en vigueur du présent accord, qui prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les représentants des deux gouvernements dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Turin, le 29 janvier 2001, en deux exemplaires, en langue française et italienne, chaque texte faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement

Jean-Claude GAYSSOT

Pour le Gouvernement de la République italienne

Le ministre des transports et de la navigation

Pierluigi BERSANI

ACCORDO

TRA

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

E

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FRANCESE

PER LA REALIZZAZIONE

DI UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA

TORINO – LIONE

Il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese,

considerato l'Accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi, relativo alla costituzione della Commissione Intergovernativa per la preparazione della realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione,

convinti della necessità di favorire un migliore equilibrio tra le diverse modalità di trasporto, in particolare nella zona sensibile delle Alpi,

convinti che la modalità ferroviaria disponga di grandi possibilità di sviluppo finora non sufficientemente sfruttate,

desiderosi di dare un contributo significativo alla applicazione della Convenzione alpina, firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991,

desiderosi di mettere in pratica, per quanto riguarda l'attraversamento delle Alpi, gli obiettivi e gli orientamenti contenuti negli Schemi multimodali di servizi collettivi di trasporto viaggiatori e merci in Francia e nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica in Italia,

prendendo atto delle raccomandazioni presentate loro dalla Commissione Intergovernativa nel rapporto del 15 gennaio 2001,

in applicazione delle decisioni prese nel vertice italo-francese del 29 gennaio 2001 a Torino,

adottano le seguenti disposizioni:

TITOLO I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto

I Governi italiano e francese si impegnano, in applicazione al presente Accordo, a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente Accordo si intende per:

A) sezione internazionale, l'insieme delle opere, impianti ed attrezzature ferroviarie costruite e da costruire tra il Sillon ~~sulle Alpi in Francia~~ alpin ed il Nodo ferroviario di Torino ~~in Italia~~. Essa è costituita da tre parti:

i) la parte francese tra il Sillon ~~sulle Alpi~~ alpin e i dintorni di St. Jean de Maurienne.

ii) la parte comune italo-francese, tra i raccordi con la linea storica più vicini, da una parte e dall'altra della frontiera, ~~nei dintorni~~ ubicati in prossimità di Bussoleno/Bruzolo in Italia e di Saint Jean de Maurienne in Francia,

iii) la parte italiana, tra i dintorni di Bussoleno/Bruzolo ed il Nodo di Torino,

B) «CIG», la Commissione Intergovernativa italo-francese istituita dall'Accordo del 15 gennaio 1996;

c) promotore, l'organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese e da essi creato ai fini di realizzare i compiti specificati nel successivo articolo 6.

Articolo 3

Parte comune italo-francese

a) La parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è costituita:

i) da un tunnel ferroviario a due canne di circa 52 km, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese, comprendente una stazione sotterranea di emergenza e di servizio a Modane,

ii) in Italia, dalle opere di raccordo di detto tunnel di base alla linea storica ed alla futura nuova linea ~~nei pressi~~ in prossimità di Bussoleno/Bruzolo,

iii) da tutte le opere annesse (stazioni, installazioni elettriche, ...) necessarie all'esercizio ferroviario, e da quelle che successivamente i due Governi riterranno debbano far parte di detta parte comune italo-francese.

b) Tali opere potranno essere realizzate per fasi funzionali.

Articolo 4

Messa in opera

Il titolo II del presente Accordo definisce la prima fase della realizzazione della parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Il presente Accordo sarà integrato da protocolli addizionali per definire le modalità di realizzazione delle fasi seguenti.

TITOLO II

Prima fase

Articolo 5

Studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese

L'oggetto del presente titolo è la definizione delle condizioni secondo le quali saranno condotti nella prima fase, che inizia nel 2001, gli studi, le ~~prospezioni~~ ricognizioni e i lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale. Essa si concluderà allorché la CIG avrà proposto ai due Governi un progetto di protocollo addizionale al presente Accordo per la realizzazione delle opere definitive della parte comune italo-francese del collegamento, in conformità alle disposizioni dell'articolo 4.

I suddetti lavori comportano, in particolare, l'esatta definizione del tracciato e delle procedure di valutazione ambientale applicabili nei due Stati, lo scavo delle discenderie e delle gallerie di prospezione, i lavori annessi e l'insieme degli studi necessari alla definizione del progetto ~~preliminare~~ della parte comune italo-francese del collegamento.

Articolo 6

Il promotore

a) Nel rispetto delle legislazioni europee e nazionali di ciascuno dei due ~~Paesi~~ Paesi, nonché delle competenze loro delegate dai due Governi, i gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese affidano la conduzione di tali studi, ~~prospezioni~~ ricognizioni e lavori preliminari al promotore indicato al precedente articolo 2-§ c

b) A tale titolo, sotto l'autorità della Commissione Intergovernativa e conformemente al programma che essa avrà approvato, il promotore è responsabile degli studi relativi al progetto ~~preliminare~~ ed alla conduzione dei lavori di ~~prospezione~~ ricognizione della parte comune italo-francese di questo collegamento.

c) Alla conclusione di detta fase di studi e ~~prospezioni~~ ricognizioni, egli proporrà alla CIG l'entità definitiva delle opere della nuova linea, la loro ubicazione, la consistenza finanziaria previsionale e le relative modalità di realizzazione.

d) ~~Peraltro~~ Inoltre, i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese e il promotore si associano, nel rispetto delle rispettive competenze, per condurre gli studi generali della sezione internazionale del collegamento Torino-Lione. La CIG sarà tenuta al corrente dei risultati di tali studi.

~~Questi~~ Gli stessi gestori di infrastrutture possono, di comune accordo, affidargli ogni altro studio, ~~prospezione~~ ricognizione e lavoro che ritengano utile ~~fare~~ fargli realizzare su tale sezione internazionale.

e) Lo statuto del promotore e le eventuali modifiche, sono approvati dalla CIG a nome dei due Governi.

Articolo 7

Disposizioni demaniali e fondiarie

a) Per la durata del presente Accordo, e quando un'opera di ~~prospezione~~ ricognizione abbia uscite sul territorio di un solo paese, tale opera sarà ~~ritenuta~~ considerata situata interamente sul territorio del paese in cui sono ubicate tali uscite. Se un'opera di ~~prospezione~~ ricognizione presenta più uscite localizzate da una parte e dall'altra del confine, questo sarà fissato, all'interno dell'opera, alla verticale del confine a cielo aperto.

b) Le acque e i minerali utili trovati nel corso dei lavori sono attribuiti sulla base della legislazione dello Stato sul cui territorio la scoperta è stata fatta, indipendentemente dal loro scopritore.

c) Fino alla designazione dell'organismo incaricato dei lavori di scavo del tunnel di base, e salvo disposizioni contrarie di modifica del presente Accordo, le opere realizzate restano di proprietà comune e indivisibile del promotore designato al summenzionato articolo 6; egli è responsabile del loro mantenimento in buono stato e della loro sicurezza.

Articolo 8

Disposizioni legislative e regolamentari

a) I Governi si accordano sull'armonizzazione delle procedure legali necessarie alla buona conduzione degli studi, ricognizioni ~~prospezioni~~ e lavori preliminari. A tale scopo, si impegnano a fissare, per quanto possibile, disposizioni simili da una parte e dall'altra.

b) Le questioni fiscali, doganali, sociali, sanitarie e di sicurezza pubblica sollevate dalla costruzione delle opere di ricognizione ~~prospezione~~ del tunnel di base sono regolate ~~dai regolamenti nazionali~~ in conformità all'ordinamento giuridico in vigore in ciascuno dei due Paesi.

Articolo 9

Commissione Intergovernativa

Ai fini del presente Accordo:

a) La composizione e le competenze della Commissione Intergovernativa, così come previste dell'Accordo del 15 gennaio 1996, restano invariate.

b) Nel quadro di questa prima fase sono attribuite alla CIG le competenze supplementari seguenti:

i) approvare il tracciato definitivo del progetto;

ii) proporre ai due Governi, sotto forma di protocollo aggiuntivo al presente Accordo e conformemente alle disposizioni dell'articolo 5, le caratteristiche delle opere definitive, le modalità della loro realizzazione e del ~~iii)~~ loro finanziamento nonché ~~così come~~ le condizioni di esercizio;

iii) approvare il programma di studi, ~~prospezioni~~ ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese affidati al promotore, seguirne la realizzazione e controllarne i risultati;

iv) emettere qualsiasi parere e raccomandazione all'attenzione dei due Governi.

c) La Commissione Intergovernativa informa le collettività locali italiane e francesi interessate sull'avanzamento degli studi e dei lavori. Inoltre le regioni Piemonte e Rhône-Alpes ~~sono di fatto~~ si conformano associate ai lavori della CIG.

Essa presiede al buon coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione che le autorità responsabili, in conformità del rispettivo ordinamento giuridico di ciascuno dei due Paesi, sono incaricate di condurre a buon fine, fornendo tutte le informazioni necessarie per la loro conduzione.

d) Per l'esecuzione degli incarichi che le sono attribuiti dal presente Accordo, la Commissione Intergovernativa:

i) stabilisce il proprio regolamento interno e lo sottopone all'approvazione dei due Governi;

ii) si dota di due segretariati nazionali o di un segretariato comune le cui spese sono a carico del promotore;

iii) crea un Comitato di sicurezza ~~nazionale~~ incaricato di assisterla nelle decisioni che essa propone ai due Governi e che interessino le questioni legate alla sicurezza pubblica della costruzione, della gestione e dell'esercizio delle opere realizzate o progettate;

iv) si avvale della collaborazione delle amministrazioni di ciascun Governo. Essa può ricorrere, per quanto necessario, a qualsiasi organismo o esperto di sua scelta;

v) viene informata regolarmente dai gestori delle infrastrutture sull'avanzamento dei lavori di ammodernamento della linea storica;

vi) consulta gli operatori delle reti ferroviarie nazionali di ciascuno dei due Paesi sui risultati dei propri studi, sulle conclusioni a cui giunge e sulle sue proposte, nell'ambito di un Comitato di operatori ferroviari nazionali istituito a tale scopo.

Articolo 10

Finanziamento della prima fase

a) Gli studi generali della sezione internazionale del progetto Torino-Lione, nonché il progetto ~~preliminare~~ ed i lavori della parte italo-francese di tale collegamento inscritti nel programma della prima fase, sono finanziati in parti uguali dai due ~~paesi~~ Paesi. Tale ripartizione non pregiudica quella che sarà adottata per la realizzazione delle opere definitive.

b) I due Governi sollecitano il sostegno dei fondi europei destinati a finanziare le reti transeuropee (RTE).

TITOLO III

Disposizioni finali

Articolo 11

Revisione

Il presente Accordo può essere modificato per via diplomatica tra i due Governi in particolare per:

a) rivedere le disposizioni di cui all'art. 3 relative alla consistenza del progetto, all'articolo 6 relative al promotore, all'articolo 7-§ c relative alla proprietà, al mantenimento in buono stato ed alla sicurezza delle opere realizzate dal promotore, e all'articolo 9 relative alla CIG,

ii)prevedere la realizzazione di studi complementari e la definizione di opere o installazioni supplementari se quelle la cui realizzazione era inizialmente prevista si rivelino insufficienti o inadeguate.

Articolo 12

Regolamento delle controversie

a) I due Governi devono tentare di risolvere ogni controversia relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, o delle decisioni e regolamenti della Commissione Intergovernativa, tramite via diplomatica.

b) Nel caso in cui non si sia pervenuti, entro un termine ragionevole, alla soluzione tramite negoziazione, la controversia è sottoposta ad un tribunale arbitrale la cui decisione sarà obbligatoria.

c) Il tribunale arbitrale sarà composto da due membri ed un arbitro super partes. Ciascuno dei due Governi nominerà un membro. L'arbitro super partes, che non dovrà essere cittadino di uno dei due Paesi, sarà designato di comune accordo dai due Governi.

d) Se la designazione comune dell'arbitro super partes non ha luogo entro 6 mesi a partire dal momento in cui uno dei due Governi ha proposto il regolamento arbitrale della lite, procederà a tale designazione il Presidente della Corte Internazionale di Giustizia su richiesta della Parte più tempestiva.

Articolo 13

Ratifica ed entrata in vigore

Ciascuno dei Governi notifica all'altra parte il completamento delle procedure costituzionali previste per l'entrata in vigore del presente Accordo, che avrà validità il primo giorno del secondo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica.

In fede di che, i Rappresentanti dei due Governi debitamente autorizzati a tal proposito hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatto a Torino il 29 gennaio 2001 in due esemplari, in lingua francese e italiana, ciascun testo facente ugualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica italiana

Pier Luigi Bersani

Per il Governo
della Repubblica francese

Jean Claude Gayssot

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 1.3 - 2012 Italy-France Treaty

ACCORD

entre

le Gouvernement de la République italienne

et

le Gouvernement de la République française

pour la réalisation et l'exploitation
d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

Le Gouvernement de la République italienne

et

le Gouvernement de la République française,

Ci-après désignés les Parties,

Vu la directive 91/440/CEE modifiée du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires,

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire,

Vu la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil, du 31 mars 2004, portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux,

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires,

Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté,

Vu la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France,

Vu l'Accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin,

Vu l'Accord signé le 29 janvier 2001 à Turin pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Vu l'Accord signé le 3 décembre 2004 à Rome pour la prise en compte de la sûreté dans les études de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Convaincus de la nécessité d'inscrire le déplacement des personnes et le transport de marchandises dans l'arc alpin dans une perspective de développement durable favorisant les modes les plus respectueux de l'environnement,

Convaincus que le potentiel du mode ferroviaire en complément du mode maritime mérite d'être mieux exploité pour atteindre cet objectif et que le développement des services qu'il doit offrir pour satisfaire aux besoins sociaux et économiques permettra de mettre en œuvre des mesures volontaristes visant à orienter les déplacements vers ce mode,

Désireux d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention sur la protection des Alpes (convention alpine), signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg,

Désireux de conduire cette opération en cohérence avec le déploiement des réseaux transeuropéens de transport,

Prenant acte des propositions de la Commission intergouvernementale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Titre I : Dispositions générales

Article 1er – Objet

Les Parties fixent par le présent avenant à l'accord signé entre elles le 29 janvier 2001 à Turin les conditions de conduite du projet de liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin ainsi que les conditions dans lesquelles cet ouvrage, au terme de sa réalisation, sera exploité.

Les Parties fixent également par le présent Accord les conditions d'une meilleure utilisation de la ligne historique du Fréjus, notamment en définissant les mesures d'accompagnement du projet, et de sécurité.

Le présent Accord ne constitue pas l'avenant prévu à l'article 4 de l'Accord entre les Gouvernements français et italien signé à Turin le 29 janvier 2001. En particulier, il n'a pas pour objet de permettre l'engagement des travaux définitifs de la partie commune franco-italienne, qui nécessitera l'approbation d'un nouvel avenant tenant notamment compte de la participation définitive de l'Union européenne au projet.

Article 2 – Définitions

Aux fins du présent Accord, on entend par :

a) « section internationale », l'ensemble des ouvrages, installations et équipements ferroviaires construits et à construire entre Saint-Didier-de-la-Tour et le nœud ferroviaire de Turin.

Elle est constituée de trois parties :

- la partie française, entre les environs de Saint-Didier-de-la-Tour et les environs de Montmélian,
- la partie commune franco-italienne, entre les environs de Montmélian en France et de Chiusa S. Michele en Italie (ci-après « la partie commune franco-italienne »),
- la partie italienne, des environs de Chiusa S. Michele au nœud de Turin.

b) « section transfrontalière », la section de la partie commune comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne en France et Suse - Bussoleno en Italie ;

c) « CIG », la Commission intergouvernementale franco-italienne instituée par l'Accord du 15 janvier 1996 ;

d) « Promoteur public », l'entité commune, dotée de la personnalité juridique, créée et contrôlée à parité par les deux Etats français et italien, pour mener à bien les missions visées à l'article 6 du présent Accord ;

e) « Ligne historique du Fréjus », la section de ligne ferroviaire située entre les gares de Modane et de Bardonnèche, y compris le tunnel historique du Fréjus, gares exclues.

Article 3 – Principes généraux

Les Parties décident de placer le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin sous leur contrôle paritaire et d'adopter une gouvernance du projet et du Promoteur public visant à la fois à confier la responsabilité opérationnelle du projet au Promoteur public et à assurer un contrôle de ce Promoteur public pour leur garantir la qualité, la traçabilité, l'impartialité et la cohérence de ses travaux, la performance de l'ouvrage et le respect du calendrier et du budget alloué à l'opération, ainsi que la prise en compte de la sécurité.

Article 4 – Partie commune franco-italienne

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe 1 au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

a) en France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;
b) d'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse – Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;
c) d'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;
d) d'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa San Michele ;
e) en France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;
f) ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.

En complément, Rete Ferroviaria Italiana (ci-après « RFI ») réalisera des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno.

La consistance des phases suivantes sera définie par les Parties dans le cadre d'accords ultérieurs.

Article 5 – Mise en œuvre

Le titre II du présent Accord définit les dispositions relatives à la gouvernance du projet et au droit qui lui est applicable.

Le titre III précise certaines dispositions relatives à la conduite des études et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne

Le titre IV définit les dispositions relatives aux modalités de réalisation du projet.

Le titre V définit les dispositions applicables à la mise en service et à l'exploitation de la section transfrontalière.

Le titre VI définit les mesures d'accompagnement du projet.

Enfin, le titre VII définit les dispositions finales d'entrée en vigueur et de révision du présent Accord, ainsi que celles relatives au règlement des différends.

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001, un nouvel avenant complétera l'Accord ainsi modifié pour définir les modalités de lancement des travaux définitifs de la partie commune franco-italienne.

Titre II : Gouvernance du projet – Droit applicable

Article 6 – Rôle du Promoteur public

6.1 Le Promoteur public est une entité adjudicatrice au sens de la directive 2004/17/CE du 31 mars 2004, mise en place par les Parties conformément aux principes définis par l'article 3 du présent Accord.

Il est seul responsable de la conclusion et du suivi de l'exécution des contrats que nécessitent la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage.

Il assure la direction stratégique et opérationnelle du projet. Il est responsable de sa bonne fin vis-à-vis des Parties et de l'Union européenne.
Il est également compétent pour effectuer toute opération susceptible de faciliter ou de compléter la réalisation des missions énumérées ci-dessus.

Le siège du Promoteur public est établi à Chambéry (France), où au moins la moitié des effectifs est basée, alors que la direction opérationnelle est basée à Turin (Italie).

6.2 Le Promoteur public a qualité de gestionnaire de l'infrastructure de la section transfrontalière au sens de la directive 2001/14/CE et pourra déléguer tout ou partie des missions qu'il assure en cette qualité, en concluant des accords avec d'autres gestionnaires d'infrastructures des deux Etats.

Dans l'hypothèse où le Promoteur public déciderait de procéder à une telle délégation dès la mise en service de l'ouvrage, cette décision devrait alors intervenir au moins deux ans avant ladite mise en service.

6.3 Les statuts et le règlement intérieur du Promoteur public transcrivent les dispositions du présent Accord afin de permettre sa mise en œuvre.

Le Promoteur public est comptable, vis-à-vis des Parties au présent Accord, du respect des directives applicables au projet.

6.4 La composition du conseil d'administration du Promoteur public est paritaire entre les deux États. Le directeur général et le directeur administratif et financier sont nommés par la Partie italienne. Le président du conseil d'administration, le président de la commission des contrats et le président du service permanent de contrôle sont nommés par la Partie française. Le directeur général est assisté par un directeur juridique qui est nommé par la Partie française.

Un représentant de la Commission européenne participe aux réunions du conseil d'administration comme membre sans droit de vote.

Des représentants de la Région Rhône-Alpes (France) et de la Région Piémont (Italie) peuvent assister aux réunions du conseil d'administration, comme observateurs sans droit de vote, dans les conditions prévues par les statuts du Promoteur public.

Le directeur général est nommé par la Partie italienne parmi les membres du conseil d'administration. Il se voit déléguer toutes les responsabilités opérationnelles de la société, y compris la définition de l'organigramme de la société, les ressources humaines, le bilan et l'activité financière.

Tous les recrutements sont basés exclusivement sur les compétences des candidats.

La durée du mandat du président et du directeur général est de 6 ans. Ces mandats sont renouvelables.

6.5 Nonobstant toute disposition contraire, incompatible ou plus restrictive du droit national applicable au Promoteur public :

- le Promoteur public peut conclure tous les types de contrats en vue de la réalisation de sa mission, dès lors qu'ils sont autorisés par la directive 2004/17/CE et respectent les principes, objectifs et dispositions qu'elle comporte,
- pour l'attribution de ces contrats, le Promoteur public respecte les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures et applique l'ensemble des principes mentionnés par l'article 7.1 du présent Accord ainsi que les objectifs et règles imposés par la directive 89/665/CEE du Conseil, du 21 décembre 1989, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux, modifiée notamment par la directive 2007/66/CE.

S'agissant des conditions de passation et d'exécution des contrats de travaux, de fournitures et de services nécessaires à la réalisation de ses missions liées à la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage, le Promoteur public est tenu au respect de la Constitution française, ainsi qu'à celui des règlements et des directives communautaires, notamment la directive 2004/17/CE. Compte tenu de la primauté du droit communautaire, sont inapplicables les normes du droit national qui se révéleraient contraires, incompatibles ou plus restrictives que ladite directive. Le Promoteur public peut mettre en

œuvre les procédures de droit national qu'il estime adéquates, à condition qu'elles soient strictement compatibles avec le droit communautaire.

Les directives communautaires mentionnées par le présent Accord visent également les directives ultérieures ayant le même objet.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement des chantiers, le Promoteur public applique, pour la partie française, la « Démarche Grand Chantier » et, pour la partie italienne, la loi de la Région Piémont « Promozione di inteventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri-Sviluppo-Territorio », sous réserve de leur compatibilité avec le présent Accord.

Article 7 – Commission des contrats

7.1 Une Commission des contrats est instituée au sein du Promoteur public, afin de garantir les principes énoncés à l'article 6.5 du présent Accord et les exigences de choix de l'offre économiquement la plus avantageuse et de rigueur financière dans l'exécution des contrats.

La Commission des contrats n'est compétente que pour les seuls contrats de services, travaux et fournitures dont la conclusion est obligatoirement soumise à une procédure de publicité et de mise en concurrence formalisée en application de la directive 2004/17/CE.

La Commission des contrats est composée d'experts indépendants reconnus pour leurs compétences dans les aspects techniques, juridiques, économiques et financiers de la passation et de l'exécution des contrats précités passés par le Promoteur public. Ces experts ne peuvent pas être membres du conseil d'administration.

La Commission des contrats est composée de 12 membres nommés pour moitié par chaque Partie.

Chaque Partie notifie le nom de chaque membre de la Commission qu'il entend désigner à l'autre Partie, qui dispose alors d'un délai de quinze jours pour faire connaître sa décision. En l'absence d'objection dans ce délai, l'autre Partie est réputée avoir approuvé la désignation. La récusation d'un membre doit être justifiée et motivée par écrit. En cas de récusation, la Partie concernée doit désigner un autre candidat, qui ne peut plus être récusé.

Le président de la Commission des contrats est nommé par la Partie française ; il a voix prépondérante en cas de partage.

Le mandat des membres de la Commission des contrats est d'une durée de 5 ans. Il est renouvelable.

La Commission des contrats ne délibère valablement qu'à la condition que la moitié des membres soient présents ou représentés.

7.2 Préalablement au lancement de la procédure de passation des contrats, la Commission des contrats vérifie la détermination suffisante des besoins, le respect de la directive 2004/17/CE, la pertinence de la procédure choisie et des critères retenus pour la sélection des candidatures et des offres, ainsi que la pertinence du dossier de consultation des entreprises.

Elle émet sur ces questions un avis juridique, technique, économique et financier, avant la publication de l'avis d'appel public à la concurrence.

Elle reçoit un compte rendu du contenu des dossiers de candidature et des offres.

Elle contrôle le contenu des négociations, dont elle reçoit un compte rendu régulier. L'ensemble ou une partie des membres de la Commission peuvent être associés aux négociations des contrats ou aux dialogues compétitifs précédant leur attribution.

Chaque membre de la Commission des contrats, tenu au respect de la confidentialité des offres et des procédures de passation des contrats, dispose d'un droit de communication sur pièces et de consultation sur place des dossiers de candidature et des offres des candidats et plus généralement de tous les documents émis par le Promoteur public ou les candidats dans le cadre de la procédure.

La Commission des contrats contrôle le bien-fondé de l'élimination des candidatures et des offres ainsi que la pertinence des analyses et propositions du Promoteur public relatives aux offres. Elle donne son avis préalablement à toute décision relative aux candidatures, aux offres, à l'infructuosité, à la déclaration sans suite ou plus généralement à l'interruption éventuelle de la procédure ainsi qu'au choix final de l'attributaire.

7.3 Une commission d'évaluation est chargée d'un travail préliminaire d'instruction sur les offres finales reçues.

Les membres de cette commission sont nommés après réception des offres finales des concurrents par le président de la Commission des contrats, qui fait son choix parmi les membres de celle-ci, en composition paritaire entre les deux États, en motivant son choix sur la base des compétences professionnelles spécifiques des experts concernés.

Le président de la commission d'évaluation est nommé par le président de la Commission des contrats; il a voix prépondérante en cas de partage.

La commission est composée de 6 membres, qui participent aux délibérations et au vote de la Commission des contrats sur l'avis qu'elle doit rendre sur l'attribution du contrat. A la fin de l'instruction qu'elle effectue, la commission d'évaluation remet un rapport technique à la Commission des contrats en séance plénière. La commission d'évaluation y formule une proposition d'avis sur l'attribution du marché que la Commission des contrats doit rendre au directeur général du Promoteur public.

7.4 En cours d'exécution des contrats, la Commission des contrats est saisie de toute réclamation ou demande de modification émanant des titulaires des contrats conclus par le Promoteur public, de tout projet d'avenant, de tout projet de décompte général et définitif ou document équivalent, et de tout projet de transaction avec les titulaires des contrats conclus par le Promoteur public. La Commission des contrats donne son avis préalablement à toute modification substantielle des contrats, à la signature de tout avenant, à l'acceptation totale ou partielle de toute réclamation, à la notification de tout décompte général et définitif ou de tout document en tenant lieu et à toute transaction.

Elle est immédiatement informée de tout contentieux contractuel.

7.5 Les avis rendus par la Commission des contrats et la proposition d'avis rendue par la commission d'évaluation prévue par l'article 7.3 du présent Accord sont motivés, aux plans technique, juridique, économique et financier. La Commission des contrats est saisie en temps utile, pour lui permettre d'instruire et de rendre des avis motivés. Elle peut émettre un avis, général ou particulier, sur les conditions de sa saisine.

La Commission des contrats rend son avis dans un délai de 90 jours francs à compter de sa saisine. Ce délai ne commence à courir qu'à compter de la transmission de l'ensemble des documents lui permettant de statuer. Le Président de la Commission des contrats adresse sans délai au directeur général toute demande de documents complémentaires.

Dans le délai précité, en fonction de l'importance et des enjeux du contrat soumis à son examen, la Commission des contrats peut décider de ne pas rendre d'avis. Le Président de la Commission des contrats notifie l'intention de la Commission au directeur général. Dans cette hypothèse, la procédure suit son cours, dans le respect des compétences respectivement dévolues au directeur général et au conseil d'administration du Promoteur public.

En cas d'avis favorable à la proposition du directeur général, la procédure suit son cours conformément aux termes de l'avis et dans le respect des compétences respectivement dévolues au directeur général et au conseil d'administration du Promoteur public.

En cas d'avis défavorable à la proposition du directeur général ou si la Commission des contrats n'a pas été en mesure de rendre son avis dans le délai prévu au deuxième alinéa du présent article, le directeur général ne peut poursuivre la procédure qu'en sollicitant obligatoirement l'approbation du conseil d'administration statuant à une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie. Si le directeur général fait le choix d'agir conformément à l'avis défavorable de la Commission des contrats, il lui présente un nouveau projet, tenant compte des motifs de cet avis défavorable.
Les Parties au présent Accord, le directeur général et les membres du conseil d'administration sont immédiatement rendus destinataires de tout avis de la Commission des contrats.

7.6 Le Promoteur public veille à ce que la Commission des contrats dispose en permanence des moyens matériels et financiers suffisants pour permettre son bon fonctionnement. A cet effet, le président de la Commission propose un budget annuel au conseil d'administration ; ce budget ne peut être rejeté que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie.

La Commission des contrats peut, dans le respect de son budget, faire appel aux experts de son choix pour la réalisation d'études particulières et, plus généralement, pour l'assister dans l'élaboration des avis qu'elle doit rendre.

Le Président de la Commission des contrats dispose seul des moyens affectés à la Commission pour lui permettre d'accomplir sa mission. La passation et l'exécution des contrats conclus à cet effet sont assurées par le Président de la Commission des contrats au nom du Promoteur public, dans le respect de la directive 2004/17/CE. Ils sont signés par le Président de la Commission dans le respect des seuils de compétences du conseil d'administration, qui ne peut refuser d'autoriser la signature du contrat que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie. Les contrats signés sont immédiatement transmis au Service permanent de contrôle.

Le Président de la Commission des contrats rend compte périodiquement de l'utilisation des moyens de la Commission des contrats au conseil d'administration, au directeur général, au Service permanent de contrôle et aux autres autorités de contrôle du Promoteur public.

7.7 Les modalités pratiques du fonctionnement de la Commission des contrats sont prévues, dans le respect des dispositions du présent article, par les statuts et le règlement intérieur du Promoteur public.

Article 8 – Service permanent de contrôle

8.1 Outre les autorités de contrôle instituées par la législation nationale applicable au Promoteur public, il est institué un Service permanent de contrôle.

Le Service permanent de contrôle veille au respect du bon emploi des fonds publics, à l'efficacité économique, financière et technique du Promoteur public, à la bonne exécution du projet et, plus généralement, au bon fonctionnement du Promoteur public, dans le respect de ses statuts, de son règlement intérieur et des dispositions du présent Accord.

Le Service permanent de contrôle est composé d'experts dans les domaines concernés par l'activité du Promoteur public.

Le Service permanent de contrôle est composé de 12 membres nommés pour moitié par chaque Partie. Chaque Partie notifie le nom de chaque membre du Service qu'il entend désigner à l'autre Partie, qui dispose alors d'un délai de quinze jours pour faire connaître sa décision. En l'absence d'objection dans ce délai, l'autre Partie est réputée avoir approuvé la désignation. La récusation d'un membre doit être justifiée et motivée par écrit. En cas de récusation, la Partie concernée doit désigner un autre candidat, qui ne peut plus être récusé.

Le président du Service permanent de contrôle est nommé par la Partie française; il a voix prépondérante en cas de partage.

Le mandat des membres du Service permanent de contrôle est d'une durée de 5 ans. Il est renouvelable.

Le Service permanent de contrôle ne délibère valablement sur l'adoption des rapports et des notes d'alerte qu'à la condition que la moitié des membres soient présents ou représentés.

Les personnes ayant ou ayant eu la qualité de membre du conseil d'administration ou de la Commission des contrats du Promoteur public, exerçant ou ayant exercé des fonctions de direction au sein du Promoteur public, ne peuvent être membres du Service permanent de contrôle.

8.2 Le Service permanent de contrôle rend des rapports et des notes d'alerte sur tous les aspects de l'exécution du projet par le Promoteur public. Il dispose des pouvoirs d'investigation les plus étendus, sur pièces et sur place. Il formule le cas échéant des préconisations motivées pour l'amélioration de l'efficacité du Promoteur public.

Le Service permanent de contrôle peut être saisi par le conseil d'administration, y compris à la demande du représentant de la Commission européenne assistant à ses réunions, une des Parties signataires, le directeur général ou le président de la Commission des contrats. Il peut également se saisir de toute question qu'il juge utile à l'exercice de sa mission.

Les rapports et les notes d'alerte du Service permanent de contrôle sont immédiatement transmis à l'autorité qui l'a saisi et aux Parties signataires du présent Accord.

8.3 Le Service permanent de contrôle est placé au sein du Promoteur public qui, sous le contrôle des Parties, veille à ce qu'il dispose en permanence des moyens matériels et financiers suffisants pour permettre son bon fonctionnement. A cet effet, le président du Service permanent de contrôle propose un budget annuel au conseil d'administration; ce budget ne peut être rejeté que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie.

Le Service permanent de contrôle peut, dans le respect de son budget, faire appel aux experts de son choix pour la réalisation d'études particulières et, plus généralement, pour l'assister dans sa mission et pour l'élaboration des rapports qu'il doit rendre. Le président du Service permanent de contrôle dispose seul des moyens affectés au Service pour lui permettre d'accomplir sa mission. La passation et l'exécution des contrats conclus à cet effet sont assurées par le Président du Service permanent de contrôle au nom du Promoteur public, dans le respect de la directive 2004/17/CE. Ils sont signés par le Président du Service permanent de contrôle dans le respect des seuils de compétences du conseil d'administration, qui ne peut refuser d'autoriser la signature d'un contrat que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie.

Les contrats signés sont immédiatement transmis à la Commission des contrats.

Le Président du Service permanent de contrôle rend compte périodiquement de l'utilisation des moyens du Service aux Parties, au conseil d'administration et au directeur général, ainsi qu'aux autres autorités de contrôle du Promoteur public.

8.4 Les modalités pratiques du fonctionnement du Service permanent de contrôle sont prévues, dans le respect des dispositions du présent article, par les statuts et le règlement intérieur du Promoteur public.

Article 9 – Commission intergouvernementale, comité de sécurité, comité de sûreté, organismes de contrôle et de régulation

9.1 Commission intergouvernementale

9.1.1 La Commission intergouvernementale est composée de deux délégations nommées respectivement par chacune des Parties. Chaque délégation est composée de sept membres au plus.

La délégation française comprend des représentants des ministres chargés des affaires étrangères, de l'environnement, de l'équipement et des transports, de l'économie et des finances, du budget et de l'intérieur.

La délégation italienne comprend des représentants des ministres chargés des affaires étrangères, de l'environnement, des infrastructures et des transports, de l'économie et des finances et de l'intérieur.

Un représentant de la Commission européenne participe aux réunions de la commission intergouvernementale comme membre sans droit de vote.

Les chefs de chacune des délégations assurent alternativement, et pour une durée d'un an, la présidence de la Commission.

9.1.2 Pour la phase d'études, reconnaissances et travaux préliminaires évoquée à l'article 5 de l'Accord du 29 janvier 2001, et jusqu'à son achèvement, les compétences de la Commission intergouvernementale relatives à cette phase, décrites à l'article 9 de ce même Accord, restent en vigueur.

9.1.3 Pour la réalisation des travaux de la section transfrontalière, la Commission intergouvernementale se voit attribuer les compétences suivantes :

a) émettre des avis et des recommandations à l'intention des Parties, notamment sur le déroulement et l'avancement de l'opération ainsi que sur l'exploitation de la section transfrontalière et de la ligne historique du Fréjus ; la Commission intergouvernementale est, à cette fin, régulièrement informée par le Promoteur public pour pouvoir effectuer le suivi de ses activités.
b) suivre pour le compte des Parties toute question spécifique à la section transfrontalière et à la ligne historique du Fréjus, notamment aux fins d'une meilleure coordination des acteurs ;
c) élaborer le projet d'avenant prévu par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001 ;
d) informer les collectivités territoriales françaises et italiennes concernées de l'avancement des études et travaux, sachant que les régions Rhône-Alpes et Piémont sont associées aux travaux de la Commission intergouvernementale ;
e) veiller, dans le respect des compétences du Promoteur public résultant du présent Accord, à la bonne coordination des procédures nationales de concertation et de consultation que les autorités responsables sont chargées de mener à bien, conformément à l'ordre juridique respectif de chacune des Parties, et leur fournir toutes les informations nécessaires à leur conduite ;
f) coordonner et valider les normes particulières applicables à la section transfrontalière et à la ligne historique du Fréjus, notamment dans le domaine de l'exploitation

ferroviaire, de la sécurité et de la sûreté, à appliquer en phase de conception, de réalisation et d'exploitation ;

g) s'assurer de la bonne coordination des travaux des autorités nationales de sécurité ferroviaire, en particulier pour la délivrance par ces autorités des agréments de sécurité, des certificats de sécurité partie B et des autorisations pour l'utilisation du nouvel ouvrage et de la ligne historique du Fréjus ;
h) valider, avant leur mise en œuvre, les plans d'intervention et de secours, le plan de secours binational et les programmes des exercices de sécurité ou de secours proposés sur la section transfrontalière ou sur la ligne historique du Fréjus ;
i) favoriser la coordination entre les services de police et de douane des deux Etats.

9.1.4 Pour l'exécution des missions qui lui sont attribuées par le présent Accord, la Commission intergouvernementale :

a) établit son règlement intérieur et l'approuve ;
b) dispose de deux secrétariats nationaux ;
c) crée un Comité de sécurité qui l'assiste dans les décisions qu'elle propose aux Parties concernant la sécurité technique de l'ouvrage, en phase de projet, de réalisation ou d'exploitation ;
d) crée un comité de sûreté qui l'assiste dans les décisions qu'elle propose aux Parties et qui intéressent les questions liées à la sûreté ;
e) bénéficie de la collaboration des administrations de chaque Partie ;
f) consulte les exploitants du réseau ferroviaire national de chacun des deux États sur les résultats de ses études, les conclusions qu'elle en tire et sur ses propositions, dans le cadre d'un Comité des exploitants ferroviaires nationaux institué à cet effet ;
g) est régulièrement informée des décisions prises par le Promoteur public.

9.1.5 Chacune des Parties prend en charge les frais de fonctionnement de sa délégation à la Commission intergouvernementale. Le contrôle des dépenses engagées par chaque délégation est assuré suivant les règles de gestion propres à la Partie concernée. Cette disposition entrera en vigueur le 1er janvier de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent Accord.

9.2 Comité de sécurité

9.2.1 La Commission intergouvernementale crée auprès d'elle un comité de sécurité composé d'experts de chacune des Parties dans les domaines :

a) de la sécurité des infrastructures et des circulations ferroviaires,
b) de la sécurité civile et des secours.

Les autorités nationales de sécurité ferroviaire des deux États sont représentées au comité de sécurité.

Ce comité est consultatif. Il peut être saisi par la Commission intergouvernementale de toute question dans ses domaines de compétences.

9.2.2 Il a notamment pour missions :

a) d'émettre des avis ou des propositions à la CIG, à son initiative ou sur demande de celle-ci,
b) de veiller à la conformité des normes et dispositifs de sécurité de la liaison ferroviaire en application des règles nationales et européennes,
c) d'être l'interlocuteur du Promoteur public, du Service permanent de contrôle, de la Commission des contrats et, le cas échéant, des opérateurs concernés, pour l'ensemble des affaires relatives à la sécurité,
d) d'instruire pour la CIG l'ensemble des documents relatifs à la sécurité, et le retour d'expérience des incidents ou accidents le cas échéant,
e) de transmettre les instructions de la CIG, de s'assurer de leur mise en œuvre, d'obtenir toute information ou document utile, de réaliser à la demande de la CIG les contrôles et inspections correspondantes, d'organiser l'inspection des travaux,
f) de proposer la politique et le thème des exercices et de soumettre à la CIG les conclusions de leur retour d'expérience.

Aux fins de ses missions, le Comité de Sécurité peut faire appel sans frais complémentaires à la collaboration des administrations de chaque Partie.

9.3 Comité de sûreté

9.3.1 La Commission intergouvernementale crée auprès d'elle un comité de sûreté composé d'experts de chacune des Parties dans le domaine de la sûreté.

Ce comité est consultatif. Il peut être saisi par la Commission intergouvernementale de toute question dans ses domaines de compétences.

9.3.2 Il a notamment pour missions :

a) d'émettre des avis ou des propositions à la CIG, à son initiative ou sur demande de celle-ci,
b) d'être l'interlocuteur du Promoteur public, du Service permanent de contrôle, de la Commission des contrats et, le cas échéant, des opérateurs concernés, pour l'ensemble des affaires relatives à la sûreté,
c) d'instruire pour la CIG l'ensemble des documents relatifs à la sûreté,
d) de transmettre les instructions de la CIG, de s'assurer de leur mise en œuvre, d'obtenir toute information ou document utile, de réaliser à la demande de la CIG les contrôles et inspections correspondantes, d'organiser l'inspection des travaux.

Aux fins de ses missions, le comité de sûreté peut faire appel sans frais complémentaires à la collaboration des services compétents en matière de sûreté des administrations de chaque Partie.

9.4 Organismes de contrôle et de régulation

9.4.1 Sans préjudice de l'article 25 du présent Accord, les réglementations française et italienne relatives à la régulation ferroviaire et à l'accès au réseau sont applicables respectivement sur la partie française et la partie italienne de la section transfrontalière.

9.4.2 Les législations nationales peuvent prévoir des avis des organismes de contrôle nationaux créés en application de l'article 30 de la directive 2001/14/CE. Quand ils concernent la section transfrontalière ou la ligne historique du Fréjus, les avis des organismes de contrôle nationaux peuvent porter sur l'ensemble de la section concernée et non sur la seule partie située sur leur territoire national. Les avis de chaque organisme de contrôle sont élaborés en concertation étroite avec l'organisme de l'autre Etat. Ces avis n'ont pas un caractère contraignant.

9.4.3 Lorsqu'il ne peut être rattaché à un seul territoire national, tout recours au titre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE qui concerne la section transfrontalière ou la ligne historique du Fréjus est présenté devant l'organisme de contrôle français, qui est chargé de l'instruire. Cet organisme de contrôle doit recueillir l'avis conforme de l'organisme de contrôle italien avant de rendre sa décision.

Dans le cas où il apparaît, pendant la période d'instruction, que les deux organismes de contrôle ne peuvent trouver un accord, ils constituent sans délai un comité de conciliation. Ce comité est composé de deux membres de chaque organisme de contrôle. Son président a voix prépondérante en cas de partage. La présidence est exercée alternativement pour un an par la France et par l'Italie. Ce comité doit rendre son avis dans un délai d'un mois, pendant lequel le délai d'instruction du recours est suspendu. L'organisme de contrôle français doit rendre sa décision conformément à l'avis de ce comité.

9.4.4 Tout recours à l'encontre d'une décision de l'organisme de contrôle français ou italien est présenté devant la juridiction compétente de l'État de l'organisme de contrôle concerné.

9.4.5 Sans préjudice des dispositions 9.4.3 et 9.4.4 du présent article, les organismes de contrôles français et italien se concertent afin d'établir une doctrine commune pour toute question concernant la section transfrontalière ou la ligne historique du Fréjus, notamment préalablement à toute décision.

Article 10 – Droit applicable

10.1 Compte tenu de l'unité physique et fonctionnelle de la section transfrontalière :

a) la passation et l'exécution des contrats de travaux, services et fournitures conclus par le Promoteur public pour l'exécution de ses missions sont régies, sous réserve des dispositions de l'article 6.5 du présent Accord, par le droit public français et, sous réserve des dispositions du b) ci-dessous, les litiges qui s'y rapportent relèvent de la compétence des juridictions administratives françaises. Toutefois, la passation et l'exécution des contrats sans lien direct avec la conception, la réalisation ou l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière et qui ne doivent s'exécuter que sur le territoire italien, sont régies par le droit italien et les litiges qui s'y rapportent relèvent de la compétence des juridictions italiennes;

b) les contrats passés par le Promoteur public ayant directement pour objet la construction, l'installation des équipements ou l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière stipulent, sauf décision contraire du Conseil d'administration du Promoteur public prise à la majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil

d'administration nommés par chaque Partie, que les litiges portant sur leur exécution et leur interprétation relèvent de la compétence du Tribunal arbitral visé à l'article 27 du présent Accord, lequel fait application du droit public français, sous réserve des stipulations de l'article 6.5 du présent Accord;

c) l'accomplissement des procédures d'autorisation, notamment en matière d'environnement, d'urbanisme et d'aménagement foncier, nécessaires à la réalisation de la section transfrontalière, est régi par le droit français pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire français et par le droit italien pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire italien;

d) sous réserve des stipulations de l'article 10.2, le droit applicable aux dommages causés à quiconque du fait de la construction, de l'existence, de l'entretien, de l'exploitation, de la sécurité et de la sûreté des ouvrages de la section transfrontalière est le droit français.

10.2 Compte tenu des caractéristiques précitées de la section transfrontalière, sans préjudice des dispositions de la directive 96/71/CE, il est fait application des règles suivantes en matière de conditions de travail et d'emploi :

a) Conformément au droit commun, le droit applicable aux conditions de travail et d'emploi des personnels sur la section transfrontalière est le droit territorialement applicable.

b) Par exception aux dispositions du précédent alinéa:
   i) Les travaux de génie civil réalisés lors du creusement du tunnel à partir des points d'attaque situés de part et d'autre de la frontière sont réputés exécutés entièrement sur le territoire de l'Etat à partir duquel ils ont été engagés jusqu'au point de jonction avec les travaux réalisés à partir de l'autre Etat.
   ii) L'exécution des marchés ayant pour objet l'installation des équipements de l'ouvrage avant sa mise en service est régie par le droit français.

c) Pour l'application des exceptions prévues aux points i) et ii) de l'alinéa précédent, les agents des corps d'inspection du travail territorialement compétents des deux États peuvent exécuter, en cas de besoin, des missions de visite et d'enquête sur l'ensemble de la section transfrontalière pour constater le respect du droit applicable. Les missions sont conjointes lorsque les services d'un État interviennent sur le territoire de l'autre État. Chaque corps de contrôle applique ses propres règles de procédure.

   Les infractions constatées conformément aux dispositions de l'alinéa précédent sont poursuivies et jugées par les autorités compétentes de l'État dont le droit du travail est applicable, conformément à la législation de celui-ci.

d) Le Promoteur public est tenu de faire figurer parmi les pièces des marchés au minimum les règles spécifiques en matière de santé et sécurité au travail, telles qu'elles résultent des études effectuées en prévision du chantier de construction de la section transfrontalière par les services français et italiens d'inspection du travail, et à les assortir de pénalités financières en cas de non respect par les entreprises prestataires.

Les services français et italiens de l'inspection du travail informent le Promoteur public de tout constat de manquement à ces règles communes, afin qu'il prenne toute mesure nécessaire pour faire cesser ces manquements et le cas échéant sanctionner les entreprises responsables.

Les autorités françaises et italiennes compétentes mènent des actions de coopération afin de veiller au respect des principes posés aux alinéas précédents.

10.3 Le Promoteur public est soumis à la législation et à la réglementation fiscale applicable en France.

Article 11 – Propriété des ouvrages

Les ouvrages constitutifs de la section transfrontalière deviennent la propriété du Promoteur public, sous réserve des stipulations particulières et temporaires des contrats conclus par ce dernier pour la réalisation et l'exploitation desdits ouvrages.

A la disparition du Promoteur public, les ouvrages dont il est propriétaire deviennent la propriété de l'Etat sur le territoire duquel ils sont situés. Un accord entre les Parties règle les conséquences de cette disparition.

Article 12 – Recapitalisation

Nonobstant les dispositions du droit français applicables au Promoteur public, dans l'hypothèse où le Promoteur public serait doté d'un capital social, ce capital social ne peut être modifié sans l'accord des Parties ou du Promoteur public.

Article 13 – Devenir de LTF

Le Promoteur public pourra recevoir, dans les 12 mois à compter de sa création, par toutes modalités juridiques appropriées, le cas échéant à titre gratuit, tout ou partie des droits et obligations de LTF SAS. A compter de ce transfert, il se substitue à LTF SAS dans l'exercice des missions correspondant à ces droits et obligations. Qu'il conduise ou non à la disparition de la personne morale de LTF SAS, ce transfert ne donne lieu à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Par ailleurs, en toutes matières fiscales, le Promoteur public, s'il se voit transférer tout ou partie du patrimoine de LTF SAS, est réputé continuer la personne de LTF SAS, dont les droits et avantages fiscaux antérieurement acquis ne sauraient, par l'effet dudit transfert, être remis en cause.

Titre III : Conduite des études, reconnaissances et travaux préliminaires

Article 14 – Objet et durée

Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations d'études, de reconnaissances et de travaux préliminaires réalisées pour la conduite

du projet telles qu'elles sont définies à l'article 5, sous (b), de l'Accord du 29 janvier 2001, jusqu'à la promulgation de l'avenant prévu à l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

Article 15 – Financement

Conformément aux dispositions de l'article 10, sous (a), de l'Accord du 29 janvier 2001, « les études générales de la section internationale du projet Lyon-Turin ainsi que les avant projets et travaux de la partie franco-italienne de cette liaison inscrits au programme de cette première phase sont financés à parts égales par les deux pays ».

Cependant et exceptionnellement, les surcoûts dérivant du changement de tracé en Italie par rapport au projet d'origine dit « gauche de la Dora », seront pris en charge en totalité par la Partie italienne, qui bénéficiera de la totalité du financement européen correspondant, notamment pour couvrir:

a) les coûts de révision du projet préliminaire et définitif de l'ouvrage;
b) les coûts de réalisation de la galerie de reconnaissance de La Maddalena, évalués par le projet définitif approuvé par le CIPE le 18 novembre 2010;
c) les coûts de réalisation des sondages en Italie, évalués par le programme de sondages approuvé par la Commission intergouvernementale.

Afin de quantifier lesdits surcoûts à la charge exclusive de l'Italie, les Parties conviennent de se référer au budget élaboré par LTF SAS et approuvé par la Commission intergouvernementale en décembre 2010.

Titre IV : Modalités de réalisation du projet au-delà des études, reconnaissances et travaux préliminaires

Article 16 – Principes

Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.

La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.

Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux Etats, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.

Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

Article 17 – Principes du montage juridique, économique et financier

Le montage juridique, économique et financier du projet s'inspire des principes énoncés dans l'annexe 2 du présent Accord, qui fait partie intégrante de ce dernier.

Article 18 – Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière

Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1% pour la Partie française et à 57,9% pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.

Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire.

Dans la limite de l'estimation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno réalisée par LTF dans son étude de phasage de la partie commune franco-italienne, soit 81 M €, le financement de ces travaux est assuré dans le cadre global du financement de la première phase. Les surcoûts éventuels sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.

Article 19 – Dispositions domaniales et foncières

Chacune des Parties s'engage à acquérir au profit du Promoteur public les terrains nécessaires, sur son propre territoire, à la construction des ouvrages constitutifs de la section transfrontalière.

Titre V : Mise en service et exploitation de la section transfrontalière

Article 20 – Objet

Le présent titre a pour but de préciser les modalités ultérieures de gestion de la section transfrontalière et de coordination des acteurs, après sa mise en service.

Article 21 – Sécurité, organisation des secours, circonstances exceptionnelles

21.1 Autorités compétentes pour la sécurité ferroviaire

Les autorités nationales de sécurité ferroviaire sont compétentes sur leur territoire national.

Sous le contrôle de la Commission intergouvernementale, prévu à l'article 9.1.3, sous g), du présent Accord, elles coordonnent l'exercice de leurs missions relatives à la section transfrontalière et à la ligne historique du Fréjus. Elles tiennent la Commission intergouvernementale constamment informée de leurs décisions relatives à ces ouvrages et lui transmettent tout élément d'information les concernant.

Les demandes d'agrément de sécurité pour la section transfrontalière ou pour la ligne historique du Fréjus sont adressées aux deux autorités nationales de sécurité ferroviaire, qui se coordonnent et rendent une décision conjointe.

Les demandes de certificat de sécurité partie B au sens de l'article 10, paragraphe 2, sous b), de la directive 2004/49/CE et d'autorisation de matériel roulant pour la section transfrontalière ou pour la ligne historique du Fréjus sont adressées aux deux autorités nationales de sécurité ferroviaire, qui se coordonnent et rendent une décision conjointe.

Les autorités nationales de sécurité ferroviaire s'efforcent de rapprocher leurs points de vue lorsqu'elles doivent rendre une décision conjointe. Cette décision est motivée. Chacune des autorités nationales de sécurité ferroviaire précise notamment les raisons pour lesquelles, en considération des caractéristiques du réseau sur son territoire, les demandes présentées sont acceptées ou refusées.

21.2 Plans d'intervention et de sécurité des gestionnaires d'infrastructures

Les gestionnaires d'infrastructures définissent, chacun pour la section qui le concerne, les procédures de prévention et les plans d'intervention et de sécurité en cas d'incident ou d'accident, qui doivent être conformes au plan de secours binational visé à l'article 21.3 du présent Accord et validés par la Commission intergouvernementale, après avis du comité de sécurité.

Les procédures de prévention et les plans d'intervention et de sécurité sont transmis aux autorités nationales de sécurité ferroviaire compétentes.

21.3 Organisation des secours extérieurs

Les préfets français et italien territorialement compétents établissent un plan de secours binational définissant l'organisation des secours sur la section transfrontalière. Ce plan et ses modifications sont validés par la Commission intergouvernementale, après avis du comité de sécurité.

Les secours en cas d'accident ou de catastrophe sur la section transfrontalière sont organisés par les autorités chargées de la sécurité civile en prenant en considération prioritairement l'évacuation des personnes, l'accessibilité au lieu de l'accident et la rapidité de l'engagement des services de secours, quel que soit l'État sur le territoire duquel s'est produit l'accident. A cette fin, les Parties conviennent d'autoriser les équipes de secours de l'autre État à franchir, si l'urgence l'exige, la frontière en dehors des points de passage autorisés.

Le commandement et la direction des opérations de secours sont assurés par les autorités nationales compétentes, selon la localisation du sinistre. En cas d'incertitude sur le côté de la frontière concerné, les secours de chaque État s'engagent dans un premier temps comme si l'événement se déroulait sur leur territoire respectif, pour assurer un prompt secours optimal. Dès que la localisation exacte de l'événement est connue, le commandement revient aux autorités nationales territorialement compétentes. Si l'événement se situe exactement au point frontière, le commandement est assuré conformément aux indications du plan de secours binational en vigueur au moment de l'événement.

21.4 Dans tous les cas de circonstances exceptionnelles telles que des catastrophes naturelles ou civiles, des actes de terrorisme, des conflits armés ou menaces de telles situations, des attroupements dangereux aux abords immédiats des ouvrages, chaque Partie, après consultation de l'autre, sauf impossibilité, peut prendre des mesures dérogeant aux obligations mises à sa charge par le présent Accord, et notamment décider pour le temps strictement nécessaire la fermeture ou la restriction du trafic dans tout ou partie des ouvrages.

L'intervention de telles mesures n'ouvre aucun droit au profit du Promoteur public ou de l'autre Partie.

Article 22 – Coopération interétatique, police et contrôles frontaliers

22.1 Les modalités de coopération entre les services compétents des deux Etats dans tous les cas où cette coopération est nécessaire à l'exécution du présent Accord feront l'objet d'un ou plusieurs Protocoles additionnels.

22.2 Ce ou ces Protocoles détermineront notamment:

a) les règles et les modalités de contrôle relatives au droit du travail, à l'emploi des personnes, ainsi qu'à la santé et la sécurité des travailleurs sur la section transfrontalière;
b) les modalités des contrôles de sécurité, de police et de douane;
c) les modalités de constat des infractions, d'interpellation et d'arrestation sur le territoire de chaque Etat situé de part et d'autre de la section transfrontalière par les agents des deux Etats, y compris à bord des trains.

Les contrôles sont organisés de manière à concilier, autant que possible, la fluidité et la célérité du trafic avec l'efficacité de ces contrôles.

Chaque Partie est responsable du paiement ou du recouvrement des frais afférents aux contrôles qui lui incombent.

Titre VI : Mesures d'accompagnement du projet

Article 23 – Principes des mesures de report modal retenus

23.1 Les Parties mènent conjointement une politique visant à favoriser le report modal du transport de la route vers le fer dans les Alpes, de manière à préserver l'environnement de cette région, conformément aux objectifs de la Convention alpine.

23.2 Conformément à l'annexe 3 du présent Accord, qui fait partie intégrante de ce dernier, cette politique de report modal concerne, d'une part, la meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant, notamment de la ligne historique du Fréjus et, d'autre part, la régulation de la circulation des marchandises par voie routière, en utilisant les outils tarifaires ou réglementaires appropriés, dans le respect de la législation européenne et sous réserve de la disponibilité d'une capacité ferroviaire suffisante.

23.3 Les Parties rechercheront avec les autres États alpins et la Commission européenne un accord sur des principes et un calendrier progressif de mise en place de mécanismes coordonnés de régulation et de réduction des flux routiers transalpins à l'horizon de la mise en service des projets ferroviaires conduisant à une augmentation importante de la capacité de ce mode.

Article 24 – Modification de la Convention du 29 janvier 1951

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.

Cette modification conduira également à créer un Comité de sécurité pour ce tunnel historique.

Article 25 – Tarification

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.

Titre VII : Dispositions finales

Article 26 – Amendements

Le présent Accord peut être amendé par voie d'accord entre les Parties, notamment pour prévoir la réalisation de prestations supplémentaires mineures dont la réalisation s'avérerait complémentaire et dont les Parties constateraient l'utilité et souhaiteraient la réalisation. Les conditions d'entrée en vigueur de ces amendements seront fixées par chaque accord.

Article 27 – Règlement des litiges, tribunal arbitral

27.1 Un tribunal arbitral est constitué pour régler :

a) Les différends entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties, relatifs à l'interprétation et à l'application du présent Accord, qui n'ont pas pu être résolus par la voie de la négociation dans un délai de trois mois à compter de la naissance du différend ;

b) Les différends entre le Promoteur public et les titulaires des contrats ayant pour objet la construction et l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière, conformément à l'article 10.1, sous b), du présent Accord.

27.2 Le tribunal arbitral est composé dans chaque cas de la façon suivante :

27.2.1 Pour les différends entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties :

a) Chacune des parties au différend nomme un arbitre dans un délai de deux mois suivant la requête d'arbitrage.
b) Les deux arbitres, dans les deux mois de la nomination du dernier d'entre eux, désignent d'un commun accord un troisième arbitre ressortissant d'un Etat tiers, qui préside le tribunal arbitral.
c) Si l'une des nominations n'a pas été faite dans les délais fixés ci-dessus, une partie peut, en l'absence de tout autre accord, demander au président de la Cour de justice de l'Union européenne de procéder à la nomination nécessaire.
d) Si le président de la Cour de justice de l'Union européenne est un ressortissant de l'un des deux Etats ou si, pour d'autres raisons, il est empêché, les nominations sont demandées aux présidents de chambre de cette Cour par ordre d'ancienneté.
e) Si ces derniers sont ressortissants de l'un des deux Etats ou sont également empêchés, les nominations sont effectuées par le juge de la Cour le plus ancien qui n'est ressortissant d'aucun des deux Etats et qui n'est pas empêché pour d'autres raisons.

27.2.2 Pour les différends entre le Promoteur public et ses cocontractants :

a) Chaque cocontractant partie au différend est en droit de nommer un arbitre dans un délai de deux mois suivant la requête d'arbitrage. Le Promoteur public nomme autant d'arbitres que le ou les cocontractants partie(s) au différend en ont nommés.
b) Les arbitres ainsi nommés désignent un arbitre supplémentaire, qui préside le tribunal arbitral. A défaut d'un accord entre eux dans le délai de deux mois à compter de la nomination du dernier d'entre eux, le président est nommé par le président de la Cour de justice de l'Union européenne.

27.3 Sur les points non traités par le présent article, le tribunal arbitral adopte sa propre procédure.

27.4 Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Les arbitres ne peuvent s'abstenir. Le président du tribunal arbitral a voix prépondérante en cas de partage des voix. Le tribunal arbitral peut, à la requête d'une des parties au différend, interpréter ses propres décisions. Les décisions du tribunal arbitral sont définitives et obligatoires pour les parties au différend.

27.5 Les parties au différend et les arbitres utilisent la langue française ou la langue italienne pendant l'arbitrage. Toute décision rendue par le tribunal arbitral est rédigée en français et en italien.

27.6 Chaque partie au différend supporte les frais de l'arbitre nommé par elle ou en son nom et partage également les frais du président ; les autres frais de l'arbitrage sont supportés de la manière déterminée par le tribunal arbitral.

D1

Article 28 – Ratification, entrée en vigueur

Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord, qui prend effet le premier jour du premier mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

Les dispositions du présent Accord abrogent celles des accords du 15 janvier 1996 et du 29 janvier 2001 en tant qu'elles leur sont contraires.

En foi de quoi, les représentants des Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Rome, le 30 Janvier 2012, en deux exemplaires en langues italienne et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République italienne

Pour le Gouvernement de la République française

ACCORDO

tra

il Governo della Repubblica italiana

e

il Governo della Repubblica francese

per la realizzazione e l'esercizio
di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Il Governo della Repubblica italiana

e

il Governo della Repubblica francese,

qui di seguito designati le Parti,

Vista la Direttiva 91/440/CEE modificata del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie,

Vista la Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria,

Vista la Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali,

Vista la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie,

Vista la Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario,

Vista la Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra le stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia,

Considerato l'Accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi, relativo alla costituzione della Commissione intergovernativa per la preparazione della realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione,

Considerato l'Accordo firmato il 29 gennaio 2001 a Torino per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

Considerato l'Accordo firmato a Roma il 3 dicembre 2004 sulla sicurezza negli studi per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

Convinti della necessità di inserire gli spostamenti di persone e il trasporto di merci attraverso l'Arco alpino in una prospettiva di sviluppo sostenibile finalizzata a favorire le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente,

Convinti che, per conseguire tale obiettivo, il potenziale rappresentato dalla modalità ferroviaria, quale complemento alla modalità marittima, merita di essere maggiormente sfruttato, e che lo sviluppo dei servizi da essa offerti per soddisfare i bisogni sociali ed economici permetterà di mettere in atto misure volontaristiche tese ad orientare gli spostamenti verso tale modalità,

Desiderosi di dare un contributo significativo all'applicazione della Convenzione sulla protezione delle Alpi (convenzione alpina), firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991,

Desiderosi di condurre tale operazione coerentemente con lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto,

Prendendo atto delle proposte della Commissione intergovernativa,

Hanno convenuto le seguenti disposizioni:

Titolo I: Disposizioni generali

Articolo 1 – Oggetto

Le Parti stabiliscono con il presente protocollo addizionale all'Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001 le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera, una volta realizzata.

Le Parti stabiliscono inoltre con il presente Accordo le condizioni di un migliore utilizzo della linea storica del Fréjus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza.

Il presente Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. In particolare, non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

Articolo 2 – Definizioni

Ai fini del presente Accordo, si intende per:

a) «sezione internazionale», l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino.

Essa è costituita da tre parti:
- la parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour e i dintorni di Montmélian ;
- la parte comune italo-francese, tra i dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia (di seguito «la parte comune italo-francese») ;
- la parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino.

b) «sezione transfrontaliera»: la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa - Bussoleno in Italia;
c) «CIG», la Commissione intergovernativa italo-francese istituita dall'Accordo del 15 gennaio 1996;
d) «Promotore pubblico», organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese al fine di realizzare le missioni specificate nell'articolo 6 del presente Accordo;

e) «Linea storica del Fréjus», il tratto di linea ferroviaria situato tra le stazioni di Modane e di Bardonecchia, ivi compresa la galleria storica del Fréjus, ad esclusione delle stazioni.

Articolo 3 – Principi generali

Le Parti decidono di porre sotto il loro controllo paritetico il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e di adottare una governance del progetto e del Promotore pubblico mirante da una parte ad affidare la responsabilità operativa del progetto al Promotore pubblico e dall'altra, attraverso un controllo del suddetto Promotore pubblico, assicurare la qualità, la tracciabilità, l'imparzialità e la coerenza dell'attività del Promotore pubblico e la performance complessiva dell'operazione e nel rispetto del calendario e dello stanziamento di bilancio assegnato, nonché l'applicazione della sicurezza.

Articolo 4 – Parte comune italo-francese

La parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è costituita, secondo la mappa riportata nell'allegato 1 del presente Accordo (tale allegato è parte integrante del presente Accordo):

a) in Francia, una sezione di 33 chilometri circa attraverso il massiccio di Belledonne e comprendente i tunnel a due canne di Belledonne e di Glandon;
b) da un tunnel a due canne di circa 57 chilometri tra Saint–Jean–de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno in Italia, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese e comprendente tre aree di sicurezza a La Praz, Modane e Clarea;
c) da una sezione all'aperto di circa 3 chilometri in territorio italiano a Susa;
d) da un tunnel a due canne di circa 19,5 chilometri. situato sul territorio italiano, tra Susa e Chiusa San Michele;
e) in Italia ed in Francia dalle opere di raccordo alla linea storica;
f) nonché da tutte le opere annesse (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario e da quelle che successivamente le Parti potranno ritenere che debbano essere comprese in detta parte comune italo-francese.

Tali opere saranno realizzate in diverse fasi funzionali.

In una prima fase, oggetto di questo Accordo, sarà realizzata la sezione transfrontaliera, che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti secondo la mappa allegata.

In aggiunta, Rete Ferroviaria Italiana (qui di seguito "RFI") realizzerà dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno.

La consistenza delle fasi successive sarà definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori.

Articolo 5 – Messa in opera

Il titolo II del presente Accordo definisce le disposizioni relative alla governance del progetto e al diritto applicabile.

Il titolo III precisa alcune disposizioni relative alla conduzione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese.

Il titolo IV definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto.

Il titolo V definisce le disposizioni applicabili alla messa in servizio ed esercizio della sezione transfrontaliera.

Il titolo VI definisce le misure di accompagnamento del progetto.

Infine, il titolo VII definisce le disposizioni finali relative all'entrata in vigore e alla revisione del presente Accordo, nonché quelle relative alla risoluzione delle controversie.

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001, un nuovo Protocollo addizionale completerà l'Accordo così modificato per definire le modalità di avvio dei lavori definitivi della sezione comune italo-francese.

Titolo II: Governance del progetto – Diritto applicabile

Articolo 6 – Ruolo del Promotore pubblico

6.1 Il Promotore pubblico è un ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17/CE del 31 marzo 2004, istituito dalle Parti in conformità ai principi definiti dall'articolo 3 del presente Accordo.
Esso è l'unico responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera.

Esso assicura la direzione strategica e operativa del progetto ed è responsabile del suo buon fine nei confronti delle Parti e dell'Unione europea.

Esso è altresì competente ad effettuare qualsiasi operazione in grado di facilitare o completare la realizzazione delle missioni sopra elencate.

La sede del Promotore pubblico è fissata a Chambéry (Francia), dove sarà allocata almeno la metà del personale, mentre la Direzione operativa è fissata a Torino (Italia).

6.2. Il Promotore pubblico ha la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera ai sensi della direttiva 2001/14/CE e potrà delegare tutte o alcune delle missioni che gli sono affidate in tale qualità, concludendo accordi con altri gestori di infrastrutture dei due Stati.

Nell'ipotesi in cui il Promotore pubblico decidesse di procedere a tale delega dalla messa in servizio dell'opera, tale decisione dovrebbe essere presa almeno 2 anni prima della messa in servizio.

6.3 Lo statuto e il regolamento interno del Promotore pubblico recepiscono le disposizioni del presente Accordo per consentire la sua attuazione.

Il Promotore pubblico è responsabile, nei confronti delle Parti del presente Accordo, del rispetto delle direttive applicabili al progetto.

6.4 La composizione del Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico è paritaria tra i due Stati. Il Direttore Generale e il Direttore Amministrativo e Finanziario sono nominati dalla Parte italiana. Il Presidente del Consiglio di amministrazione, il Presidente della Commissione dei contratti e il Presidente del Servizio permanente di controllo sono nominati dalla Parte francese. Il direttore generale è assistito da un direttore giuridico che è nominato dalla Parte francese.

E' membro del Consiglio di Amministrazione un rappresentante della Commissione europea, che partecipa alle riunioni senza diritto di voto.

Dei rappresentanti della Regione Rodano–Alpi (Francia) e della Regione Piemonte (Italia) possono assistere, alle condizioni previste dallo statuto del Promotore pubblico, alle riunioni del CdA in qualità di osservatori senza diritto di voto.

Il Direttore Generale viene nominato dalla Parte italiana tra i consiglieri di amministrazione. Allo stesso saranno delegate tutte le responsabilità operative della società ivi comprese: la definizione dell'organigramma societario, delle risorse umane, del bilancio e dell'attività finanziaria.

Tutti gli effettivi saranno scelti esclusivamente sulla base delle competenze dei candidati.

La durata del mandato del Presidente e del Direttore Generale è di 6 anni. Tali mandati sono rinnovabili.

6.5 A prescindere da qualsiasi disposizione contraria, incompatibile o più restrittiva rispetto alla legislazione nazionale applicabile al Promotore pubblico:

- il Promotore pubblico può concludere tutti i tipi di contratto per la realizzazione della sua missione, se sono consentiti dalla direttiva 2004/17/CE e rispettano i principi, gli obiettivi e le disposizioni da essa contemplati;
- per l'aggiudicazione di tali contratti il Promotore pubblico rispetta i principi di libertà di accesso alla commessa pubblica, di parità di trattamento dei candidati e di trasparenza delle procedure e applica tutti i principi menzionati nell'articolo 7.1 del presente Accordo, nonché gli obiettivi e le norme imposti dalla direttiva 89/665/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1989 recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative relative all'applicazione delle procedure di ricorso in materia di aggiudicazione di appalti di forniture e di lavori, modificata segnatamente dalla direttiva 2007/66/CE.

Per quanto concerne le condizioni di aggiudicazione e di esecuzione dei contratti relativi ai lavori, alle forniture e ai servizi necessari alla realizzazione delle proprie missioni legate alla progettazione, alla realizzazione e all'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera, il Promotore pubblico è tenuto all'osservanza della Costituzione francese oltre che dei regolamenti e delle direttive comunitarie, con specifico riferimento alla direttiva 2004/17/CE. Sulla base della supremazia della normativa comunitaria si disapplicano le norme di diritto nazionale nei casi in cui quest'ultimo si rilevasse contrario, incompatibile o più restrittivo rispetto alla direttiva indicata. Il Promotore pubblico può mettere in atto le procedure di diritto

nazionale che ritiene adeguate, a condizione che siano strettamente compatibili con il diritto comunitario.

Le direttive comunitarie menzionate dal presente Accordo riguardano anche le direttive successive aventi il medesimo oggetto.

Per quanto riguarda le misure di accompagnamento dei cantieri, il Promotore pubblico applica, per la parte francese la "Démarche Grand Chantier" e per la parte italiana la legge della Regione Piemonte "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri-Sviluppo-Territorio", per quanto compatibili con il presente Accordo.

Articolo 7 – Commissione dei contratti

7.1 È istituita una Commissione dei contratti in seno al Promotore pubblico, per garantire i principi menzionati all'art. 6.5 del presente Accordo e le esigenze di scelta dell'offerta economicamente più vantaggiosa e di rigore finanziario nell'esecuzione dei contratti.

La Commissione dei contratti è competente esclusivamente per i contratti di servizi, lavori e forniture la cui conclusione è obbligatoriamente soggetta a una procedura con pubblicità del bando e indizione di gara, formalizzata in applicazione della direttiva 2004/17/CE.

La Commissione dei contratti si compone di esperti indipendenti riconosciuti per le loro competenze negli aspetti tecnici, giuridici, economici e finanziari dell'aggiudicazione e dell'esecuzione dei suddetti contratti, stipulati dal Promotore pubblico. Tali esperti non possono essere membri del Consiglio di amministrazione.

La Commissione dei contratti è composta di 12 membri, nominati per metà da ogni Parte.

Ogni Parte notifica il nome di ciascun membro della Commissione che intende designare all'altra Parte, che dispone di un termine di quindici giorni per fare conoscere la propria decisione. In assenza di obiezioni entro tale termine, è ritenuto che l'altra Parte abbia approvato la designazione. Un membro può essere ricusato unicamente per giusta causa, motivata per iscritto. In caso di ricusazione, la Parte interessata deve designare un altro candidato, che non può più essere ricusato.

Il Presidente della Commissione dei contratti è nominato dalla Parte francese; egli ha voto preponderante in caso di parità.

Il mandato dei membri della Commissione dei contratti ha una durata di 5 anni ed è rinnovabile.

La Commissione dei contratti delibera validamente solo a condizione che la metà dei membri sia presente o rappresentata.

7.2 Prima dell'avvio di una procedura di aggiudicazione dei contratti, la Commissione dei contratti verifica la sufficiente determinazione dei fabbisogni, il rispetto della direttiva 2004/17/CE, la pertinenza della procedura adottata e dei criteri prescelti per la selezione delle candidature e delle offerte, nonché la pertinenza del fascicolo di consultazione delle aziende.

Su tali questioni la Commissione formula un parere giuridico, tecnico, economico e finanziario, prima della pubblicazione del bando di gara pubblico.

La Commissione riceve un resoconto del contenuto dei fascicoli delle candidature e delle offerte.

La Commissione controlla il contenuto delle negoziazioni, per le quali riceve un resoconto regolare. L'insieme o una parte dei membri della Commissione possono essere associati alle negoziazioni dei contratti o ai dialoghi competitivi che ne precedono l'aggiudicazione.

Ogni membro della Commissione dei contratti, tenuto al rispetto della riservatezza delle offerte e delle procedure di aggiudicazione degli appalti, gode di un diritto di disponibilità dei documenti e di consultazione in loco dei fascicoli delle candidature e delle offerte dei candidati e, più in generale, di tutti i documenti elaborati dal Promotore pubblico dai candidati nell'ambito della procedura.

La Commissione dei contratti controlla la validità dell'eliminazione delle candidature e delle offerte, nonché la pertinenza delle analisi e delle proposte del Promotore pubblico relative alle offerte. Formula il proprio parere preventivamente a ogni decisione relativa alle candidature, alle offerte, al mancato esito, alla dichiarazione senza seguito o, più in generale, all'eventuale interruzione della procedura nonché alla scelta finale dell'aggiudicatario dell'appalto.

7.3 Sarà costituita una Commissione di valutazione che svolgerà un preliminare lavoro istruttorio sulle offerte finali ricevute.

I membri di tale Commissione sono nominati successivamente all'arrivo delle offerte finali da parte dei concorrenti, dal Presidente della Commissione dei contratti, scegliendo tra i componenti della stessa in composizione paritetica tra i due Stati, motivando la scelta sulla base delle specifiche professionalità degli esperti indicati.

Il Presidente della Commissione di valutazione è nominato dal Presidente della Commissione dei contratti; il suo voto è preponderante in caso di parità.

La Commissione sarà composta da 6 membri, che parteciperanno alle deliberazioni e al voto della Commissione dei contratti quando discuterà del parere che deve esprimere sull'aggiudicazione dell'appalto. Alla fine dell'istruttoria che avrà effettuato, la Commissione di valutazione consegna una relazione tecnica alla Commissione dei contratti in seduta plenaria. La Commissione di valutazione formulerà nella suddetta relazione una proposta di parere sull'aggiudicazione dell'appalto, che la Commissione dei contratti dovrà esprimere al Direttore Generale del Promotore pubblico.

7.4 Durante l'esecuzione dei contratti, sarà adita la Commissione dei contratti per eventuali reclami o richieste di modifiche avanzati dai titolari dei contratti conclusi dal Promotore pubblico, per bozze di clausole aggiuntive, bozze di conto generale e definitivo o documento equivalente, e per qualsiasi progetto di transazione con i titolari dei contratti conclusi dal Promotore pubblico. La Commissione dei contratti formula il proprio parere prima di qualsiasi modifica sostanziale dei contratti, prima della firma di eventuali clausole aggiuntive, dell'accettazione totale o parziale di eventuali reclami, della notifica di qualsiasi conto generale e definitivo o di eventuale documento sostitutivo e di eventuali transazioni.

La Commissione è informata immediatamente di eventuali contenziosi contrattuali.

7.5 I pareri formulati dalla Commissione dei contratti e la proposta di parere formulata dalla Commissione di valutazione prevista all'articolo 7.3 del presente Accordo sono motivati sul piano tecnico, giuridico, economico e finanziario. La Commissione dei contratti sarà adita in tempo utile, per permetterle di istruire e formulare pareri motivati. Può esprimere un parere, generale o specifico, sulle condizioni della consultazione.

La Commissione dei contratti formula il proprio parere entro un termine di 90 giorni liberi a decorrere dalla data in cui è stata adita. Questo termine decorre solo a partire dalla trasmissione di tutti i documenti che le permettono di deliberare. Il Presidente della Commissione dei contratti rivolge senza indugio al Direttore Generale qualsiasi richiesta di documenti complementari.

Entro i termini summenzionati, in funzione dell'importanza e della portata del contratto sottoposto al suo esame, la Commissione dei contratti può decidere di non formulare un parere. Il Presidente della Commissione dei contratti comunica l'intenzione della Commissione al Direttore Generale. In questa ipotesi, la procedura segue il suo corso, nel rispetto delle competenze attribuite rispettivamente al Direttore Generale e al Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico.

In caso di parere favorevole alla proposta del Direttore Generale, la procedura segue il suo corso in conformità di quanto esposto nel parere e nel rispetto delle competenze attribuite rispettivamente al Direttore Generale e al Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico.

In caso di parere negativo alla proposta del Direttore Generale o se la Commissione dei contratti non è stata in grado di formulare il proprio parere entro i termini previsti al secondo capoverso del presente articolo, il Direttore Generale può portare avanti la procedura solo chiedendo obbligatoriamente l'approvazione del Consiglio di amministrazione che delibera a maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte. Se il Direttore Generale fa la scelta di agire conformemente al parere negativo della Commissione dei contratti, presenta al Consiglio un nuovo progetto che tenga conto delle motivazioni di tale parere negativo.

Le Parti del presente Accordo, il Direttore Generale e i membri del Consiglio di amministrazione diventano immediatamente destinatari di qualsiasi parere formulato dalla Commissione dei contratti.

7.6 Il Promotore pubblico provvede affinché la Commissione dei contratti disponga in permanenza dei mezzi materiali e finanziari sufficienti a permetterne il corretto funzionamento. A tal fine, il Presidente della Commissione propone un budget annuale al Consiglio di amministrazione; tale budget può essere respinto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte.

Nel rispetto del suo budget, la Commissione dei contratti può fare appello agli esperti di sua scelta per la realizzazione di studi specifici e, più in generale, per assisterla nell'elaborazione dei pareri che deve formulare.

Il Presidente della Commissione dei contratti è il solo a potere disporre dei mezzi assegnati alla Commissione per permetterle di compiere la sua missione. L'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti conclusi a tal fine sono assicurate dal Presidente della Commissione dei contratti a nome del Promotore pubblico, ai sensi della direttiva 2004/17/CE. I contratti sono firmati dal Presidente della Commissione nel rispetto delle soglie di competenza del Consiglio di amministrazione, che può rifiutarsi di autorizzare la firma del contratto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte. I contratti firmati sono trasmessi immediatamente al Servizio permanente di controllo.

Il Presidente della Commissione dei contratti rende conto, periodicamente, dell'uso dei mezzi della Commissione dei contratti al Consiglio di amministrazione, Direttore Generale, al Servizio permanente di controllo e alle altre autorità di controllo del Promotore pubblico.

7.7 Le modalità pratiche di funzionamento della Commissione dei contratti sono previste, conformemente alle disposizioni del presente articolo, dallo statuto e dal regolamento interno del Promotore pubblico.

Articolo 8 – Servizio permanente di controllo

8.1 Oltre alle autorità di controllo istituite dalla legislazione nazionale applicabile al Promotore pubblico, si istituisce un Servizio permanente di controllo.

Il Servizio permanente di controllo provvede al rispetto del corretto impiego dei fondi pubblici, all'efficienza economica, finanziaria e tecnica del Promotore pubblico, alla corretta esecuzione del progetto e, a livello più generale, al buon funzionamento del Promotore pubblico, nel rispetto del suo statuto, del suo regolamento interno e delle disposizioni del presente Accordo.

Il Servizio permanente di controllo si compone di esperti nei settori interessati dall'attività del Promotore pubblico.

Il Servizio permanente di controllo è composto da 12 membri nominati da ciascuna Parte a metà. Ogni Parte notifica il nome di ciascun membro del Servizio che intende designare all'altra Parte, che dispone di un termine di quindici giorni per fare conoscere la propria decisione. In assenza di obiezioni entro tale termine, è ritenuto che l'altra Parte abbia approvato la designazione. La ricusazione di un membro deve essere giustificata e motivata per iscritto. In caso di ricusazione, la Parte interessata deve designare un altro candidato, che non può più essere ricusato.

Il Presidente del Servizio permanente di controllo è nominato dalla Parte francese; ha voto preponderante in caso di parità.

Il mandato dei membri del Servizio permanente di controllo ha una durata di 5 anni ed è rinnovabile.

Il Servizio permanente di controllo delibera validamente sull'adozione dei rapporti e note di avvertimento solo a condizione che la metà dei membri sia presente o rappresentata.

Le persone che ricoprono o hanno ricoperto la posizione di membro del Consiglio di amministrazione o di membro della Commissione dei contratti del Promotore pubblico che esercitano o hanno esercitato funzioni direttive all'interno del Promotore pubblico non possono essere membri del Servizio permanente di controllo.

8.2 Il Servizio permanente di controllo presenta relazioni e note di avvertimento su tutti gli aspetti dell'esecuzione del progetto da parte del Promotore pubblico. Gode dei più ampi poteri investigativi di disponibilità dei documenti e di consultazione in loco. Se del caso, formula raccomandazioni motivate per migliorare l'efficacia del Promotore pubblico.

Il Servizio permanente di controllo può essere adito dal Consiglio di amministrazione, anche su richiesta del rappresentante della Commissione europea che assiste alle sue riunioni, da una delle Parti firmatarie, dal Direttore Generale o dal Presidente della Commissione dei contratti. Può altresì decidere di occuparsi di eventuali questioni che ritiene utili per l'esercizio della propria missione.

Le relazioni e le note di avvertimento del Servizio permanente di controllo sono trasmesse immediatamente all'autorità che lo ha investito della questione e alle Parti firmatarie del presente Accordo.

8.3 Il Servizio permanente di controllo è collocato presso il Promotore pubblico che, sotto il controllo delle Parti, fa sì che il Servizio disponga costantemente dei mezzi materiali e finanziari sufficienti a permetterne il corretto funzionamento. A tal fine, il Presidente del Servizio permanente di controllo propone un budget annuale al Consiglio di amministrazione; tale budget può essere respinto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte.

Nel rispetto del suo budget, il Servizio permanente di controllo può fare appello agli esperti di sua scelta per la realizzazione di studi specifici e, più in generale, per assisterlo nella sua missione e nell'elaborazione delle relazioni che deve presentare. Il Presidente del Servizio permanente di controllo è il solo a potere disporre dei mezzi destinati al Servizio per permettergli di compiere la sua missione. L'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti conclusi a tal fine sono assicurate dal Presidente del Servizio permanente di controllo a nome del Promotore pubblico, ai sensi della direttiva 2004/17/CE. I contratti sono firmati dal Presidente del Servizio permanente di controllo nel rispetto delle soglie di competenza del Consiglio di amministrazione, che può rifiutarsi di autorizzare la firma di un contratto solo con una maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte.

I contratti firmati sono trasmessi immediatamente alla Commissione dei contratti.

Il Presidente del Servizio permanente di controllo rende conto periodicamente dell'uso dei mezzi del Servizio alle Parti, al Consiglio di amministrazione e al Direttore Generale, nonché alle altre autorità di controllo del Promotore pubblico.

8.4 Le modalità pratiche di funzionamento del Servizio permanente di controllo sono previste, conformemente alle disposizioni del presente articolo, dallo statuto e dal regolamento interno del Promotore pubblico.

Articolo 9 – Commissione intergovernativa, Comitati di sicurezza (tecnica e ASAT), Organismi di controllo e regolamentazione

9.1 Commissione intergovernativa

9.1.1 La Commissione intergovernativa è composta da due delegazioni nominate rispettivamente da ciascuna delle Parti. Ogni delegazione è composta da un massimo di sette rappresentanti.

La delegazione francese è composta da rappresentanti dei Ministri incaricati degli Affari Esteri, dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze, del Bilancio e dell'Interno.

La delegazione italiana è composta da rappresentanti dei Ministri incaricati degli Affari Esteri, dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze e dell'Interno.

E' membro della Commissione intergovernativa un rappresentante della Commissione europea, che partecipa alle riunioni senza diritto di voto.

I Capi di ognuna delle delegazioni presiedono alternativamente la Commissione per la durata di un anno.

9.1.2 Per la fase di studi, ricognizioni e lavori preliminari menzionati all'articolo 5 dell'Accordo del 29 gennaio 2001 e fino al suo completamento, le competenze della Commissione intergovernativa relative a tale fase, descritte all'articolo 9 di questo stesso Accordo, restano in vigore.

9.1.3 Per la realizzazione dei lavori della sezione transfrontaliera vengono attribuite alla Commissione intergovernativa le seguenti competenze :

a) esprimere pareri e raccomandazioni nei riguardi delle Parti, in particolare sullo svolgimento e sull'avanzamento dell'operazione e sulla gestione della sezione transfrontaliera e della linea storica del Fréjus; la Commissione intergovernativa viene, a tal riguardo, regolarmente informata dal Promotore pubblico per poter effettuare il monitoraggio della sua attività;
b) seguire per conto delle Parti tutte le questioni specifiche riguardanti la sezione transfrontaliera e la linea storica del Fréjus, in particolare ai fini di un miglior coordinamento degli operatori;
c) elaborare la bozza di Protocollo addizionale previsto dall'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001;
d) informare gli enti territoriali francesi e italiani interessati dell'avanzamento degli studi e lavori, considerando che le Regioni Piemonte e Rodano-Alpi sono associate ai lavori della Commissione intergovernativa;
e) occuparsi, nell'ambito delle competenze del Promotore pubblico risultanti dal presente Accordo, dell'adeguato coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione che le autorità responsabili sono incaricate di condurre, conformemente al rispettivo ordinamento giuridico di ciascuna delle Parti e fornire tutte le informazioni necessarie per il loro svolgimento;

f) coordinare e convalidare le norme particolari applicabili alla sezione transfrontaliera e alla linea storica del Fréjus, in particolare nel campo dell'esercizio ferroviario, della sicurezza e della sicurezza antiterrorismo-antisabotaggio da applicare in fase di progettazione, di realizzazione e di esercizio;
g) verificare il buon coordinamento dei lavori delle Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, in particolare per quanto riguarda la consegna da parte delle Autorità delle autorizzazioni per la sicurezza, dei certificati di sicurezza parte B e delle autorizzazioni per l'utilizzo della nuova opera e della linea storica del Fréjus;
h) convalidare, prima della loro messa in opera, i piani d'intervento e di soccorso, il piano di soccorso binazionale e i programmi di esercitazioni di sicurezza o di soccorso proposti sulla sezione transfrontaliera o sulla linea storica del Fréjus;
i) favorire il coordinamento tra i servizi di polizia e di dogana dei due Stati.

9.1.4 Per eseguire i compiti ad essa attribuiti dal presente Accordo, la Commissione intergovernativa:

a) stabilisce il proprio regolamento interno e lo approva;
b) dispone di due Segretariati nazionali;
c) crea un Comitato di sicurezza che l'assista nelle decisioni che propone alle Parti relativamente alla sicurezza tecnica dell'opera, in fase di progettazione, realizzazione e gestione;
d) crea un comitato di sicurezza antisabotaggio/antiterrorismo (ASAT) che l'assiste nelle decisioni che essa propone alle Parti relative alle questioni legate alla sicurezza ASAT;
e) si avvale della collaborazione delle Amministrazioni di ciascuna Parte;
f) consulta gli esercenti della rete ferroviaria nazionale di ognuno dei due Stati sui risultati degli studi, sulle conclusioni che ne trae e sulle sue proposte, nell'ambito di un Comitato degli esercenti ferroviari nazionali istituito ad hoc;
g) è regolarmente informata delle decisioni prese dal Promotore pubblico.

9.1.5 Ciascuna delle Parti si fa carico delle spese di funzionamento della propria delegazione in seno alla Commissione intergovernativa. Il controllo delle spese effettuate da ogni delegazione è assicurato seguendo le regole di gestione della Parte interessata. Questa disposizione entrerà in vigore il 1 gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore del presente Accordo.

9.2 Comitato di Sicurezza tecnica

9.2.1 La Commissione intergovernativa istituisce nel proprio ambito un Comitato di sicurezza tecnica composto da esperti di ciascuna delle Parti nei settori:

a) della sicurezza delle infrastrutture e della circolazione in campo ferroviario;
b) della sicurezza civile e dei soccorsi.

Le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria dei due Stati sono rappresentate nel Comitato di sicurezza tecnica.

Il suddetto Comitato è consultivo. Può essere consultato dalla Commissione intergovernativa per qualsiasi questione inerente ai suoi ambiti di competenza.

9.2.2 Il Comitato ha in particolare le seguenti missioni:

a) esprimere pareri o proposte alla CIG, di propria iniziativa o dietro richiesta di quest'ultima;
b) vigilare sulla conformità delle norme e dei dispositivi di sicurezza del collegamento ferroviario, nel rispetto delle norme nazionali ed europee;
c) essere l'interlocutore del Promotore pubblico, del Servizio permanente di controllo, della Commissione dei contratti e, se del caso, degli operatori interessati per l'insieme delle questioni relative alla sicurezza;
d) effettuare il lavoro istruttorio relativamente all'insieme dei documenti relativi alla sicurezza per la CIG, e acquisire l'esperienza dai casi di guasti e di incidenti;
e) trasmettere le istruzioni della CIG, accertarsi della loro messa in opera, ottenere qualsiasi informazione o documento utile, realizzare su richiesta della CIG i controlli e le verifiche corrispondenti, predisporre l'ispezione dei lavori;
f) proporre la politica e il tema delle esercitazioni e di sottoporre alla CIG le conclusioni derivanti delle esperienze acquisite.

Per portare a buon fine le sue missioni, il Comitato di sicurezza tecnica può ricorrere alla collaborazione delle Amministrazioni di ciascuna Parte, senza oneri aggiuntivi.

9.3 Comitato di sicurezza ASAT

9.3.1 La Commissione intergovernativa istituisce nel proprio ambito un Comitato di sicurezza antisabotaggio - antiterrorismo composto di esperti di ciascuna delle Parti in quel settore.

Il suddetto Comitato è consultivo. Può essere consultato dalla Commissione intergovernativa per qualsiasi questione inerente ai suoi ambiti di competenza.

9.3.2 Il Comitato ha come compiti in particolare:

a) di emettere pareri o proposte alla CIG, di sua iniziativa o a richiesta della CIG;
b) di essere l'interlocutore del Promotore pubblico, del Servizio permanente di controllo, della Commissione dei contratti e, se necessario, degli operatori interessati per le questioni afferenti la sicurezza ASAT;
c) di istruire per la CIG tutti i documenti relativi alla sicurezza ASAT;
d) di trasmettere le istruzione della CIG, di assicurarsi della loro attuazione, di ottenere ogni informazione o documento utile, di realizzare su richiesta della CIG i controlli e le ispezioni corrispondenti, di organizzare l'ispezione dei lavori.

Per i suoi compiti il Comitato di sicurezza ASAT può ricorrere alla collaborazione delle Direzioni competenti in materia di sicurezza in seno alle Amministrazioni di ciascuna Parte senza oneri finanziari aggiuntivi.

9.4 Organismi di controllo e di regolamentazione

9.4.1 Senza pregiudizio dell'articolo 25 del presente Accordo le normative italiana e francese relative alla regolazione ferroviaria e all'accesso alla rete sono applicabili rispettivamente sulla parte italiana e sulla parte francese della sezione transfrontaliera.

9.4.2 Le legislazioni nazionali possono prevedere la formulazione di pareri da parte degli organismi di controllo nazionale creati in applicazione dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE. Allorquando riguardano la sezione transfrontaliera o la linea storica del Fréjus, i pareri degli organismi di controllo nazionali possono riferirsi all'insieme della sezione interessata e non unicamente alla parte situata sul proprio territorio nazionale. I pareri di ogni organismo di controllo sono elaborati in concertazione stretta con l'organismo dell'altro Stato. Tali pareri non hanno carattere vincolante.

9.4.3 Nel caso in cui non siano riconducibili ad un unico territorio nazionale, i ricorsi a titolo dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE che riguardano la sezione transfrontaliera o la linea storica del Fréjus, vengono presentati di fronte all'organo di controllo francese incaricato di istruirli. Questo organismo di controllo deve ricevere il parere conforme dell'organismo di controllo italiano prima di rendere le proprie decisioni.

Nel caso dovesse emergere durante l'istruttoria che i due organismi di controllo non riescono a trovare un accordo, essi costituiscono immediatamente un comitato di conciliazione. Questo comitato è composto di due membri di ogni organismo di controllo. Il suo Presidente ha voto preponderante in caso di parità. La presidenza è esercitata alternativamente con cadenza annuale dalla Francia e dall'Italia. Questo comitato deve rendere il proprio parere entro un mese, periodo durante il quale il termine dell'istruttoria del ricorso viene sospeso. L'organismo di controllo francese deve prendere la sua decisione conformemente al parere di questo comitato.

9.4.4 Qualsiasi ricorso contro una decisione dell'organismo di controllo italiano o francese è presentato dinanzi alla giurisdizione competente dello Stato dell'organismo di controllo interessato.

9.4.5 Senza pregiudizio delle disposizioni 9.4.3. e 9.4.4. del presente articolo, gli organismi di controllo francese e italiano si concertano al fine di stabilire una condotta comune per ogni questione riguardante la sezione transfrontaliera o la linea storica del Fréjus ed in particole preventivamente a qualsiasi decisione.

Articolo 10 – Diritto applicabile

10.1 Tenuto conto dell'unità fisica e funzionale della sezione transfrontaliera:

a) l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture conclusi dal Promotore pubblico per l'esecuzione della propria missione, fatte salve le disposizioni dell'articolo 6.5 del presente Accordo, sono disciplinate dal diritto publico francese e, fatte salve le disposizioni di cui al punto b) sotto indicato, i contenziosi relativi sono di competenza della giurisdizione amministrativa francese. Tuttavia l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti, senza legame diretto con la progettazione, realizzazione ed esercizio delle opere della sezione transfrontaliera e che debbono essere eseguiti unicamente sul territorio italiano, sono sottoposte al diritto italiano e le sentenze afferenti sono di competenza delle giurisdizioni italiane;

b) i contratti stipulati dal Promotore pubblico riguardanti direttamente la costruzione, l'installazione degli impianti e l'esercizio delle opere della sezione transfrontaliera

dovranno stabilire che, salvo decisione contraria del Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico presa a maggioranza qualificata fissata dallo statuto del Promotore pubblico che preveda l'accordo di più della metà dei membri del CdA nominati da ciascuna Parte, le controversie relative alla loro esecuzione e interpretazione sono di competenza del Tribunale arbitrale di cui all'articolo 27 del presente Accordo, il quale applica il diritto pubblico francese, fatte salve le stipulazioni dell'articolo 6.5 del presente Accordo;

c) l'adempimento delle procedure di autorizzazione, segnatamente in materia di ambiente, urbanistica e assetto fondiario necessarie per la realizzazione della sezione transfrontaliera è disciplinato dal diritto francese per la parte dell'opera situata sul territorio francese e dal diritto italiano per la parte dell'opera situata sul territorio italiano;

d) fatte salve le stipulazioni dell'articolo 10.2, il diritto applicabile per i danni causati a chiunque, a motivo della costruzione, l'esistenza, la manutenzione, l'esercizio, la sicurezza e la sicurezza ASAT delle opere della sezione transfrontaliera è quello dello Stato francese.

10.2 Tenuto conto delle caratteristiche citate della sezione transfrontaliera, senza pregiudizio delle disposizioni della Direttiva 96/71/CE, sono applicate le norme seguenti in materia di condizioni di lavoro e di occupazione:

a) Conformemente al diritto comune, il diritto applicabile alle condizioni di lavoro e di occupazione del personale sulla sezione transfrontaliera è il diritto territorialmente applicabile.

b) Fanno eccezione alle disposizioni del precedente comma:
   i) I lavori di opere civili realizzati nel corso dello scavo del tunnel a partire dai punti di attacco situati su ambo i lati della frontiera sono ritenuti eseguiti interamente sul territorio dello Stato a partire dal quale sono stati avviati fino al punto di giunzione con i lavori realizzati a partire dall'altro Stato,
   ii) L'esecuzione degli appalti aventi per oggetto l'installazione delle attrezzature dell'opera prima della sua messa in servizio è disciplinata dal diritto francese.

c) Per l'applicazione delle eccezioni previste ai punti i) e ii) del comma precedente, i funzionari del corpo degli ispettori del lavoro territorialmente competenti dei due Stati possono effettuare, ove necessario, delle missioni ispettive e investigative sull'insieme della sezione transfrontaliera per constatare il rispetto del diritto applicabile. Le missioni sono congiunte quando i servizi di uno Stato intervengono sul territorio dell'altro Stato. Ciascun ispettorato applica le proprie norme di procedura.

   Le infrazioni constatate conformemente alle disposizioni del precedente comma sono perseguite e giudicate dalle autorità competenti dello Stato il cui diritto del lavoro è applicabile, conformemente alla legislazione di quest'ultimo.

d) Il Promotore pubblico è tenuto a prevedere tra gli elementi costitutivi dell'appalto come minimo le norme specifiche in materia di salute e sicurezza sul lavoro, quali risultano dagli studi effettuati in previsione del cantiere di costruzione della sezione transfrontaliera da parte dei servizi di ispezione del lavoro italiani e francesi,

accompagnate da penalità finanziarie in caso di mancato rispetto da parte delle imprese fornitrici.

I servizi italiani e francesi dell'ispettorato del lavoro informano il Promotore pubblico di qualsiasi constatazione di inadempimento di tali norme comuni, affinché possa adottare ogni misura necessaria per fare cessare tali inadempimenti e, se del caso, sanzionare le imprese responsabili.

Le autorità italiane e francesi competenti conducono azioni di cooperazione per vigilare sul rispetto dei principi sanciti nei precedenti commi.

10.3 Il Promotore pubblico è soggetto alla legislazione e alle disposizioni fiscali applicabili in Francia.

Articolo 11 – Proprietà delle opere

Le opere costitutive della sezione transfrontaliera diventano proprietà del Promotore pubblico fatte salve le stipulazioni particolari e temporanee dei contratti conclusi da quest'ultimo per la realizzazione e l'esercizio delle suddette opere.

All'estinzione del Promotore pubblico, le opere di sua proprietà diventano di proprietà dello Stato sul cui territorio sono situate. Un accordo tra le Parti disciplina le conseguenze di questa scomparsa.

Articolo 12 – Ricapitalizzazione

Nonostante le disposizioni del diritto francese applicabili al Promotore pubblico, nell'ipotesi in cui il Promotore pubblico fosse dotato di un capitale sociale, tale capitale sociale non potrà essere modificato senza l'accordo delle Parti o del Promotore pubblico.

Articolo 13 – Futuro di LTF

Il Promotore pubblico potrà ricevere entro i 12 mesi a decorrere dalla sua costituzione, secondo tutte le modalità giuridiche appropriate, se del caso a titolo gratuito, la totalità o una parte dei diritti e obblighi di LTF SAS. A partire da questo trasferimento, si sostituisce a LTF SAS nell'esercizio delle missioni che corrispondono a questi diritti ed obblighi. Tale trasferimento, che porti o meno all'estinzione della persona giuridica di LTF SAS, non dà luogo alla riscossione di nessuna imposta, diritto o tassa di qualunque natura. Inoltre, in qualsiasi materia fiscale, il Promotore pubblico, se gli viene trasferita la totalità o una parte del patrimonio di LTF SAS, è considerato come il continuatore della personalità di LTF SAS, i cui diritti e vantaggi fiscali anteriormente acquisiti non potranno, per effetto del suddetto trasferimento, essere rimessi in discussione.

Titolo III: Conduzione di studi, ricognizioni e lavori preliminari

Articolo 14 – Oggetto e durata

Il presente titolo ha lo scopo di definire le modalità di finanziamento tra le Parti delle prestazioni relative agli studi, alle ricognizioni e ai lavori preliminari realizzati per la

conduzione del progetto, quali definiti al punto b) dell'articolo 5 dell'Accordo del 29 gennaio 2001 fino alla promulgazione del Protocollo addizionale, previsto all'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001.

Articolo 15 – Finanziamento

In accordo con le disposizioni del comma a) dell'art.10 dell'Accordo del 29 gennaio 2001, ovvero che "gli studi generali della sezione internazionale del progetto Torino-Lione, nonché il progetto ed i lavori della parte italo-francese di tale collegamento inscritti nel programma della prima fase, sono finanziati in parti uguali dai due Paesi".

Tuttavia in via del tutto eccezionale i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia rispetto all'originario progetto "Sinistra Dora" saranno sostenuti totalmente dalla Parte italiana, che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo, segnatamente per coprire:

a) i costi per la revisione del progetto preliminare e definitivo dell'opera;
b) i costi per la realizzazione del cunicolo geognostico de La Maddalena, valutati sulla base del progetto definitivo approvato dal CIPE il 18 novembre 2010;
c) i costi per la realizzazione dei sondaggi in Italia, valutati sulla base del Piano dei sondaggi approvato dalla Commissione intergovernativa.

Per la quantificazione dei suddetti sovracosti a carico esclusivo dell'Italia, le Parti convengono di riferirsi al bilancio predisposto da LTF SAS ed approvato dalla Commissione intergovernativa nel dicembre 2010.

Titolo IV: Modalità di realizzazione del progetto oltre gli studi, le indagini ed i lavori preliminari

Articolo 16 – Principi

Il presente titolo ha lo scopo di precisare le modalità di finanziamento tra le Parti delle prestazioni realizzate durante la realizzazione delle opere definitive della parte comune italo-francese.

La disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale. Le Parti si rivolgeranno all'Unione europea per ottenere una sovvenzione pari al tasso massimo possibile per questo tipo di opera.

Inoltre, le Parti auspicano che i principi di tariffazione della linea ferroviaria tra Torino e Lione tengano conto, per ogni sezione, dell'utilità che le imprese ferroviarie potranno trarre dalla sua realizzazione permettendo in tal modo sia di aumentare l'utilità dell'opera per i due Stati sia di aumentare la capacità di autofinanziamento delle diverse opere.

Per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, le modalità di finanziamento vengono precisate all'articolo 18 del presente Accordo.

Per le fasi successive, ogni Parte finanzia, con l'aiuto dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio.

Articolo 17 – Principi per il montaggio giuridico, economico e finanziario

Il montaggio giuridico, economico e finanziario del progetto si ispira ai principi enunciati dall'allegato 2 del presente Accordo che è parte integrante di quest'ultimo.

Articolo 18 – Finanziamento del Promotore pubblico e della realizzazione della sezione transfrontaliera

Sottratto il contributo dell'Unione europea e la parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, per i costi di prima fase, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 e 50 tra la Parte italiana e la Parte francese.

Fanno eccezione le acquisizioni fondiarie, le interferenze di reti e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ciascuna delle Parti in funzione del territorio sul quale si trovano.

Nel limite della stima dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno realizzata da LTF nel suo studio di fasaggio della parte comune italo-francese, cioè 81 M €, il finanziamento di tali lavori sarà assicurato nell'ambito complessivo del finanziamento della prima fase. Gli eventuali sovracosti saranno totalmente a carico della Parte italiana.

Articolo 19 – Disposizioni demaniali e fondiarie

Ciascuno delle Parti si impegna ad acquisire per metterli a disposizione del Promotore pubblico i terreni necessari, sul proprio territorio, per la costruzione delle opere costitutive della sezione transfrontaliera.

Titolo V: Messa in servizio ed esercizio della sezione transfrontaliera

Articolo 20 – Oggetto

Il presente titolo ha lo scopo di indicare i principi relativi alla gestione della sezione transfrontaliera e al coordinamento dei soggetti interessati a seguito della sua messa in servizio.

Articolo 21 – Sicurezza, organizzazione dei soccorsi e circostanze eccezionali

21.1 Autorità competenti per la sicurezza ferroviaria

Le Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria sono competenti sul loro territorio nazionale.

Sotto il controllo della Commissione intergovernativa previsto all'articolo 9.1.3, g), del presente Accordo, esse coordinano l'esercizio delle loro missioni relative alla sezione transfrontaliera e alla linea storica del Fréjus. Tengono costantemente informata la Commissione intergovernativa delle loro decisioni relative a queste opere e le trasmettono ogni informazione che le riguarda.

Le richieste di autorizzazione di sicurezza per la sezione transfrontaliera o per la linea storica del Fréjus sono rivolte alle due Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, che si coordinano ed esprimono una decisione congiunta.

Le richieste di certificato di sicurezza parte B ai sensi della lettera b) del punto 2 dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE e dell'autorizzazione per il materiale rotabile per la sezione transfrontaliera o per la linea storica del Fréjus sono rivolte alle due Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, che si coordinano ed esprimono una decisione congiunta.

Le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria si sforzano di avvicinare i loro punti di vista quando devono rendere una decisione congiunta. Tale decisione è motivata. Ciascuna delle autorità nazionali di sicurezza ferroviaria precisa particolarmente le ragioni per le quali, in considerazione delle caratteristiche della rete sul suo territorio, le domande presentate vengono accettate o respinte.

21.2 Piani di intervento e di sicurezza dei gestori delle infrastrutture

I gestori delle infrastrutture definiscono, ciascuno di loro per la sezione che li riguarda, le procedure relative alla prevenzione e ai piani di intervento e di sicurezza in caso di guasto o di incidente, che devono essere conformi al piano di soccorso binazionale di cui all'articolo 21.3 del presente Accordo e devono essere convalidati dalla Commissione intergovernativa, previo parere del Comitato di sicurezza

Le procedure di prevenzione e i piani di intervento e di sicurezza sono trasmessi alle Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria competenti.

21.3 Organizzazione dei soccorsi esterni

I Prefetti italiano e francese competenti dal punto di vista territoriale stabiliscono un piano di soccorso binazionale, che definisce l'organizzazione dei soccorsi sulla sezione transfrontaliera. Il piano e le sue modifiche successive sono convalidate dalla Commissione intergovernativa, previo parere del Comitato di sicurezza.

I soccorsi in caso di incidente o di catastrofe sulla sezione transfrontaliera sono organizzati dalle Autorità incaricate della sicurezza civile, prendendo in considerazione prioritariamente l'evacuazione delle persone, l'accessibilità al luogo dell'incidente e la rapidità dell'intervento dei servizi di soccorso, qualunque sia lo Stato sul cui territorio si è verificato l'incidente. A tal fine, le Parti decidono di autorizzare le squadre di soccorso dell'altro Stato ad attraversare la frontiera, se richiesto dall'emergenza, al di fuori dei punti di attraversamento autorizzati.

Il comando e la direzione delle operazioni di soccorso sono garantiti dalle Autorità nazionali competenti, a seconda dell'ubicazione del sinistro. In caso di incertezza circa il lato della frontiera interessato, i servizi di soccorso di ogni Stato si impegnano in un primo tempo come se l'evento fosse accaduto sul proprio territorio rispettivo, per assicurare un tempestivo soccorso ottimale. Dal momento in cui la localizzazione esatta dell'evento è nota, il comando spetta alle autorità nazionali territorialmente competenti. Se l'evento si situa esattamente al punto di frontiera, il comando è assicurato conformemente alle indicazioni del piano di soccorso binazionale in vigore al momento dell'evento.

21.4 In tutti i casi di circostanze eccezionali quali catastrofi naturali o civili, atti di terrorismo, conflitti armati o minacce di tali situazioni, assembramenti pericolosi agli accessi diretti alle opere, ogni Parte, dopo consultazione dell'altra, salvo impossibilità, può intraprendere delle misure in deroga alle obbligazioni imputategli dal presente Accordo, ed in particolare può decidere per il tempo strettamente necessario la chiusura o la limitazione del traffico in tutta o una parte dell'opera.

L'introduzione di tali misure non comporta alcun diritto a favore del Promotore pubblico o dell'altra Parte.

Articolo 22 – Cooperazione tra gli Stati, polizia e controlli di frontiera

22.1 Le modalità di cooperazione tra i servizi competenti dei due Stati in caso in cui tale cooperazione sia necessaria per l'esecuzione del presente Accordo saranno oggetto di uno o più protocolli addizionali.

22.2 Tale o tali protocolli determineranno in particolare:

a) le norme e le modalità di controllo relativi al diritto del lavoro, all'impiego di personale, così come alla salute ed alla sicurezza dei lavoratori sulla sezione transfrontaliera;
b) le modalità di controllo di sicurezza, di polizia e di dogana;
c) le modalità di constatazione delle infrazioni, d'interpello e di arresto sul territorio di ogni Stato situato da una parte e dall'altra della sezione transfrontaliera eseguiti dagli agenti dei due Stati, anche a bordo dei treni.

I controlli sono organizzati in maniera da conciliare, per quanto possibile, la fluidità e la celerità del traffico con l'efficacia di tali controlli.

Ogni Parte è responsabile del pagamento o della riscossione dei costi relativi ai controlli di competenza.

Titolo VI: Misure di accompagnamento del progetto

Articolo 23 – Principi relativi alle misure di trasferimento modale adottati

23.1 Le Parti conducono congiuntamente una politica tesa a favorire il trasferimento modale del trasporto dalla strada alla ferrovia nelle Alpi, al fine di preservare l'ambiente di questa regione, conformemente agli obiettivi della Convenzione alpina.

23.2 Conformemente all'allegato 3 del presente Accordo che è parte integrante di quest'ultimo, la suddetta politica di trasferimento modale riguarderà da un lato il migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente, in particolare della linea storica del Fréjus, e dall'altro lato la regolazione della circolazione delle merci su strada, utilizzando gli strumenti tariffari o normativi appropriati, nel rispetto della legislazione europea, subordinatamente alla disponibilità di adeguata capacità ferroviaria.

23.3 Le Parti ricercheranno insieme agli altri Stati alpini e alla Commissione europea un accordo su dei principi e un calendario progressivo per la messa in opera di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini in concomitanza con la messa in servizio dei progetti ferroviari che porteranno a un rilevante aumento della capacità di tale modalità.

Articolo 24 – Modifica della Convenzione del 29 gennaio 1951

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.

Questa modifica porterà alla creazione di un Comitato di sicurezza, anche per il tunnel storico.

Articolo 25 - Tariffazione

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.

Titolo VII: Disposizioni finali

Articolo 26 – Emendamenti

Il presente Accordo può essere emendato mediante accordo tra le Parti, in particolare ai fini di prevedere la realizzazione di prestazioni supplementari minori, che si rivelino complementari e di cui le Parti constatino l'utilità e ne auspichino la realizzazione. Le condizioni di entrata in vigore di tali emendamenti saranno stabilite da ogni accordo.

Articolo 27 – Risoluzione delle controversie, tribunale arbitrale

27.1 Un tribunale arbitrale è costituito per risolvere:

a) le controversie tra le Parti, o tra il Promotore pubblico e una delle Parti, derivanti dall'interpretazione e dall'applicazione del presente Accordo, che non siano state risolte per via negoziale entro tre mesi dall'insorgere della controversia;

b) le controversie tra il Promotore pubblico e i titolari dei contratti relativi alla costruzione e all'esercizio delle opere della sezione transfrontaliera, conformemente al paragrafo b) dell'articolo 10.1 del presente Accordo.

27.2 Il Tribunale arbitrale sarà composto per ogni vertenza nel modo seguente:

27.2.1 Per le controversie tra le Parti o tra il Promotore pubblico e una delle Parti:

a) Ciascuna delle parti della controversia nomina un arbitro entro due mesi dalla richiesta di arbitrato;
b) I due arbitri, entro due mesi dalla nomina del secondo arbitro, designano di comune accordo un terzo arbitro, cittadino di uno Stato terzo, per presiedere il tribunale arbitrale;
c) Qualora una delle due nomine non sia effettuata entro i termini qui indicati, una parte può, in assenza di qualsiasi altro accordo, chiedere al Presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea di procedere alla nomina necessaria;
d) Qualora il Presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea sia cittadino di uno dei due Stati, o, se, per qualsiasi altra ragione, sia impossibilitato, le nomine sono richieste ai Presidenti di Camera della suddetta Corte, in ordine di anzianità;
e) Se questi ultimi sono cittadini di uno dei due Stati o sono ugualmente impossibilitati, le nomine sono effettuate dal giudice più anziano della Corte che non è cittadino di nessuno dei due Stati e che non ha nessun altro impedimento.

27.2.2 Per le controversie tra il Promotore pubblico e i suoi cocontraenti:

a) Ogni cocontraente parte della controversia ha il diritto di nominare un arbitro entro due mesi dalla domanda di arbitrato. Il Promotore pubblico nomina tanti arbitri quanti sono quelli nominati dal o dai cocontraenti parti della controversia;
b) Gli arbitri così nominati designano un arbitro supplementare, che presiede il tribunale arbitrale. In assenza di accordo tra di loro entro due mesi dalla nomina dell'ultimo arbitro, il Presidente è nominato dal Presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea.

27.3 Per i punti non coperti dal presente articolo, il tribunale arbitrale adotta la propria procedura.

27.4 Il Tribunale arbitrale decide a maggioranza dei voti. Gli arbitri non possono astenersi. Il Presidente del Tribunale arbitrale ha voto preponderante in caso di parità dei voti. Il Tribunale arbitrale può, dietro richiesta di una delle Parti della controversia, interpretare le proprie decisioni. Le decisioni del Tribunale arbitrale sono definitive e vincolanti per le Parti della controversia.

27.5 Le parti della controversia e gli arbitri utilizzano la lingua italiana o la lingua francese durante l'arbitraggio. Ogni sentenza resa dal tribunale arbitrale è redatta in italiano ed in francese.

27.6 Ogni Parte della controversia sostiene le spese dell'arbitro da essa nominato o nominato a suo nome e divide con l'altra parte le spese del Presidente; le altre spese di arbitrato sono sostenute nel modo che verrà determinato dal Tribunale arbitrale.

Articolo 28 – Ratifica, entrata in vigore

Ciascuna delle Parti notifica all'altra parte il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto la concerne per l'entrata in vigore del presente Accordo, che ha validità il primo giorno del primo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica.

Le disposizioni del presente Accordo abrogano quelle degli Accordi del 15 gennaio 1996 e del 29 gennaio 2001 nella misura in cui sono ad esse contrarie.

In fede che, i rappresentanti delle Parti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatto a Roma, il 30 gennaio 2012, in due copie in lingua italiana e francese, i due testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo della Repubblica italiana **~~Per il Governo della Repubblica francese~~**

Allegato 1

Mappe

D2_Allegati

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Section Internationale / Sezione Internazionale

Section transfrontalière
Sezione transfrontaliera

Partie commune franco-italienne
Parte comune italo-francese

Section à l'air libre
Sezione all'aperto

Section en tunnel
Sezione in tunnel

Ligne historique
Linea storica

Lyon
Mâcon
Saint-Étienne
Valence
Grenoble
Genève
Annecy
Ambérieu-en-Bugey
Bourgoin-Jallieu
Saint-Didier-de-la-Tour
Avressieux
Chambéry
Albertville
Montmélian
Saint-Jean-de-Maurienne
Modane
Bardonecchia
Susa
Bussoleno
Chiusa San Michele
Avigliana
Orbassano
Torino
Settimo Torinese
Ivrea
Aosta

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise partie nord
Circonvallazione ferroviaria dell'agglomerazione di Lione parte nord

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise partie sud
Circonvallazione ferroviaria el agglomerazione di Lione parte sud

Tunnel de la Bâtie-Montgascon
Tunnel della Bâtie Montgascon

Tunnel de Du in L'Épi
Tunne di ullin L e

un de Chartreus
Tunnel Chartr e

Tunnel de Belledonne
Tunnel di Belledonne

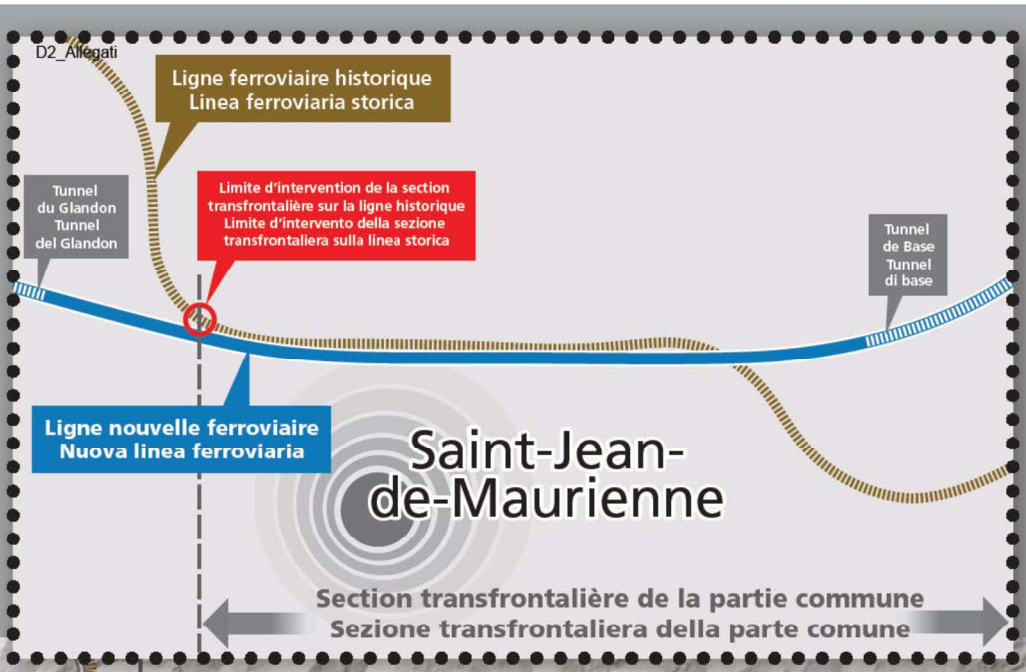
Tunnel du Glandon
Tunnel del Glandon

Tunnel de base
Tunnel di base

Tu nel Antoni
Tunnel S Antonio

Tunnel Dora
Tunnel Dora

Tunnel dell'Orsiera
Tunnel de l'Orsiera

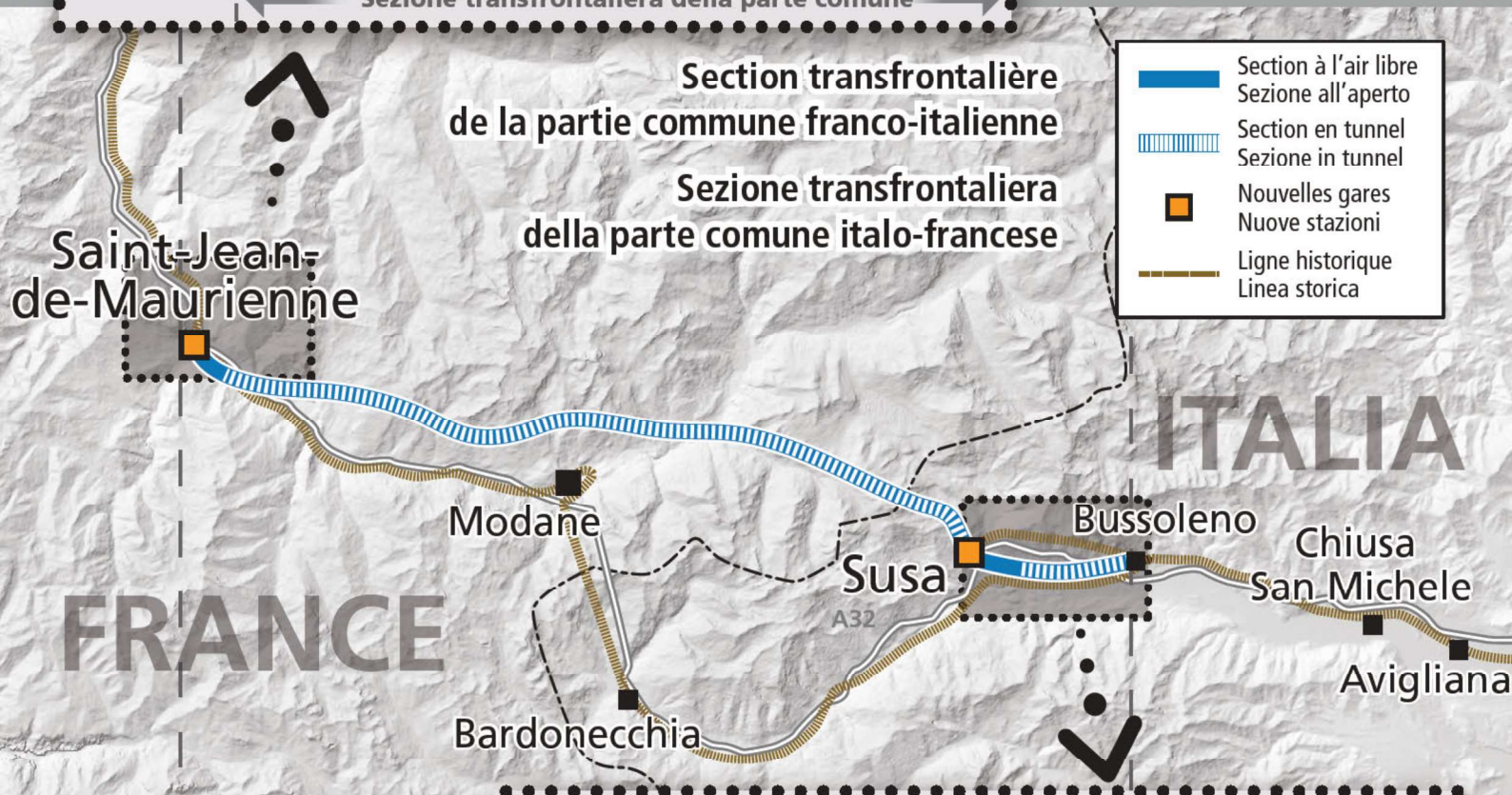


Détail des raccordements à la ligne historique à Saint-Jean-de-Maurienne

Dettaglio dell'interconnessione alla linea storica a Saint-Jean-de-Maurienne

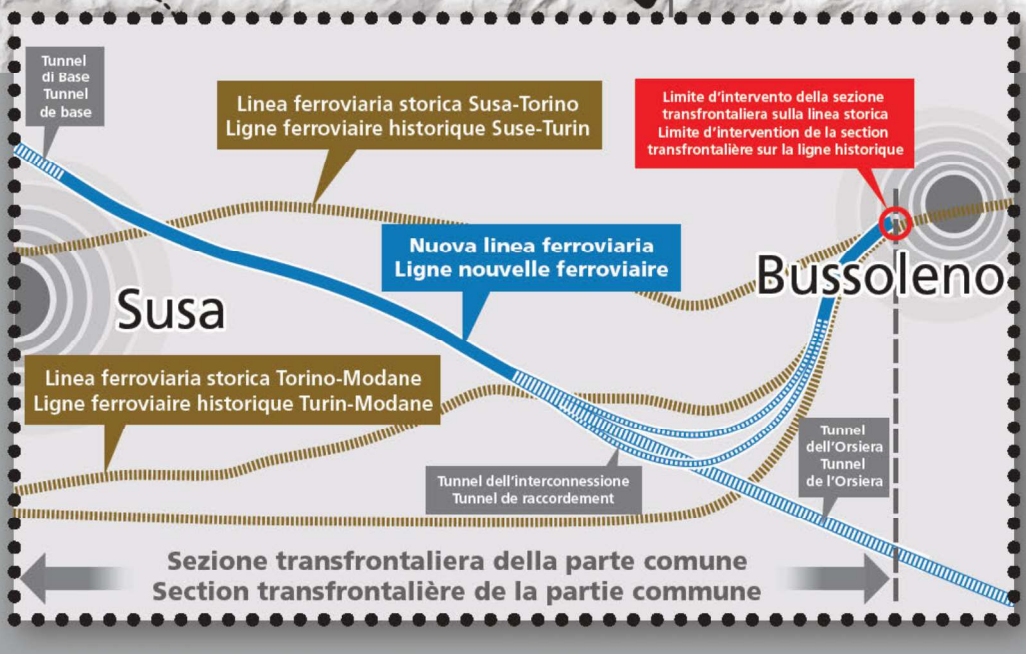
Section transfrontalière de la partie commune franco-italienne

Sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese



Dettaglio dell'interconnessione alla linea storica a Bussoleno

Détail des raccordements à la ligne historique à Bussoleno



Allegato 2

Principi del montaggio giuridico, economico e finanziario

Il montaggio giuridico e finanziario del progetto deve mirare a fornire un servizio ferroviario di grande qualità sull'asse Torino-Lione, al minor costo per la collettività.

L'elevato costo di realizzazione del progetto rende essenziale la ricerca di ogni forma di ottimizzazione dei costi, tesa a ridurre l'impatto finanziario di lungo periodo sui bilanci statali italiano e francese e sui bilanci degli enti pubblici locali eventualmente partecipanti al finanziamento.

A. Ottimizzazione dei costi

A tale scopo, si ricercherà un trasferimento ottimale dei rischi tra il settore pubblico e quello privato, per quanto concerne i rischi legati alla progettazione, alla costruzione, al finanziamento, all'esercizio, alla manutenzione e al rinnovo dell'opera e delle sue installazioni. È quindi fondamentale prendere in considerazione il ciclo di vita dell'insieme del progetto, fin dalla fase di progettazione.

D'altro canto, si ricercheranno le condizioni di concorrenza quanto più possibile efficace, per ottenere i migliori livelli di prezzo offerti dagli imprenditori privati, in funzione delle esigenze in materia di prestazioni, affidabilità e qualità attese. È pertanto fondamentale favorire l'espressione del mercato mediante una procedura di aggiudicazione che consenta il massimo livello di concorrenza tra i candidati, sia per quanto riguarda gli aspetti tecnici, che finanziari.

B. Riduzione dell'impatto sul bilancio

Al fine di limitare l'incidenza sulle finanze pubbliche, il montaggio finanziario del progetto dovrà ricercare il miglior modo di mobilitare i capitali privati. È pertanto fondamentale stimolare i conferimenti finanziari del settore privato e degli organismi di credito specializzati, vigilando nel contempo a ottenere le somme e la ripartizione temporale ottimali rispetto ai costi specifici di questo tipo di finanziamento.

D'altra parte, si ricercheranno il livello e la struttura tariffaria adeguati, atti a consentire di mobilitare nel modo più efficace i ricavi provenienti dal traffico senza gravare sugli obiettivi di competitività della nuova infrastruttura. È pertanto fondamentale fissare una tariffazione attraente, che contribuisca in modo significativo a coprire i costi del progetto in fase di esercizio, favorendo lo sviluppo dei traffici ferroviari.

Occorrerà infine prestare attenzione alle incidenze che le modalità contrattuali adottate (ripartizione dei rischi, proprietà degli asset, dispositivi di garanzia, ecc) possono avere sulla contabilità pubblica nazionale dei due Stati. È pertanto fondamentale valutare tempestivamente l'impatto delle modalità contrattuali del progetto sulle traiettorie delle finanze pubbliche italiane e francesi, per ridurne gli effetti sia sul breve, che sul lungo periodo, in particolare per quanto concerne il deficit pubblico, il debito pubblico, la fiscalità e il rispetto del Patto di stabilità e di crescita dell'Unione europea.

Allegato 3

Promozione del trasferimento modale per i passaggi italo-francesi

Principi

Le Parti confermano il loro impegno a condurre congiuntamente una politica tesa a favorire il trasferimento modale del trasporto dalla strada alla ferrovia nelle Alpi, al fine di preservare l'ambiente di questa regione, conformemente agli obiettivi della Convenzione delle Alpi.

Esse adotteranno inoltre una posizione concertata e comune nei confronti dei loro partner dell'Arco alpino, al fine di rafforzare l'attrattività dell'attraversamento delle Alpi seguendo l'itinerario ferroviario Torino-Lione. L'aumento dei pedaggi stradali e la messa in atto di misure normative potranno contribuire in particolare al rafforzamento di tale attrattività.

A. Proposte per il breve e medio termine

In una prima fase, le Parti vigileranno sul migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente e segnatamente della linea del Frejus, la cui sagoma è stata recentemente allargata, permettendo così di offrire una capacità supplementare per il servizio di autostrada ferroviaria alpina.

Al termine della procedura di consultazione in corso, l'obiettivo è quello di disporre di un nuovo servizio, operativo nel 2012, e di accrescere progressivamente il numero delle navette andata-ritorno a partire dai terminal esistenti e, nel 2014, di disporre di un nuovo terminal nella regione lionese.

Il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia dovrà in particolare riguardare la circolazione delle merci pericolose.

A.1. Evoluzione delle tariffe nelle gallerie stradali del Monte Bianco e del Fréjus, legata al finanziamento del cunicolo di sicurezza della galleria del Fréjus

Nell'ambito del finanziamento dei lavori del cunicolo di sicurezza del tunnel del Fréjus, la dichiarazione congiunta del 24 febbraio 2009 dei Ministri francese ed italiano incaricati dei trasporti prevede l'aumento del 3,5% dei pedaggi per 5 anni consecutivi, a partire dal 1° gennaio 2010 in più della media dei tassi d'inflazione dei due Stati. Gli introiti eccedenti potranno essere devoluti ai progetti che favoriscono l'intermodalità, nel rispetto degli obblighi comunitari e costituzionali di ciascuna Parte.

A.2. Disciplina della circolazione delle merci su strada

Le Parti convengono di promuovere un programma di misure concrete di regolazione, tenendo conto in particolare delle caratteristiche tecniche delle gallerie, delle esigenze di sicurezza e delle prestazioni ambientali dei veicoli (norme Euro), nonché delle conseguenze sull'equilibrio delle concessioni delle società titolari delle autostrade e dei tunnel.

Esse intendono segnatamente stabilire delle norme per disciplinare il traffico stradale delle merci per fasi successive adeguate alle capacità rese progressivamente disponibili nei modi di trasporto alternativi, in particolare ferroviari.

Inoltre, le merci pericolose devono transitare attraverso le Alpi in condizioni di sicurezza tali da indurre a privilegiare i modi alternativi alla strada.

Sentito il parere delle società concessionarie e dei trasportatori, le commissioni intergovernative italo-francesi competenti rispettivamente per il controllo della galleria stradale del Monte Bianco e della galleria stradale del Fréjus, saranno invitate ad orientare, nell'anno successivo alla data della firma del presente Accordo, il traffico dei mezzi pesanti verso le classi Euro meno inquinanti, modulando i pedaggi in funzione di tali classi nel rispetto del diritto in vigore nei due Stati, trattandosi in particolare di regime di concessioni stradali. I trasporti di merci pericolose saranno inoltre oggetto di modulazioni tariffarie adeguate.

Tenendo conto della disponibilità dei servizi di trasporto ferroviario alternativo, in particolare di autostrada ferroviaria, potranno inoltre essere prospettate ai tunnel del Monte Bianco e del Fréjus delle restrizioni e persino, se le condizioni lo permetteranno, delle interdizioni del traffico di alcuni mezzi pesanti. Queste potranno riguardare :

- i mezzi pesanti di classe Euro 1, eventualmente Euro 2;
- i trasporti di merci pericolose.

Le restrizioni di accesso potranno anche riguardare alcuni periodi notturni o alcuni week-end particolarmente congestionati.

Saranno contemporaneamente definite delle misure atte ad impedire il trasferimento del traffico dei mezzi pesanti dai tunnel del Monte Bianco e del Fréjus verso il valico di Ventimiglia, tenendo conto delle capacità offerte da modalità alternative ferroviarie e marittime. Le migliori condizioni di regolamentazione saranno studiate insieme agli spedizionieri, ai trasportatori e alle società concessionarie.

Le modalità di applicazione dell'insieme di tali misure terranno conto del loro impatto sull'equilibrio delle concessioni interessate, nonché del contesto economico dei trasportatori stradali in Italia e in Francia.

A.3. Applicazione della direttiva Eurovignette

Al fine di incentivare il trasferimento modale – tenuto conto in particolare dell'alternativa offerta, per le brevi e medie percorrenze, dal futuro servizio di autostrada ferroviaria italo-francese – le Parti studieranno o chiederanno alle CIG competenti di studiare, tenuto conto delle condizioni economiche e dopo analisi degli effetti delle misure già prese, l'attuazione progressiva delle disposizioni tariffarie – previste con la direttiva Eurovignette n. 1999/62/CEE modificata del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione di autoveicoli

pesanti per l'uso di talune infrastrutture – agli itinerari stradali che attraversano le Alpi, per i tunnel del Monte Bianco e del Fréjus o per l'asse di Ventimiglia.

In applicazione della direttiva precitata, i ricavi corrispondenti saranno, in tutto o in parte, destinati al finanziamento della nuova linea ferroviaria Torino – Lione.

Le modalità applicative di tali misure terranno conto del loro impatto sull'equilibrio finanziario delle concessioni interessate, nonché del contesto economico dei trasportatori stradali in Italia e in Francia.

A.4. Coordinamento sulla linea storica

Le Parti sostengono la proposta di creare un servizio unificato di gestione delle motrici di spinta sulle zone di maggiore pendenza lungo l'itinerario Saint-Jean-de-Maurienne/Orbassano, coordinato con i gestori dell'infrastruttura e tenendo conto dei vincoli tecnici, infrastrutturali, logistici e regolamentari, nel contesto comunitario della liberalizzazione del settore ferroviario.

Uno dei fattori chiave per un miglioramento del servizio sulla linea esistente è l'attuazione di una governance adeguata e di un programma di lavoro sulla cui messa in opera vigilerà la CIG.

Da questi lavori risulteranno degli obiettivi di performance che saranno iscritti nei documenti di riferimento dei gestori nazionali, i quali ricercheranno, segnatamente nell'ambito della rete di cooperazione europea Rail Net Europe, il rafforzamento della loro cooperazione transfrontaliera in materia di offerta di capacità e di offerta di circolazione sull'itinerario Chambéry-Torino, e la riduzione dell'effetto frontiera alla stazione internazionale di Modane per tutti gli atti che ad esso contribuiscono.

A.5. Autostrade del mare

Per accrescere le possibilità di una diminuzione del traffico pesante al valico di Ventimiglia, largamente indotto dagli scambi economici con la penisola iberica, le Parti convengono di ricercare con la Spagna le condizioni di uno sviluppo dei collegamenti marittimi di aggiramento delle Alpi, da potenziare entro il 2015 per offrire delle alternative credibili al passaggio dei mezzi pesanti attraverso Ventimiglia.

B. Proposte a lungo termine

Cooperazione tra tutti i Paesi dell'arco alpino

Le Parti decidono di rafforzare la loro azione nel gruppo di monitoraggio della Dichiarazione di Zurigo del 30 novembre 2001, ai fini di una visione concertata sulla necessaria evoluzione delle condizioni che soddisfano gli scambi economici attraverso le Alpi, in conformità con gli orientamenti della Convenzione delle Alpi.

Esse ricercheranno presso gli altri paesi alpini e presso la Commissione europea un accordo sui principi e le scadenze di una progressiva attuazione di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini all'orizzonte 2025**,** tenuto conto dell'aumento della capacità ferroviaria.

Esse stabiliscono segnatamente di ricercare insieme, presso i partner alpini e la Commissione europea, le condizioni per la messa in opera progressiva e adeguata alle capacità dei modi alternativi di trasporto, di un contingentamento dei flussi stradali trasalpini che consenta, dopo l'entrata in servizio della nuova linea e nonostante l'attesa crescita degli scambi, di moderare i traffici ai valichi stradali italo-francesi, al fine di favorire l'utilizzo del modo ferroviario, più rispettoso dell'ambiente.

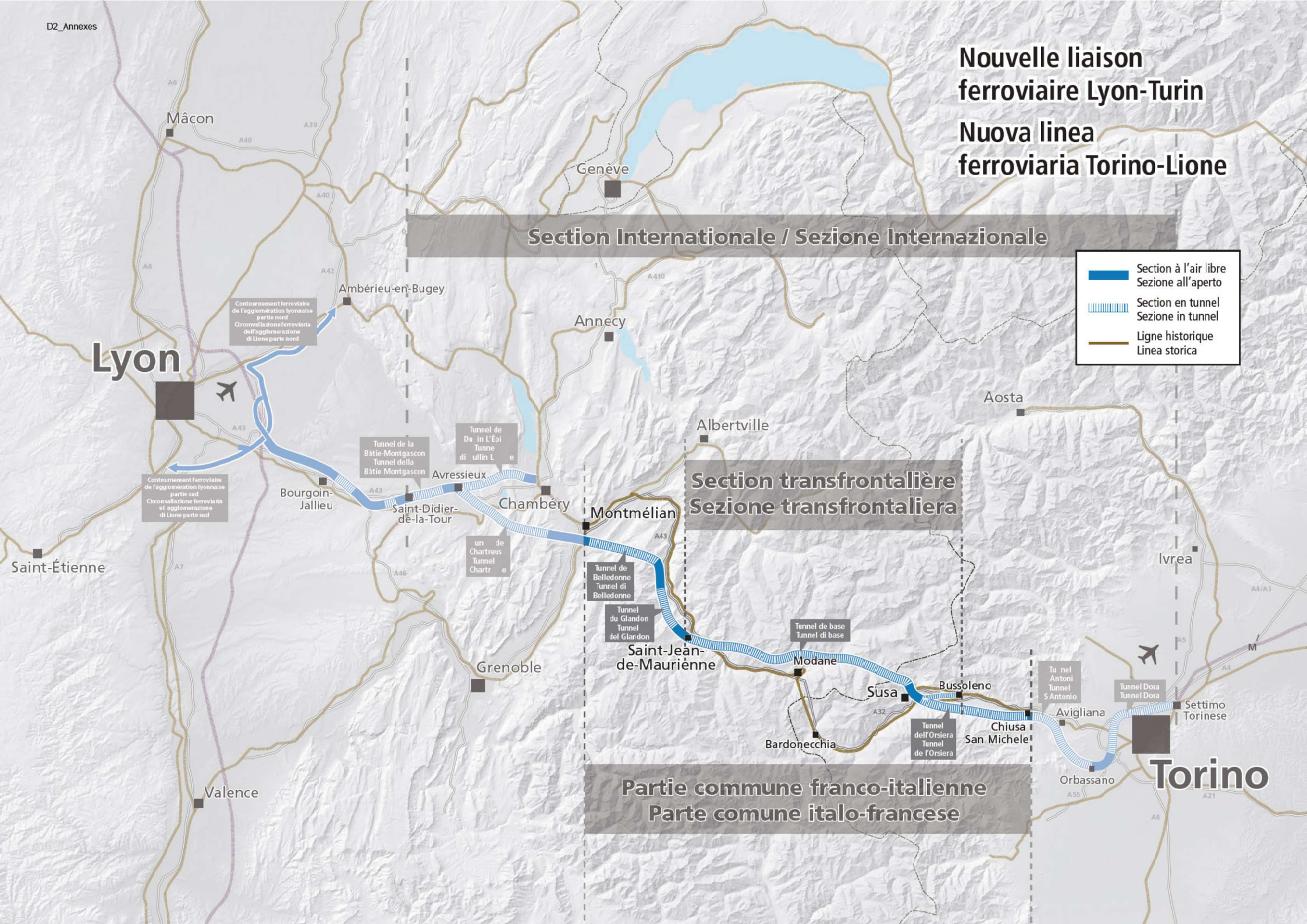
Le Parti avvieranno altresì una discussione con gli altri Paesi alpini e la Commissione europea, al fine di evitare che i livelli di tariffazione ferroviaria assunti in ogni Stato generino una concorrenza fra itinerari collettivamente nefasta per i singoli grandi progetti alternativi transalpini.

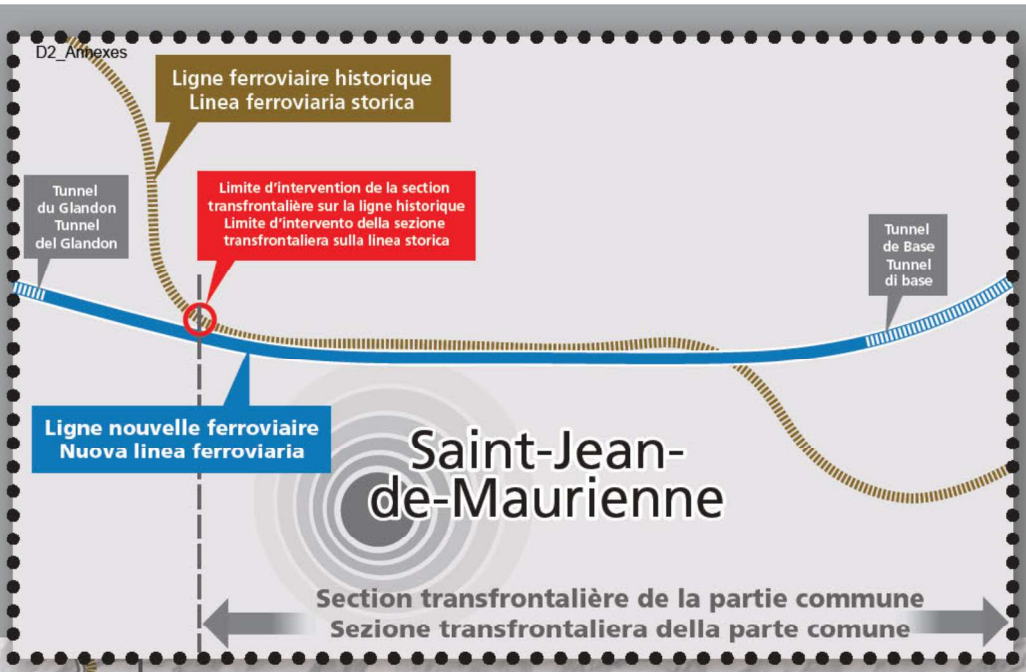
Annexe 1

Plans

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Nuova linea ferroviaria Torino-Lione



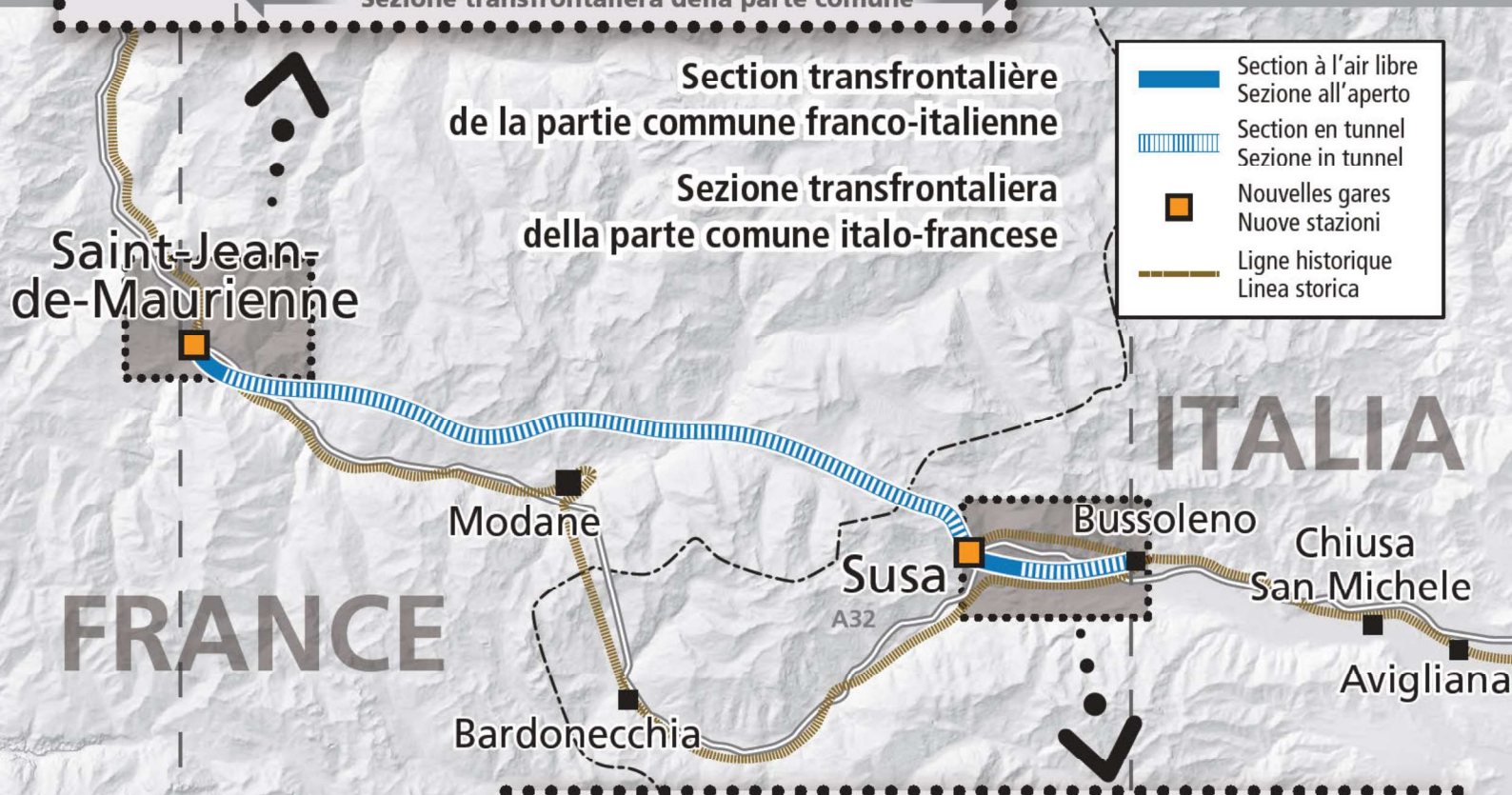


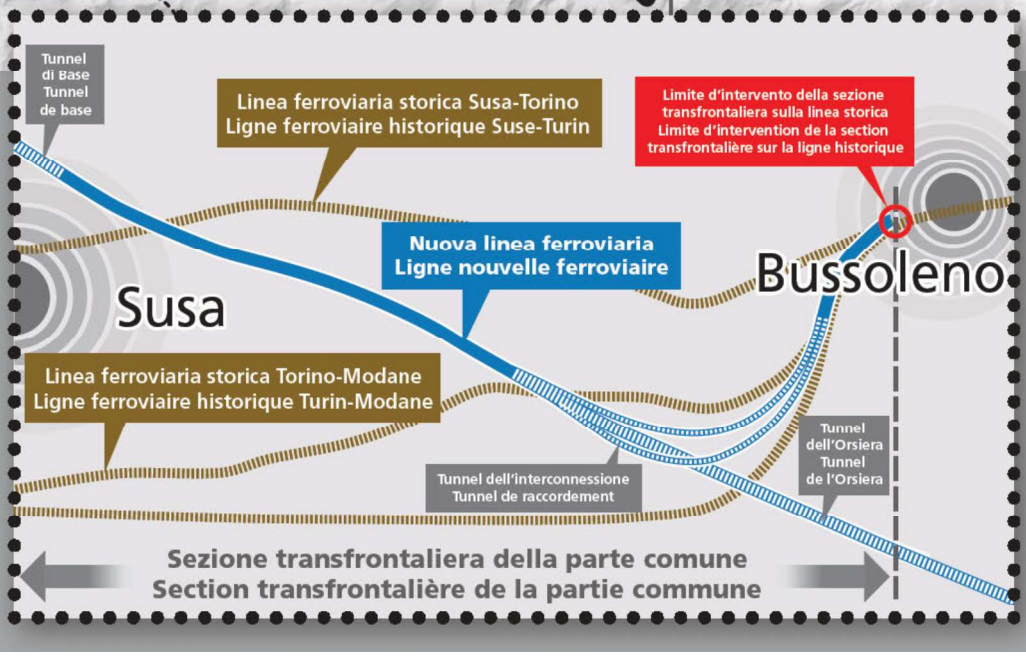
Détail des raccordements à la ligne historique à Saint-Jean-de-Maurienne

Dettaglio dell'interconnessione alla linea storica a Saint-Jean-de-Maurienne

Section transfrontalière de la partie commune franco-italienne

Sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese





Dettaglio dell'interconnessione alla linea storica a Bussoleno

Détail des raccordements à la ligne historique à Bussoleno

Annexe 2
Principes du montage juridique, économique et financier

Le montage juridique et financier du projet doit viser à fournir un service ferroviaire de grande qualité sur l'axe Lyon-Turin, au moindre coût pour la collectivité.

Le coût élevé de réalisation du projet rend primordial la recherche de toutes les formes d'optimisation des coûts visant à réduire l'impact financier de long terme sur les budgets des États français et italien, et sur les budgets des collectivités publiques locales éventuellement partenaires du financement.

A. Optimisation des coûts

A cet effet, il sera recherché un transfert optimal des risques entre le secteur public et le secteur privé, relativement aux risques liés à la conception, à la construction, au financement, à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement de l'ouvrage et de ses équipements. Il est ainsi primordial de prendre en compte le cycle de vie de l'ensemble du projet dès sa phase de conception.

Par ailleurs, il sera recherché les conditions d'une concurrence aussi efficace que possible afin d'obtenir les meilleurs niveaux de prix offerts par les entrepreneurs privés au regard des exigences de performance, de fiabilité et de qualité attendues. Il est ainsi primordial de favoriser l'expression du marché via une procédure d'adjudication qui permette le plus haut degré de concurrence entre les candidats, tant sur les aspects techniques que financiers.

B. Réduction de l'impact budgétaire

Afin de limiter le poids sur les finances publiques, le montage financier du projet devra rechercher la meilleure façon de mobiliser les capitaux privés. Il est ainsi primordial de stimuler les apports financiers du secteur privé et des organismes de prêt spécialisés, tout en veillant à obtenir les montants et la répartition temporelle optimaux au regard des coûts spécifiques de ce type de financement.

Par ailleurs, il sera recherché le niveau et la structure tarifaire adéquats permettant de mobiliser le plus efficacement les recettes de trafic sans obérer les objectifs de compétitivité de la nouvelle infrastructure. Il est ainsi primordial de mettre en place une tarification attractive qui contribue significativement à couvrir les coûts du projet en phase d'exploitation tout en favorisant le développement des trafics ferroviaires.

Enfin, il conviendra de prêter attention aux incidences des modalités contractuelles retenues (répartition des risques, propriété des actifs, dispositifs de garantie, etc.) sur la comptabilité publique nationale des deux Etats. Il est ainsi primordial d'évaluer rapidement l'impact des modalités contractuelles du projet sur les trajectoires des finances publiques françaises et italiennes, pour en réduire les effets tant à court terme qu'à long terme, notamment en termes de déficit public, de dette publique, de fiscalité et de respect du Pacte de stabilité et de croissance de l'Union européenne.

Annexe 3

Promotion du report modal pour les passages franco-italiens

Principes

Les Parties confirment leur engagement à mener conjointement une politique visant à favoriser le report modal du transport de la route vers le fer dans les Alpes, de manière à préserver l'environnement de cette région, conformément aux objectifs de la Convention Alpine.

Elles adopteront par ailleurs une position concertée et commune vis à vis de leurs partenaires de l'Arc alpin pour renforcer l'attractivité du franchissement des Alpes par l'itinéraire ferroviaire Lyon – Turin. La hausse des péages routiers et la mise en œuvre de mesures réglementaires pourront notamment contribuer à renforcer cette attractivité.

A. Propositions pour le court et moyen terme

Dans une première phase, les Parties veilleront à la meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant et notamment de la ligne du Fréjus, dont le gabarit a été récemment élargi, ce qui permet d'offrir une capacité supplémentaire pour le service d'autoroute ferroviaire alpine.

A l'issue de la procédure de consultation en cours, l'objectif est de disposer d'un nouveau service, opérationnel en 2012, et d'augmenter progressivement le nombre de navettes aller-retour à partir des terminaux existants puis, en 2014, d'un nouveau terminal en région lyonnaise.

Le report modal de la route vers le rail devra notamment concerner la circulation des marchandises dangereuses.

A.1. Evolution tarifaire aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, liée au financement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus

Dans le cadre du financement des travaux de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, la déclaration conjointe du 24 février 2009 des ministres français et italien en charge des transports prévoit l'augmentation de 3,5% des péages pendant 5 années successives, à compter du 1er janvier 2010, en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux Etats. Les recettes excédentaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, dans le respect des obligations communautaires et constitutionnelles de chaque Partie.

A.2. Régulation de la circulation des marchandises par voie routière

Les Parties conviennent de promouvoir un programme de mesures concrètes de régulation tenant compte notamment des caractéristiques techniques des tunnels, des exigences de sécurité et des performances environnementales des véhicules (normes Euro) ainsi que des conséquences sur l'équilibre des concessions des sociétés d'autoroutes et de tunnels.

Elles entendent notamment mettre en place des mesures de régulation du trafic routier de marchandises par phases successives adaptées aux capacités rendues progressivement disponibles dans les modes de transport alternatifs, notamment ferroviaires.

Par ailleurs, les marchandises dangereuses doivent circuler à travers les Alpes dans des conditions de sécurité qui conduisent à privilégier les modes alternatifs à la route.

Dans l'année suivant la date de signature du présent Accord et après avis des sociétés concessionnaires et des transporteurs, les commissions intergouvernementales franco-italiennes respectivement compétentes pour le contrôle du tunnel routier du Mont Blanc et celui du tunnel routier du Fréjus, seront invitées à orienter le trafic des poids lourds vers les classes Euro les moins polluantes, en modulant les péages en fonction de ces classes dans le respect du droit en vigueur dans les deux Etats, en particulier s'agissant du régime des concessions routières. Les transports de marchandises dangereuses feront également l'objet de modulations tarifaires adaptées.

En tenant compte de la disponibilité des services de transport ferroviaire alternatif, notamment de ferroutage, des restrictions, voire, si les conditions le permettent, des interdictions du trafic de certains poids lourds pourront également être envisagées aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Elles pourront concerner :

- les poids lourds de classe Euro 1 voire Euro 2 ;
- les transports de marchandises dangereuses.

Des restrictions d'accès pourraient également concerner certaines périodes nocturnes ou certains week-ends particulièrement chargés.

Des mesures de nature à empêcher un report du trafic des poids lourds depuis les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus vers le passage de Vintimille seront définies simultanément en tenant compte des capacités offertes par les modes alternatifs ferroviaire et maritime. Les meilleures conditions de régulation seront recherchées avec les chargeurs, les transporteurs et les sociétés concessionnaires.

Les modalités d'application de l'ensemble de ces mesures tiendront compte de leur impact sur l'équilibre financier des concessions concernées, ainsi que sur l'environnement économique des transporteurs routiers en France et en Italie.

A.3. Application de la directive Eurovignette

Dans un but d'incitation au report modal - en particulier compte tenu de l'alternative permise, pour les courtes et moyennes distances, par le futur service de ferroutage franco-italien - les Parties étudieront ou demanderont aux CIG compétentes d’étudier, compte-tenu des conditions économiques et après analyse des effets des mesures déjà prises, la mise en oeuvre progressive des dispositions tarifaires - prévues par la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de

certaines infrastructures, dite "Eurovignette" - aux itinéraires routiers de franchissement des Alpes, par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ou par l'axe de Vintimille.

En application de la directive précitée, les recettes correspondantes seront, en tout ou partie, affectées au financement de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Les modalités d'application de ces mesures tiendront compte de leur impact sur l'équilibre financier des concessions concernées, ainsi que sur l'environnement économique des transporteurs routiers en France et en Italie.

A.4. Coordination sur la ligne historique

Les Parties soutiennent la proposition de créer un service unifié de gestion de locomotives de pousse sur la partie dont la pente est la plus forte sur l'itinéraire Saint-Jean-de-Maurienne / Orbassano, coordonné avec les gestionnaires de l'infrastructure et tenant compte des contraintes techniques, infrastructurelles, logistiques et réglementaires, dans le cadre communautaire de la libéralisation du secteur ferroviaire.

Un des facteurs clefs d'une amélioration du service sur la ligne existante est la mise en place d'une gouvernance adaptée et d'un programme de travail dont la CIG veillera à la mise en oeuvre.

Des objectifs de performance issus de ces travaux seront inscrits dans les documents de référence des gestionnaires nationaux, qui rechercheront, notamment dans le cadre du réseau de coopération européen Rail Net Europe, le renforcement de leur coopération transfrontalière en matière d'offre de capacité et d'offre de circulation sur l'itinéraire Chambéry-Turin, et la réduction de l'effet frontière à la gare internationale de Modane pour l'ensemble des actes qui y contribuent.

A.5. Autoroutes de la mer

Pour accroître les possibilités d'une baisse du trafic des poids lourds au passage de Vintimille, largement induit par les échanges économiques concernant la péninsule ibérique, les Parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions d'un développement de liaisons maritimes de contournement des Alpes, pouvant être développées d'ici 2015 pour offrir des alternatives crédibles au passage des poids lourds par Vintimille.

B. Propositions pour le long terme.

Coopération de l'ensemble des pays de l'arc alpin

Les Parties décident de renforcer leur action dans le groupe de suivi de la Déclaration de Zurich du 30 novembre 2001, pour une vision concertée de l'évolution nécessaire des conditions de satisfaction des échanges économiques à travers les Alpes, conforme aux orientations de la Convention alpine.

Elles rechercheront auprès des autres pays alpins et de la Commission européenne un accord sur des principes et un calendrier progressif de mise en place de mécanismes coordonnés de régulation et de réduction des flux routiers transalpins à l'horizon 2025, compte-tenu de l'augmentation de la capacité ferroviaire.

Elles s'accordent notamment pour rechercher ensemble, auprès de leurs partenaires alpins et de la Commission européenne, les conditions de la mise en place progressive et adaptée aux capacités des modes alternatifs de transport, d'un contingentement des flux routiers transalpins permettant, après la mise en service de la liaison nouvelle et malgré la croissance attendue des échanges, de modérer les trafics aux passages routiers franco-italiens dans le but de favoriser l'usage du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.

Les Parties engageront par ailleurs une discussion avec les autres pays alpins et la Commission européenne, en vue d'éviter que les niveaux de tarification ferroviaire retenus dans chaque Etat ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 1.4 - 2015 Italy-France Treaty

D3

ACCORD

entre

le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

pour l'engagement des travaux définitifs

de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire

Lyon-Turin

Le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

Ci-après désignés « les Parties »,

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires,

Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté,

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen,

Vu la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession,

Vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux,

Vu le règlement UE n° 913/2010 du 22 septembre 2010, relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif,

Vu le règlement UE n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et soulignant l'importance stratégique du réseau central qui comprend, au sein du corridor Méditerranée, le projet Lyon - Turin, axe majeur de franchissement des Alpes,

Vu le règlement UE n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe,

Vu la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France,

Vu l'Accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin,

Vu l'Accord signé le 29 janvier 2001 à Turin pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, et notamment son article 4, ci-après « l'Accord du 29 janvier 2001 »,

Vu l'Accord signé le 3 décembre 2004 à Rome pour la prise en compte de la sûreté dans les études de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Vu l'Accord signé le 30 janvier 2012 à Rome pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et notamment le troisième alinéa de l'article 1, ci-après "l'Accord du 30 janvier 2012",

Désireux d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention sur la protection des Alpes (convention alpine), signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg,

Convaincus de la nécessité d'inscrire le déplacement des personnes et le transport de marchandises dans l'arc alpin dans une perspective de développement durable favorisant les modes les plus respectueux de l'environnement,

Convaincus que le potentiel du mode ferroviaire en complément du mode maritime mérite d'être mieux exploité pour atteindre cet objectif et que le développement des services qu'il doit offrir pour satisfaire aux besoins sociaux et économiques permettra de mettre en œuvre des mesures visant à orienter les déplacements vers ce mode, en conformité avec les expériences internationales les plus réussies,

Considérant que le réseau transeuropéen de transports comporte un réseau central composé de 9 corridors,

Considérant que le corridor Méditerranée comprend un seul franchissement ferroviaire des Alpes franco-italiennes entre le Léman et la Méditerranée,

Considérant que selon les textes précités la section transfrontalière de la liaison Lyon-Turin est un projet d'intérêt économique et écologique majeur au niveau européen,

Prenant acte des propositions de la Commission Intergouvernementale,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1er : Objet

Les parties, prenant en compte les nouvelles données résultant des dispositions du règlement UE n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 et leur impact sur les trafics concernés ainsi que l'avancement des autres projets similaires dans les Alpes suisses et autrichiennes, décident par le présent Accord qui fait suite aux Accords signés entre elles le 29 janvier 2001 à Turin et le 30 janvier 2012 à Rome d'engager la réalisation des travaux définitifs de la section transfrontalière, définie à l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012, et en confient la réalisation au Promoteur public visé aux articles 2 et 6 de l'Accord du 30 janvier 2012 et dénommé « Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas », créé le 23 février 2015.

Article 2 : Engagement commun contre les infiltrations mafieuses

Les Parties réaffirment leur détermination à lutter avec la plus grande fermeté contre toute pratique mafieuse et à mettre en œuvre des dispositions exigeantes dans le cadre de la passation des marchés publics et de leur exécution. A cette fin elles s'engagent à doter le Promoteur public d'un règlement des contrats d'une extrême rigueur sur ce sujet. Ce règlement sera validé par la Commission intergouvernementale.

Article 3 : Application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012

Le coût du projet certifié, y compris les aléas et les imprévus, évoqué au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 est fixé, en valeur janvier 2012, à l'issue du processus de certification des coûts, en cours à la date de signature du présent Accord. Ce coût certifié est validé dans un protocole additionnel au présent Accord, conclu sous forme d'échange de lettres. Ce protocole additionnel précise également les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et aussi de l'évolution des coûts des facteurs de production des travaux définitifs. L'attribution par le Promoteur public des marchés de travaux définitifs visé à l'article 1er du présent Accord ne pourra intervenir qu'après l'entrée en vigueur de ce protocole additionnel. Avec ce dernier, le présent Accord constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

Article 4 : Organisation de la maîtrise d'ouvrage de travaux connexes

La responsabilité du Promoteur public pour la conclusion et le suivi de l'exécution des contrats que nécessitent la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage, prévue à l'article 6.1 de l'Accord du 30 janvier 2012, n'exclut pas la possibilité, pour le Promoteur public, de confier, aux gestionnaires compétents, la maîtrise d'ouvrage de la conception et de la réalisation de travaux rendus nécessaires du fait des impacts de la section transfrontalière sur les infrastructures et les installations de ces gestionnaires. Les conventions afférentes qui seront conclues entre le Promoteur public et ces gestionnaires seront soumises à l'avis de la commission des contrats, dans les conditions prévues pour les contrats à l'article 7.5 de l'Accord du 30 janvier 2012.

Article 5 : Modalités de fonctionnement du Promoteur public

La première phrase du deuxième alinéa de l'Article 7.5 de l'Accord du 30 janvier 2012 est modifiée comme suit : « La Commission des contrats rend son avis dans le plus bref délai possible et en tout cas dans un délai maximum de 90 jours au total à compter de sa saisine ».

Au vu de l'expérience du fonctionnement de la Commission des contrats les articles de 7.2 à 7.6 de l'Accord du 30 janvier 2012 pourront être amendés par échange de lettres entre les Parties.

Article 6 : Gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique

A l'article 24 de l'Accord du 30 janvier 2012 les mots « Dans un délai de deux ans après la signature du présent Accord» sont supprimés. En cohérence avec l'article 25 de ce même Accord, la modification de la convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France, prévue par l'article 24 permettra notamment de transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle, à une date qui sera fixée par cette modification.

Article 7 : Dispositions finales

7.1 : Amendements

Le présent Accord peut être amendé par voie d'accord entre les Parties. Les conditions d'entrée en vigueur de ces amendements seront fixées par chaque accord.

7.2 Règlement des litiges, tribunal arbitral

Les dispositions de l'article 27 de l'Accord du 30 janvier 2012 relatives aux différends entre les Parties s'appliquent également pour l'interprétation et l'application du présent Accord.

7.3 : Ratification, entrée en vigueur

Chacune des parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord, qui prend effet à compter de l'entrée en vigueur du Protocole additionnel visé à l'article 3.

Les dispositions du présent Accord priment sur celles des accords du 15 janvier 1996, du 29 janvier 2001 et du 30 janvier 2012 en tant qu'elles leur sont contraires ou s'y substituent.

En foi de quoi, les représentants des Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à PARIS, le 24 février 2015, en deux exemplaires, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française

Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat chargé
des transports, de la mer et de la pêche

Pour le Gouvernement
de la République italienne

Maurizio LUPI

Ministre des infrastructures
et des transports

D3

ACCORDO

tra

il Governo della Repubblica francese

e

il Governo della Repubblica italiana

per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Il Governo della Repubblica francese

e

il Governo della Repubblica italiana

qui di seguito designati "le Parti",

Vista la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie,

Vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario,

Vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico,

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione,

Vista la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali,

Visto il Regolamento UE n° 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo,

Considerato il Regolamento UE n°1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e sottolineando l'importanza strategica della rete centrale, che comprende, all'interno del corridoio Mediterraneo, il progetto Torino-Lione, asse portante dell'attraversamento delle Alpi,

Considerato il Regolamento UE n°1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa,

Vista la Convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra tali stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia,

Considerato l'Accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi, relativo alla costituzione della Commissione intergovernativa per la preparazione della realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione,

Considerato l'Accordo firmato il 29 gennaio 2001 a Torino per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e segnatamente il suo articolo 4, in seguito "Accordo del 29 gennaio 2001",

Considerato l'Accordo firmato il 3 dicembre 2004 a Roma sulla sicurezza negli studi per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

Considerato l'Accordo firmato il 30 gennaio 2012 a Roma per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e segnatamente il terzo comma dell'articolo 1, in seguito "Accordo del 30 gennaio 2012",

Desiderosi di dare un contributo significativo all'applicazione della Convenzione sulla protezione delle Alpi (Convenzione delle Alpi), firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991,

Convinti della necessità di inserire gli spostamenti di persone e il trasporto di merci attraverso l'arco alpino in una prospettiva di sviluppo sostenibile finalizzata a favorire le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente,

Convinti che, per conseguire tale obiettivo, il potenziale rappresentato dalla modalità ferroviaria, quale complemento alla modalità marittima, merita di essere maggiormente sfruttato e che lo sviluppo dei servizi da essa offerti per soddisfare i bisogni sociali ed economici permetterà di mettere in atto misure tese a orientare gli spostamenti verso tale modalità, in conformità con le esperienze internazionali di maggior successo,

Considerando che la rete transeuropea dei trasporti comporta una rete centrale composta da 9 corridoi,

Considerando che il corridoio mediterraneo comprende un unico attraversamento ferroviario delle Alpi italo-francesi tra il Lago di Ginevra e il Mediterraneo,

Considerando che, come affermato nei testi sopra citati, la sezione transfrontaliera del collegamento Torino-Lione è un progetto di fondamentale interesse economico ed ecologico a livello europeo,

Prendendo atto delle proposte della Commissione intergovernativa,

Hanno convenuto le seguenti disposizioni:

Articolo 1: Oggetto

Le Parti, prendendo atto dei nuovi elementi derivanti dalle disposizioni del Regolamento UE n°1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 e del loro impatto sul traffico interessato nonché dell'avanzamento di altri progetti simili attraverso le Alpi svizzere ed austriache, stabiliscono con il presente Accordo successivo agli Accordi sottoscritti il 29 gennaio 2001 a Torino e il 30 gennaio 2012 a Roma di avviare la realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera, quale definita all'articolo 2 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e ne affidano la realizzazione al Promotore pubblico di cui agli articoli 2 e 6 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, e denominato « Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas », istituito in data 23 febbraio 2015.

Articolo 2: Impegno comune contro le infiltrazioni mafiose

Le parti riaffermano la loro determinazione a lottare con la più grande fermezza contro ogni pratica mafiosa e ad attuare delle disposizioni esigenti nel quadro della stipula degli appalti pubblici e della loro esecuzione. A tal fine si impegnano a dotare il Promotore pubblico con un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso su tale argomento. Questo Regolamento sarà validato dalla Commissione intergovernativa.

Articolo 3: Applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012

Il costo certificato del progetto inclusivo delle alee e degli imprevisti, di cui al primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, è definito a valuta gennaio 2012 a conclusione dell'iter di certificazione dei costi, in corso all'atto della firma del presente Accordo. Il suddetto costo certificato è validato in un protocollo addizionale al presente Accordo, da concludere da uno scambio di lettere. Questo protocollo addizionale precisa anche le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, al fine di tenere conto dell'attualizzazione monetaria e anche dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi. L'aggiudicazione da parte del Promotore pubblico degli appalti per i lavori definitivi, di cui all'articolo 1del presente Accordo, potrà intervenire soltanto dopo l'entrata in vigore di questo protocollo addizionale. Con quest'ultimo, il presente Accordo costituisce il protocollo addizionale di cui all'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001.

Articolo 4: Organizzazione della committenza di lavori connessi

La responsabilità del Promotore pubblico per la conclusione e il monitoraggio dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera, come previsto all'articolo 6.1 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, non esclude la possibilità, per il Promotore pubblico, di affidare ai gestori competenti la funzione di stazione appaltante per la progettazione e la realizzazione di lavori resi necessari dagli impatti della sezione transfrontaliera sulle infrastrutture e sugli impianti dei suddetti gestori. Le relative convenzioni che saranno concluse tra il Promotore pubblico e tali gestori saranno sottoposte al parere della commissione dei contratti, alle condizioni previste per i contratti all'articolo 7.5 dell'Accordo del 30 gennaio 2012.

Articolo 5: Modalità di funzionamento del Promotore pubblico

La prima frase del secondo comma dell'articolo 7.5 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 è modificata come segue: «La Commissione dei contratti pronuncia il proprio parere entro i tempi minimi possibili e comunque entro il termine massimo di 90 giorni complessivi dalla data in cui è stata adita».

Alla luce delle esperienze di funzionamento della Commissione dei contratti gli articoli dal 7.2 al 7.6 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 potranno essere emendati con scambi di lettere tra le Parti.

Articolo 6: Gestore di infrastrutture della linea storica

All'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 sono eliminate le parole «Nel termine di due anni dopo la sottoscrizione del presente Accordo». In coerenza con l'articolo 25 del medesimo Accordo, la modifica della convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra le stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia, prevista all'articolo 24 consentirà segnatamente di trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea, a una data che sarà stabilita da tale modifica.

Articolo 7: Disposizioni finali

7.1 Emendamenti

Il presente Accordo può essere emendato mediante accordo tra le Parti. Le condizioni di entrata in vigore di tali emendamenti saranno stabilite da ogni accordo.

7.2 Risoluzione delle controversie, tribunale arbitrale

Le disposizioni dell'articolo 27 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 relative alle controversie tra le Parti si applicano ugualmente per l'interpretazione e l'applicazione del presente Accordo.

7.3 Ratifica, entrata in vigore

Ciascuna delle Parti notifica all'altra il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto concerne l'entrata in vigore del presente Accordo, che prende effetto dopo l'entrata in vigore del protocollo addizionale di cui all'articolo 3.

Le disposizioni del presente Accordo prevalgono su quelle degli accordi del 15 gennaio 1996, del 29 gennaio 2001 e del 30 gennaio 2012 nella misura in cui sono ad esse contrarie o le sostituiscono.

In fede di che, i rappresentanti delle Parti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatto a Parigi, il 24 febbraio 2015, in due copie, in lingua francese e italiana, i due testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica francese

Alain VIDALIES
Sottosegretario di Stato per i trasporti, il mare e la pesca

Per il Governo
della Repubblica italiana

Maurizio LUPI
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 1.5 - 2016 Italy-France Treaty Additional Protocol

Protocole additionnel

entre

le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

à l'Accord du 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon Turin

Le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

Ci-après désignés « les Parties »,

Vu la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession,

Vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux,

Vu le règlement UE n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe,

Vu l'Accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin,

Vu l'Accord signé le 29 janvier 2001 à Turin pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, et notamment son article 4, ci-après « l'Accord du 29 janvier 2001 »,

Vu l'Accord signé le 3 décembre 2004 à Rome pour la prise en compte de la sûreté dans les études de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Vu l'Accord signé le 30 janvier 2012 à Rome pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et notamment le troisième alinéa de l'article 1, ci-après « l'Accord du 30 janvier 2012 »,

Vu l'Accord signé le 24 février 2015 à Paris pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, ci-après « l'Accord du 24 février 2015 »,

Prenant acte des propositions de la Commission Intergouvernementale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1er

Objet

Conformément à la volonté conjointe des Parties, le présent Protocole additionnel s'entend comme constituant le protocole additionnel par échange de lettres tel que prévu à l'article 3 de l'Accord du 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Article 2

Coût certifié – Coût prévisionnel à terminaison – Application de l'Article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012

2.1. Les Parties fixent à 8 300 millions d'euros le coût de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, certifié conformément au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 et exprimé en valeur janvier 2012. Les coûts associés au coût certifié sont précisés au 2. de l'annexe au présent Protocole additionnel.

2.2. Aux fins d'estimation du coût prévisionnel à terminaison, les coûts associés au coût certifié et établis en valeur janvier 2012 sont, à partir de cette date, actualisés sur la base d'un taux annuel de référence de 1,5% ; ce taux est considéré applicable jusqu'à l'achèvement des travaux définitifs.

Cette actualisation fait l'objet d'une vérification annuelle, à partir de 2012 et jusqu'à l'achèvement des travaux, sur la base de l'indice de référence défini au 3. de l'annexe au présent Protocole additionnel, avec l'ajustement final des éventuels écarts relevés.

2.3. Pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la répartition des coûts entre les Parties, les dépenses réelles associées au coût certifié sont actualisées à la date de valeur janvier 2012, suivant les modalités prévues au 1. de l'annexe au présent Protocole additionnel.

Conformément au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 Janvier 2012, tant que le montant total des dépenses concernées actualisées à la date de valeur janvier 2012 n'excède pas le coût certifié du projet fixé au 2.1., la clef de répartition des dépenses réelles s'établit à 42,1% pour la Partie française et à 57,9% pour la Partie italienne, déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires ; au-delà de ce montant, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne, à l'exception des surcoûts éventuels excédant la limite de 81 millions d'euros retenus pour les travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno, surcoûts qui, conformément au 3ème alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012, sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.

Article 3

Prévention des infiltrations mafieuses et lutte contre la criminalité organisée

Dans le prolongement de l'article 2 de l'Accord du 24 février 2015, les Parties s'engagent à coopérer le plus étroitement possible afin de lutter avec la plus grande fermeté contre la criminalité organisée et de prévenir tout risque ou tentative d'infiltration mafieuse dans le cadre de la passation et de l'exécution des contrats relatifs à la réalisation de la section transfrontalière.

Elles chargent la Commission intergouvernementale de travailler à l'élaboration d'un règlement des contrats d'une extrême rigueur sur ce sujet.

Ce dernier devra notamment :

- s'inspirer des dispositions législatives des deux pays les plus pertinentes en la matière, et notamment de celles prévues en droit italien, vu leur compatibilité avec le droit communautaire, pour exclure les entreprises susceptibles d'être affectées par quelque pratique mafieuse que ce soit ;

- prévoir la mise en place de tous les mécanismes binationaux nécessaires pour permettre la bonne mise en œuvre des règles spécifiques qui auront été arrêtées par le règlement des contrats et pour faciliter la coopération entre les services compétents des deux pays à cette fin.

Ce règlement des contrats sera annexé à l'ensemble formé par l'Accord du 24 février 2015 et par le présent Protocole additionnel, et en fait partie intégrante.

Article 4

Dispositions finales

Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Protocole additionnel, qui prend effet le premier jour du premier mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

L'Accord du 24 février 2015 et le présent Protocole additionnel entrent en vigueur de façon concomitante et constituent ensemble l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001 pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Les dispositions du présent Protocole additionnel priment sur celles des accords du 15 janvier 1996, du 29 janvier 2001, du 30 janvier 2012 et du 24 février 2015 en tant qu'elles leur sont contraires ou s'y substituent.

En foi de quoi, les représentants des Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole additionnel et y ont apposé leur sceau.

Fait à Venise, le 8 mars 2016, en deux exemplaires, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française

Alain Vidalies
Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche

Pour le Gouvernement
de la République italienne

Graziano Delrio
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ANNEXE

1. L'actualisation des dépenses réelles visées à l'article 2 du présent Protocole additionnel est effectuée comme suit:

Les coefficients utilisés pour l'actualisation correspondent aux valeurs prises par l'index de référence I_{NLTL} défini au 3. de la présente annexe.

Si D_{mnc} représente les dépenses en euros courants du mois m de l'année n, la valeur de ces dépenses actualisées à janvier 2012, $D_{mn(01/2012)}$ est prise égale à :

$$D_{mn(01/2012)} = D_{mnc} \times (I_{NLTL(01/2012)} / I_{NLTL(m/n)})$$

où :

- $I_{NLTL(01/2012)}$ est égal à la valeur prise par l'index I_{NLTL} en janvier 2012 ;
- $I_{NLTL(m/n)}$ est égal à la valeur prise par l'index I_{NLTL} au mois m de l'année n.

2. Dépenses comprises dans le coût certifié du projet

a. Le coût certifié du projet fixé au premier alinéa de l'article 2 du présent Protocole additionnel comprend toutes les dépenses liées à la réalisation de la section transfrontalière, y compris les coûts du Promoteur public (TELT) et la contribution pour la réalisation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno, dans la limite de 81 millions euros, telle que définie à l'article 18 de l'Accord du 30 Janvier 2012;

b. Les seules dépenses non prises en compte dans le coût certifié du projet sont :

   i. les dépenses d'acquisitions foncières, de déviations de réseau et de mesures d'accompagnement, pour un montant total de 309 millions d'euros en valeur janvier 2012, qui, en application du deuxième alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012, sont prises en charge par chacune des deux Parties sur son territoire, déduction faite de la contribution de l'Union européenne ;

   ii. les dépenses du programme d'activités d'études, reconnaissances et travaux préliminaires telles qu'inscrites au budget 2015 validé par le Conseil d'administration de Lyon Turin Ferroviaire du 9 décembre 2014 et qui sont effectivement subventionnées à 50 % par l'Union européenne. Ces dépenses sont financées à parts égales entre les deux Parties

   iii. les frais financiers éventuels pouvant résulter de la conclusion, par TELT, d'emprunts bancaires destinés à couvrir les besoins de trésorerie de toute nature liés à la réalisation du projet, dans l'attente des versements des sommes dues à TELT en application du planning financier prévisionnel en vigueur, validé par les deux Parties. Ces frais financiers éventuels font l'objet d'une comptabilité dédiée, tenue par TELT. Chaque Etat prend à sa charge les frais financiers imputables à sa contribution, y compris les frais financiers imputables au versement de la subvention européenne relative à chaque Etat.

3. Modalités de détermination de la valeur de l'index I_{NLTL} applicable aux dépenses

3.1. Structure de coûts et principe d'indexation

L'index de coût d'investissement du projet I_{NLTL} prend en compte les évolutions des conjonctures dans les deux pays et la décomposition des coûts, entre les pays et par nature de travaux.

Pour la partie française, les index suivants sont utilisés pour estimer l'évolution du prix de l'ouvrage:

- Génie Civil :
    - Travaux en souterrain = Index TP 05b
    - Travaux en surface = Index TP 01
- Equipements = Index TP 01
- Acquisition foncières et mesures d'accompagnement = Index des Prix à la Consommation hors tabac (IPC hors tabac)
- Management du projet = Index Ingénierie SYNTEC.

Pour la partie italienne, des index analogues sont utilisés, comprenant les mêmes composantes sur la base d'indices italiens.

3.2. Index I_{NLTL}

I_{NLTL} est exprimé comme suit:

$$I_{NLTL} = \Sigma_{X=IT,FR} [P_{TS,X}.I_{TS,X} + P_{TE,X}.I_{TE,X} + P_{EQ,X}.I_{EQ,X} + P_{AA,X}.I_{AA,X} + P_{MP,X}.I_{MP,X}]$$

Avec : $P_{Y,X}$ le poids de la composante Y pour la partie X

$I_{Y,X}$ l'index de la composante Y pour la partie X

TS le Génie Civil - Travaux Souterrains

TE les Génie Civil - Travaux Extérieurs

EQ les équipements

AA les acquisitions et mesures d'accompagnement

MP le management de projet

Avec $\Sigma_{X=IT,FR \text{ et } Y=TS, TE, EQ, AA, MP} [P_{Y,X}] = 1$

Pour établir l'index, la décomposition du coût d'investissement selon les proratas issus du projet de référence est utilisée, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Catégories de coûts	France	Italie	Total
Génie Civil + environnement + déviations réseaux	49,1%	21,3%	70,3%
- dont : Travaux en souterrains	44,1%	15,4%	59,5%
- dont : Travaux en extérieur	5,0%	5,9%	10,8%
Equipements + ligne historique	14,0%	6,4%	20,4%
Acquisitions foncières et mesures d'accompagnement	1,3%	2,3%	3,6%
Management du projet (TELT)	3,1%	2,5%	5,6%
Total	67,5%	32,5%	100,0%

Ce qui donne pour la valeur de l'index de référence du mois m de l'année n, en fonction des index relatifs au même mois de la même année des différentes composantes :

$$I_{NLTL(m/n)} = 44{,}1\% \times I_{\text{génie civil – travaux souterrains, Fr (m/n)}} + 15{,}4\% \times I_{\text{génie civil – travaux souterrains, It (m/n)}}$$
$$+ 5{,}0\% \times I_{\text{génie civil – travaux extérieurs, Fr (m/n)}} + 5{,}9\% \times I_{\text{génie civil – travaux extérieurs, It (m/n)}}$$
$$+ 14{,}0\% \times I_{\text{équipements, Fr (m/n)}} + 6{,}4\% \times I_{\text{équipements, It (m/n)}}$$
$$+ 1{,}3\% \times I_{\text{acquisitions - accompagnement, Fr (m/n)}} + 2{,}3\% \times I_{\text{acquisitions - accompagnement, It (m/n)}}$$
$$+ 3{,}1\% \times I_{\text{management, Fr (m/n)}} + 2{,}5\% \times I_{\text{management, It (m/n)}}$$

3.3. Détails méthodologiques

L'index du coût d'investissement du projet INLTL est construit en plusieurs étapes comme suit :

1. Collecte pour la France de l'historique des index TP01 et TP05b de l'INSEE et de chacune de leurs composantes ainsi que des pondérations attribuées à chacune ;
2. Reconstitution pour la France d'un index TP01 et TP05b ;
3. Collecte pour l'Italie de l'historique des indices des mêmes composantes;
4. Reconstitution pour l'Italie d'un équivalent aux index TP01 et TP05b ;
5. Calcul de l'index du projet INLTL résultant ;

3.3.1. Composantes des index TP

Les index TP publiés par l'INSEE sont constitués de plusieurs composantes représentant à la fois l'évolution:

- de la main d'œuvre dans la construction;
- du coût à la consommation des services de transport;
- du coût à la consommation des frais divers;
- du coût à la consommation des énergies et carburants;
- du prix à la production des matériaux;
- du prix à la production des matériels ;

Le poids de chaque composante est détaillé dans le tableau suivant : les composantes liées au matériel ainsi que les salaires représentent respectivement 62% et 53% des index TP01 et TP05b, les matériaux comptent respectivement pour 22% et 26% dans ces index.

Chacune de ces composantes correspond à un indice publié par l'INSEE.

Les index TP peuvent donc être reconstitués à partir de ces sources pour la France. L'estimation d'index équivalents TP pour l'Italie nécessite de trouver des indices correspondant pour chaque composante comme décrit dans le paragraphe suivant.

Tableau 2 : Composantes des index TP01 et TP05b (Insee) - Tabella 2 Componenti degli indici TP01 e TP05b (Insee)

Composante / Poids **Componente / Peso**	**TP01**	**TP05b**
Sables et graviers d'alluvion Sabbie e ghiaie	9 %	10 %
Barres pour béton armé Barre per cemento armato	3 %	3 %
Bitume et braies Bitumi e catrami	2 %	0 %
Ciments CPA + CPJ Cementi CPA + CPJ	6 %	13 %
Pièces de fonderie en fonte Pezzi di fonderia in ghisa	2 %	0 %
Electricité basse tension Elettricità bassa tensione	0 %	2 %
Fioul domestique Combustibile domestico	4 %	0 %
Gazole Gasolio	2 %	4 %
Machines pour l'extraction ou la construction Macchine per l'estrazione o la costruzione	9 %	10 %
Véhicules automobiles Automobili	9 %	10 %
Frais divers Spese diverse	6 %	8 %
Transports Trasporti	4 %	7 %
Salaires et charges Retribuzioni e contributi	44 %	33 %

3.3.2. Équivalences entre indices nationaux

La base de données de l'INSEE et de l'ISTAT permettent d'établir simplement les correspondances entre les indices qui composent les index TP français et leurs équivalents reconstitués pour l'Italie.

• Pour l'INSEE, les indices relevés correspondent aux sources actuelles utilisées pour calculer les indices TP ;

• Pour l'ISTAT, les indices relevés correspondent au mieux aux indices INSEE et en cas d'indisponibilité, aux indices équivalents à un degré de finesse moindre.

Les indices de coût du travail (construction et ingénierie) sont collectés auprès d'Eurostat pour l'Italie car l'ISTAT ne publie pas de données désaisonnalisées à ce sujet. Par souci de cohérence, la même source est utilisée pour la France.

Toute modification qui serait opérée par l'INSEE, l'ISTAT ou Eurostat dans les indices utilisés pour déterminer l'index de référence I_{NLTL} postérieurement à la date de signature du présent Protocole additionnel s'appliquera.

3.3.3. Reconstitution des index TP

Avec les équivalences et indices collectés précédemment pour l'Italie, il est possible de reconstituer des index TP pour l'Italie.

$TP = P_{SA}.I_{SA} + P_{MX}.I_{MX} + P_{ML}.I_{ML} + P_{TR}.I_{TR} + P_{EN}.I_{EN} + P_{FD}.I_{FD}$

Avec: Ix l'indice de coût du poste X et Px le poids de l'indice X dans l'index TP

SA les coûts salariaux de construction

MX les coûts de production des matériaux qui se déclinent comme suit :

- Pour TP05b : $P_{MX}.I_{MX} = P_{CM}.I_{CM} + P_{SG}.I_{SG} + P_{BC}.I_{BC}$
    - CM les coûts de production des Ciments
    - SG les coûts de production des Sables et Graviers
    - BC les coûts de production des Barres Crénelées et nervurées
- Pour TP01 : $P_{MX}.I_{MX} = P_{CM}.I_{CM} + P_{SG}.I_{SG} + P_{BC}.I_{BC} + P_{BI}.I_{BI} + P_{PF}.I_{PF}$
    - BI les coûts de production de Bitumes
    - PF les coûts de production des Pièces de Fonderie

ML les coûts de production de matériel qui se déclinent comme suit:

- $P_{ML}.I_{ML} = P_{MC}.I_{MC} + P_{VA}.I_{VA}$
    - MC les prix à la production de machines pour l'extraction ou la construction
    - VA les prix à la production de véhicules automobiles

TR les coûts de consommation des transports de fret routier;

EN les coûts de consommation d'énergie qui se déclinent comme suit :

- Pour TP05b : $I_{EN} = P_{GO}.I_{GO} + P_{EL}.I_{EL}$
    - GO les coûts de consommation de gasoil
    - EL les coûts de consommation d'électricité
- Pour TP01 : $P_{EN}.I_{EN} = P_{GO}.I_{GO} + P_{FD}.I_{FD}$
    - FD les coûts de consommation de fioul domestique

FD les coûts de frais divers;

Avec $P_{SA} + P_{MX} + P_{ML} + P_{TR} + P_{EN} + P_{FD} = 1$

Protocollo addizionale

tra

Il Governo della Repubblica francese

e

Il Governo della Repubblica italiana

all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi

della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Lione - Torino

Il Governo della Repubblica francese

e

il Governo della Repubblica italiana

qui di seguito designati "le Parti",

Vista la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione,

Vista la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali,

Considerato il Regolamento UE n°1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa,

Considerato l'Accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi, relativo alla costituzione della Commissione intergovernativa per la preparazione della realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione,

Considerato l'Accordo firmato il 29 gennaio 2001 a Torino per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e segnatamente il suo articolo 4, in seguito "Accordo del 29 gennaio 2001",

Considerato l'Accordo firmato il 3 dicembre 2004 a Roma sulla sicurezza negli studi per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione,

Considerato l'Accordo firmato il 30 gennaio 2012 a Roma per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e segnatamente il terzo comma dell'articolo 1, in seguito "Accordo del 30 gennaio 2012",

Considerato l'Accordo firmato il 24 febbraio 2015 a Parigi per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, in seguito "Accordo del 24 febbraio 2015",

Prendendo atto delle proposte della Commissione intergovernativa,

Hanno convenuto le seguenti disposizioni:

Articolo 1

Oggetto

Conformemente alla volontà congiunta delle Parti, il presente Protocollo addizionale è da intendersi come il protocollo addizionale da concludere tramite uno scambio di lettere come previsto all'articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Articolo 2

Costo certificato – Costo previsionale a fine lavori – Applicazione dell'Articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012

2.1. Le Parti fissano il costo di 8.300 milioni di euro della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, certificato ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta gennaio 2012. I costi relativi al costo certificato sono precisati al punto 2. dell'allegato al presente Protocollo addizionale.

2.2. Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi.

Tale attualizzazione è soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino al completamento dei lavori, sulla base dell'indice di riferimento come definito al punto 3. dell'allegato al presente Protocollo addizionale con adeguamento finale degli eventuali scostamenti rilevati.

2.3. Per l'attuazione delle disposizioni relative alla ripartizione dei costi tra le Parti, le spese reali relative al costo certificato sono attualizzate alla data di valuta gennaio 2012, secondo le modalità come definite al punto 1. dell'allegato al presente Protocollo addizionale.

Ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, fin quando l'ammontare totale delle suddette spese attualizzate alla data di valuta gennaio 2012 non supera il costo certificato del progetto stabilito al punto 2.1., la chiave di ripartizione delle spese reali è del 57,9% per la Parte italiana e del 42,1% per la Parte francese, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie; oltre tale importo, i costi saranno ripartiti in parti uguali tra la Parte italiana e la Parte francese, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno eccedenti il limite di 81 milioni di euro che, conformemente al terzo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sono totalmente a carico della Parte italiana.

Articolo 3

Prevenzione delle infiltrazioni mafiose e contrasto della criminalità organizzata

In applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, le Parti s'impegnano a cooperare più strettamente per contrastare con grande fermezza la criminalità organizzata e prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera.

In tal senso, conferiscono alla Commissione intergovernativa l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti estremamente rigoroso in materia.

Tale regolamento dovrà in particolare:

- trarre ispirazione dalle più pertinenti legislazioni in materia vigenti in entrambi i paesi, in particolare facendo riferimento alle norme previste nell'ordinamento giuridico italiano, vista la loro compatibilità con il diritto comunitario, volte ad escludere le imprese che potrebbero essere interessate da qualunque pratica mafiosa;

- prevedere l'attuazione di tutti i meccanismi binazionali necessari per permettere la corretta applicazione delle norme specifiche che saranno state definite dal regolamento dei contratti e per facilitare la cooperazione tra i servizi competenti dei due paesi a questo scopo.

Il suddetto regolamento dei contratti verrà allegato al complesso formato dall'Accordo del 24 febbraio 2015 e dal presente Protocollo addizionale, diventandone parte integrante.

Articolo 4

Disposizioni finali

Ciascuna delle Parti notifica all'altra il completamento delle procedure costituzionali previste per quanto concerne l'entrata in vigore del presente Protocollo addizionale, che prende effetto il primo giorno del primo mese successivo al giorno della ricezione della seconda notifica.

L'Accordo del 24 febbraio 2015 e il presente Protocollo addizionale entrano in vigore in modo concomitante e costituiscono insieme il protocollo addizionale di cui all'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001 per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Le disposizioni del presente Protocollo addizionale prevalgono su quelle degli accordi del 15 gennaio 1996, del 29 gennaio 2001, del 30 gennaio 2012 e del 24 febbraio 2015 nella misura in cui sono ad esse contrarie o le sostituiscono.

In fede di che, i rappresentanti delle Parti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Protocollo addizionale e vi hanno apposto il loro sigillo.

Fatto a Venezia, il 8 marzo 2016, in due copie, in lingua francese e italiana, i due testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica francese

Alain Vidalies
Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche

Per il Governo
della Repubblica italiana

Graziano Delrio
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ALLEGATO

1. L'attualizzazione delle spese reali di cui all'articolo 2 del presente Protocollo addizionale è effettuata secondo i seguenti parametri:

I coefficienti utilizzati per l'attualizzazione corrispondono ai valori assunti dall'indice di riferimento I_{NLTL} definito nel punto 3. del presente allegato.

Se D_{mnc} rappresenta le spese in euro correnti del mese m dell'anno n, il valore di queste spese attualizzate a gennaio 2012, $D_{mn(01/2012)}$ viene considerato pari a:

$$D_{mn(01/2012)} = D_{mnc} \times (I_{NLTL(01/2012)} / I_{NLTL(m/n)})$$

in cui:

- $I_{NLTL(01/2012)}$ è pari al valore assunto dall'indice I_{NLTL} nel gennaio 2012 ;
- $I_{NLTL(m/n)}$ è pari al valore assunto dall'indice I_{NLTL} nel mese m dell'anno n.

2. Spese incluse nel costo certificato del progetto:

a. Il costo certificato del progetto di cui al primo comma dell'articolo 2 del presente Protocollo addizionale comprende l'insieme delle spese legate alla realizzazione della sezione transfrontaliera, compresi i costi del Promotore pubblico (TELT) e il contributo per la realizzazione dei lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno, nel limite della stima di 81 milioni di euro, definita all'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012;

b. Le sole spese non prese in considerazione nel costo certificato del progetto sono:

   i. le spese per acquisizioni fondiarie, interferenze di reti e misure di accompagnamento, per complessivi 309 milioni di euro a valore gennaio 2012, che, in applicazione del secondo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, sono a carico di ciascuna delle Parti sul proprio territorio, al netto del contributo dell'Unione europea;

   ii. le spese del programma di attività di studi, ricognizioni e lavori preliminari iscritte nel bilancio 2015 convalidato dal Consiglio di amministrazione di "Lyon Turin Ferroviaire" del 9 dicembre 2014 e che sono effettivamente sovvenzionate al 50 % dall'Unione europea. Tali spese sono finanziate in parti uguali dalle due Parti;

   iii. gli eventuali oneri finanziari risultanti dall'accensione, da parte di TELT, di mutui destinati a coprire i fabbisogni di tesoreria di qualsiasi natura legati alla realizzazione del progetto, nelle more dei versamenti delle somme dovute a TELT in applicazione della programmazione finanziaria previsionale in vigore, convalidata dalle due Parti. Tali eventuali oneri finanziari richiedono una contabilità specifica, tenuta da TELT. Ciascuno Stato si assume gli oneri finanziari attribuibili al versamento del suo contributo, ivi compresi gli oneri finanziari attribuibili al versamento della sovvenzione europea relativa a ciascuno Stato.

3. Modalità di determinazione del valore dell'indice di riferimento I_{NLTL} applicabile alle spese

3.1. Struttura dei costi e principi di indicizzazione

L'indice del costo d'investimento del progetto I_{NLTL} prende in considerazione le evoluzioni delle congiunture in entrambi i paesi e la scomposizione dei costi, tra i paesi e per natura dei lavori.

Per la parte francese, sono stati utilizzati i seguenti indici per stimare l'evoluzione del prezzo dell'opera:

- Opere Civile:
    - Lavori in sotterraneo = Indice (Lavori pubblici) TP 05b
    - Lavori all'aperto = Indice TP 01
- Impianti = Indice TP 01
- Acquisizioni fondiarie e misure di accompagnamento = Indice dei Prezzi al Consumo, tabacco escluso (IPC tabacco escluso)
- Gestione del progetto = Indice Ingegneria SYNTEC.

Per la parte italiana, vengono utilizzati indici analoghi che comprendono le stesse componenti sulla base di indici italiani.

3.2 Indice I_{NLTL}

I_{NLTL} è espresso come segue:

$$I_{NLTL} = \Sigma_{X=IT,FR} [P_{TS,X}.I_{TS,X} + P_{TE,X}.I_{TE,X} + P_{EQ,X}.I_{EQ,X} + P_{AA,X}.I_{AA,X} + P_{MP,X}.I_{MP,X}]$$

Con : $P_{Y,X}$ il peso della componente Y per la parte X

$I_{Y,X}$ l'indice della componente Y per la parte X

TS le Opere Civili - Lavori Sotterranei

TE le Opere Civili – Lavori Esterni

EQ gli impianti

AA le acquisizioni e misure di accompagnamento

MP la gestione del progetto

Con $\Sigma_{X=IT,FR \text{ e } Y=TS, TE, EQ, AA, MP} [P_{Y,X}] = 1$

Per definire l'indice, è utilizzata la composizione del costo d'investimento secondo le proporzioni definite nel progetto di riferimento, come indicato nella tabella qui sotto:

Categorie di costi	Francia	Italia	Totale
Opere civili + ambiente + risoluzione interferenze	49,1%	21,3%	70,3%
- di cui: Lavori sotterranei	44,1%	15,4%	59,5%
- di cui: Lavori esterni	5,0%	5,9%	10,8%
Impianti + linea storica	14,0%	6,4%	20,4%
Acquisizioni fondiarie e misure di accompagnamento	1,3%	2,3%	3,6%
Gestione del progetto (TELT)	3,1%	2,5%	5,6%
Totale	67,5%	32,5%	100,0%

Questo il risultato per il valore dell'indice di riferimento del mese m dell'anno n, a seconda degli indici relativi allo stesso mese dello stesso anno delle varie componenti:

$$I_{NLTL(m/n)} = 44{,}1\% \times I_{\text{opere civile – lavori sotterranei, Fr (m/n)}} + 15{,}4\% \times I_{\text{opere civile – lavori sotterranei, It (m/n)}}$$
$$+ 5{,}0\% \times I_{\text{opere civile– lavori esterni, Fr (m/n)}} + 5{,}9\% \times I_{\text{opere civile– lavori esterni, It (m/n)}}$$
$$+ 14{,}0\% \times I_{\text{impianti, Fr (m/n)}} + 6{,}4\% \times I_{\text{impianti, It (m/n)}}$$
$$+ 1{,}3\% \times I_{\text{acquisizioni - accompagnamento, Fr (m/n)}} + 2{,}3\% \times I_{\text{acquisizioni - accompagnamanto, It (m/n)}}$$
$$+ 3{,}1\% \times I_{\text{gestione, Fr (m/n)}} + 2{,}5\% \times I_{\text{gestione, It (m/n)}}$$

3.3 Dettagli metodologici

L'indice del costo d'investimento del progetto I_{NLTL} viene costruito seguendo le seguenti fasi:

1. Raccolta per la Francia della serie storica degli indici TP01 e TP05b dell'INSEE e di ogni loro componente con le relative ponderazioni attribuite ;
2. Ricostituzione per la Francia di un indice TP01 e TP05b;
3. Raccolta per l'Italia degli indicatori storici delle stesse componenti;
4. Ricostruzione per l'Italia di un equivalente degli indici TP01 e TP05b;
5. Calcolo dell'indice risultante per il progetto NLTL;

3.3.1. Componenti degli indici Lavori Pubblici (TP)

Gli indici Lavori Pubblici (TP) pubblicati dall'INSEE sono costituiti da diverse componenti che ne rappresentano l'evoluzione:

- della manodopera nella costruzione;
- del costo al consumo dei servizi di trasporto;
- del costo al consumo delle spese varie;
- del costo al consumo delle energie e dei carburanti;
- del prezzo alla produzione dei materiali;
- del prezzo alla produzione delle attrezzature.

Il peso di ogni componente viene dettagliato nella tabella successiva: le componenti legate alle attrezzature e alle retribuzioni rappresentano rispettivamente il 62% e il 53% degli indici TP01 e TP05b, i materiali rappresentano rispettivamente il 22% e 26% di questi indici.

Ogni componente corrisponde ad un indicatore pubblicato dall'INSEE.

Gli indici Lavori Pubblici possono pertanto essere ricostituiti a partire da queste fonti per la Francia. La stima di indici equivalenti Lavori Pubblici (TP) per l'Italia richiede di trovare degli indicatori equivalenti per ogni componente come specificato nel paragrafo successivo.

Tableau 2 : Composantes des index TP01 et TP05b (Insee) - Tabella 2 Componenti degli indici TP01 e TP05b (Insee)

Composante / Poids Componente / Peso	TP01	TP05b
Sables et graviers d'alluvion Sabbie e ghiaie	9 %	10 %
Barres pour béton armé Barre per cemento armato	3 %	3 %
Bitume et braies Bitumi e catrami	2 %	0 %
Ciments CPA + CPJ Cementi CPA + CPJ	6 %	13 %
Pièces de fonderie en fonte Pezzi di fonderia in ghisa	2 %	0 %
Electricité basse tension Elettricità bassa tensione	0 %	2 %
Fioul domestique Combustibile domestico	4 %	0 %
Gazole Gasolio	2 %	4 %
Machines pour l'extraction ou la construction Macchine per l'estrazione o la costruzione	9 %	10 %
Véhicules automobiles Automobili	9 %	10 %
Frais divers Spese diverse	6 %	8 %
Transports Trasporti	4 %	7 %
Salaires et charges Retribuzioni e contributi	44 %	33 %

3.3.2. Equivalenze tra indici nazionali

La banca dati dell'INSEE e dell'ISTAT permette di definire semplicemente le corrispondenze tra gli indicatori che compongono gli indici Lavori Pubblici (TP) ed i loro equivalenti ricostituiti per l'Italia.

• Per l'INSEE, gli indicatori rilevati corrispondono alle fonti attuali utilizzate per calcolare gli indici Lavori Pubblici (TP);

• Per l'ISTAT, gli indicatori rilevati corrispondono il più possibile agli indicatori INSEE e in caso d'indisponibilità, agli indicatori equivalenti con un livello di precisione appena inferiore.

Gli indicatori relativi al costo di lavoro (costruzione e ingegneria) sono raccolti presso Eurostat per l'Italia, in quanto l'ISTAT non pubblica nessun dato destagionalizzato a riguardo. Per motivi di coerenza, la stessa fonte è utilizzata per la Francia.

Ogni modifica che sarebbe operata dall'INSEE, l'ISTAT o Eurostat negli indicatori utilizzati per determinare l'indice di riferimento INLTL posteriormente alla data di firma del presente Protocollo addizionale si applicherà.

3.3.3 Ricostituzione degli indici TP

Con le equivalenze e gli indicatori raccolti precedentemente per l'Italia è possibile ricostituire gli indici Lavori Pubblici (TP) per l'Italia.

$TP = P_{SA}.I_{SA} + P_{MX}.I_{MX} + P_{ML}.I_{ML} + P_{TR}.I_{TR} + P_{EN}.I_{EN} + P_{FD}.I_{FD}$

Con: Ix l'indicatore di costo della categoria X e Px il peso dell'indicatore X nell'indice Lavori Pubblici (TP)

SA gli oneri salariali relativi alla costruzione

MX i costi di produzione dei materiali che si suddividono come segue:

- Per TP05b : $P_{MX}.I_{MX} = P_{CM}.I_{CM} + P_{SG}.I_{SG} + P_{BC}.I_{BC}$
  - CM i costi di produzione dei Cementi
  - SG i costi di produzione delle Sabbie e Ghiaie
  - BC i costi di produzione delle Barre d'acciaio per cemento armato
- Per TP01 : $P_{MX}.I_{MX} = P_{CM}.I_{CM} + P_{SG}.I_{SG} + P_{BC}.I_{BC} + P_{BI}.I_{BI} + P_{PF}.I_{PF}$
  - BI i costi di produzione dei Bitumi
  - PF i costi di produzione dei Pezzi di Fonderia

ML i costi di produzione delle attrezzature che sono suddivisi come segue:

- $P_{ML}.I_{ML} = P_{MC}.I_{MC} + P_{VA}.I_{VA}$
  - MC i prezzi di produzione delle macchine destinate all'estrazione o alla costruzione
  - VA i prezzi di produzione degli autoveicoli

TR i costi relativi al consumo di trasporto merci stradale ;

EN i costi relativi al consumo di energia che si suddividono come segue:

- Per TP05b : $I_{EN} = P_{GO}.I_{GO} + P_{EL}.I_{EL}$
  - GO i costi di consumo di gasolio
  - EL i costi di consumo di elettricità
- Per TP01 : $P_{EN}.I_{EN} = P_{GO}.I_{GO} + P_{FD}.I_{FD}$
  - FD i costi di consumo del combustibile domestico

FD i costi di spese varie;

Con $P_{SA} + P_{MX} + P_{ML} + P_{TR} + P_{EN} + P_{FD} = 1$

LIST OF ANNEXES

Cross-border section of the new Turin-Lyon line

Turin-Lyon [redacted]

B 2.1 - Delibera CIPE_57 2011

Classe di rimborsabilità: A

Prezzo ex factory (IVA esclusa): € 13,69

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 22,60

Validità del contratto: 24 mesi

Sconto obbligatorio alle strutture pubbliche sul prezzo Ex Factory come da condizioni negoziali.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale PLAVIX (clopidogrel): è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR)

Art. 3.

Soggetto a PHT Prontuario della distribuzione diretta, di cui all'allegato 2 e successive modifiche, alla determinazione 29 ottobre 2004 pubblicata nelsupplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004.

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio

Roma, 8 novembre 2011

Il direttore generale: RASI

11A14940

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione - Sezione internazionale. Parte comune Italo-Francese - Tratta in territorio italiano approvazione del progetto preliminare. (CUP C11J05000030001). (Deliberazione n. 57/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN - *T)* e vista la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la suddetta decisione n. 1692/96/CE;

Vista la decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008 della Commissione europea, con la quale è stata approvata la concessione di un contributo finanziario a favore del progetto nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunziato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 64/2001) e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 27 settembre 2002, n. 228, concernente la «ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001»;

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti «Codice dei contratti pubblici»), così come da ultimo modificato dal decreto-legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 13 dicembre 2010, n. 220, concernente «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011)» e visto in particolare l'art. 1, comma 62, che prevede che «fino alla definizione del nuovo accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, integrativo di quello ratificato ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228, la società Rete ferroviaria italiana S.p.A. è autorizzata a destinare l'importo massimo di 35,6 milioni di euro a valere sulle risorse disponibili indicate nel contratto di programma 2007-2011, e successivi aggiornamenti, per far fronte, limitatamente alla fase di studi e progettazione, ai maggiori oneri a carico dello Stato italiano derivanti dal cambiamento di tracciato sul territorio nazionale»;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle opere strategiche, che includeva all'allegato 1 nell'ambito del «Sistema valichi» la infrastruttura ferroviaria «Frejus» con un costo di 1.807,6 milioni di euro e all'allegato 2 concernente l'articolazione del programma per regioni e per macrotipologie, tra i corridoi ferroviari della regione Piemonte, la «Tratta AV Torino-Lyon»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 5 dicembre 2003, n. 113 (*Gazzetta Ufficiale* n. 98/2004), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione», sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), all'allegato 1, nell'ambito del «Sistema valichi» conferma l'infrastruttura ferroviaria «Frejus» con un costo aggiornato di 2.278 milioni di euro;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica che include l'opera in esame nella «Tabella 1 - Aggiornamento del programma infrastrutture strategiche luglio 2010» e nella «Tabella 2 - Programma infrastrutture strategiche: opere da avviare entro il 2013»;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 86 (*Gazzetta Ufficiale* n. 79/2011), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo della Maddalena quale opera propedeutica alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 2 agosto 2011, n. 30239, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento all'esame;

Vista la nota 2 agosto, n. 30291, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Viste le note 2 agosto 2011, n. 19469 e n. 88854, del Ministero dell'economia e delle finanze, con le quali, valutato positivamente il progetto per i profili tecnici, è stata ravvisata l'opportunità di procedere all'approvazione del progetto preliminare ai sensi dell'art. 165 del Codice dei contratti pubblici, e l'esigenza di sottoporre all'esame di questo Comitato gli aspetti finanziari e le forme di copertura dell'opera, non appena sarà individuata la ripartizione dei costi a carico di ciascuno Stato;

Considerato che il 29 gennaio 2001 — sulla base della proposta della Commissione intergovernativa italo-francese, istituita a Parigi il 15 gennaio 1996 per la preparazione della realizzazione della linea ferroviaria fra Torino e Lione — è stato firmato a Torino un «Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione», ratificato successivamente dal Parlamento francese con legge 28 febbraio 2002, n. 2002-91 e dal Parlamento italiano con legge 27 settembre 2002, n. 228, ed entrato in vigore il 1° maggio 2003;

Considerato che, in applicazione dell'art. 6 di detto accordo, i gestori delle infrastrutture italiana e francese hanno creato una «Società per azioni semplificata», la Lyon Turin Ferroviarie S.A.S. (nel prosieguo «LTF»), cui viene affidata la conduzione di studi, ricognizioni e lavori preliminari necessari alla definizione del progetto della parte comune del collegamento;

Considerato che l'opera è inclusa tra i progetti prioritari di cui alla citata decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 aprile 2004;

Considerato che l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le «infrastrutture di preminente interesse nazionale» che interessano il territorio regionale e che rivestono carattere strategico per la medesima regione Piemonte e nella rimodulazione dell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Piemonte, approvata con deliberazione della giunta regionale in data 7 giugno 2011;

Considerato che l'opera all'esame è inclusa nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A.), sul quale questo Comitato si è espresso con delibera n. 27/2010, nelle tabelle:

«opere in corso: A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità» con i seguenti progetti ferroviari:

«Alpentunnel GEIE Nuova linea Torino-Lione» con un costo di 43 milioni di euro (disponibili e già contabilizzati);

«Nuova linea Torino-Lione (studi e indagini opzionali e quota finanziata comprensiva delle risorse TEN la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)» con un costo di 916 milioni di euro, interamente coperto anche grazie al contributo finanziario comunitario;

«opere programmatiche»: tabella 04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità», con riferimento al progetto ferroviario «Nuova linea Torino-Lione (completamento)», con un costo di 8.950 milioni di euro da reperire a carico dello Stato;

Considerato che con la decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008 la Commissione europea ha approvato la concessione di un contributo finanziario a favore del progetto «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese»;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il nuovo collegamento internazionale Torino-Lione è incluso nel programma delle infrastrutture strategiche con delibera n. 121/2001;

che con delibera n. 113/2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione», sezione internazionale, tratta confine di Stato-Bruzolo;

che, a seguito delle manifestazioni di dissenso del territorio e di opposizione alla realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus nel dicembre del 2005, i lavori di scavo all'imbocco del cunicolo sono stati sospesi e al fine di assicurare l'opportuno coinvolgimento del territorio nella fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, è stato istituito con le comunità locali un Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione,

che ha individuato una soluzione progettuale che prevede lo sbocco del tunnel di base nel comune di Susa, con successiva interconnessione alla linea storica nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino, e lo spostamento dell'imbocco del cunicolo esplorativo nel massiccio d'Ambin da Venaus a Chiomonte (località La Maddalena);

che, al fine di tenere conto delle citate modifiche del tracciato, il soggetto aggiudicatore (LTF) ha elaborato un nuovo progetto preliminare della parte comune dell'opera;

che il progetto della predetta parte comune è destinato a un traffico di tipo misto (viaggiatori, merci a Autostrada ferroviaria - *AF)* ed è dimensionato per una velocità di base di 220 km/h per i treni viaggiatori e di 100-120 km/h per i merci e AF;

che la sagoma ferroviaria è conseguentemente concepita per accogliere i treni AF «grand gabarit», che raggiungono i 5,2 m di altezza sopra il piano del ferro;

che lo sviluppo attuale del tracciato della parte comune del collegamento internazionale Torino-Lione ha un'estensione di circa 84 km, di cui oltre 35 km in territorio italiano, e si compone delle seguenti «sezioni»:

Interconnessione Saint-Jean de Maurienne;

Tunnel di base (57 *km)*;

Stazione di Susa e attraversamento della piana;

Tunnel dell'Orsiera;

Interconnessione Chiusa San Michele;

che in particolare il Tunnel di base è costituito da due gallerie monobinario, con sezione utile di circa 43 mq, disposte secondo un interasse variabile tra 30 e 80 m e che a intervalli di 333 metri sono previsti collegamenti pedonali tra le due gallerie;

che lungo l'intero Tunnel di base sono previsti:

la stazione di servizio in sotterraneo di Modane con funzione anche di area di sicurezza, con relativo pozzo di ventilazione e discenderia per l'accesso dall'esterno di soccorritori/manutentori;

le aree di sicurezza sotterranee di La Praz e di Clarea con relative discenderie per l'accesso dei manutentori/soccorritori;

la discenderia di St. Martin la Porte per la ventilazione e l'accesso di manutentori/soccorritori;

che in particolare l'area di sicurezza di Clarea prevede, oltre alla galleria della Maddalena, anche un pozzo di ventilazione;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, Sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano»;

che la tratta in territorio italiano si estende per circa 35,3 km e comprende:

il Tunnel di base, dal confine di Stato allo sbocco di Susa (12,2 km circa);

il nodo di Susa con la stazione internazionale, che include un collegamento pedonale tra la nuova linea e la linea storica, e l'area tecnica di sicurezza (2,8 km circa);

il Tunnel dell'Orsiera di circa 19,2 km, con le medesime caratteristiche del Tunnel di base);

l'area di sicurezza della Piana delle Chiuse, in corrispondenza della quale si trova l'interconnessione alla linea storica, a Chiusa di San Michele (1,1 km circa);

che la stazione internazionale di Susa si configura come un nodo intermodale stradale (autostradale e locale), ferroviario (internazionale e locale) e ciclabile, caratterizzato dalla presenza di aree di sosta per bus, taxi, veicoli privati, aree pedonali e zone verdi;

che con riferimento allo smaltimento del materiale di scavo eccedente, sulla base di approfondimenti richiesti dalla commissione VIA, è stato ipotizzato un sistema di trasporto e messa a dimora con utilizzo di aree a Est di Torino, adiacenti a linee ferroviarie in esercizio, e trasporto per ferrovia, in alternativa al trasporto per teleferica nel sito della Carriere du Paradis, con eliminazione della relativa area di cantiere di Prato Giò come punto di partenza;

che in data 10 agosto 2010 il soggetto aggiudicatore ha dato avviso di avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale, alla localizzazione e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 mediante pubblicazione su un quotidiano a tiratura nazionale (Il Sole 24 *Ore)* nonché su due quotidiani a tiratura locale (La Stampa edizione di Torino e la Repubblica edizione di Torino);

che nella medesima data il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla regione Piemonte, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - struttura tecnica di missione e a tutte le amministrazioni aventi titolo a esprimere valutazioni o pareri sullo stesso nonché ai gestori di opere interferenti;

che a seguito di richieste della Commissione tecnica VIA-VAS, in data 24 gennaio 2011, la documentazione integrativa relativa allo svincolo di Chiomonte, alla utilizzazione come sistema di trasporto del materiale di risulta della linea ferroviaria esistente, ivi compresi i tratti dismessi o semiabbandonati, alla utilizzazione del sito di area estrattiva dismessa (Caprie) come sito di deposito definitivo, è stata trasmessa ai fini della integrazione della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, dandone evidenza mediante pubblicazione di avvisi al pubblico su un quotidiano a tiratura nazionale (Il Sole 24 *Ore)* nonché su due quotidiani a tiratura locale (La Stampa edizione di Torino e la Repubblica edizione di Torino);

che la regione Piemonte ha espresso, con delibera di giunta regionale 29 aprile 2011, n. 18-1954, ai sensi degli articoli 165, 182-185 del codice dei contratti pubblici, una valutazione positiva ai fini dell'intesa sul progetto, condizionata al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;

che con nota 30 maggio 2011, n. DG/PBA-AC/34.19.04/18087 il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, parere favorevole con prescrizioni;

che, con parere 29 luglio 2011 trasmesso dal soggetto aggiudicatore in data 10 agosto 2010, la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi degli articoli 182 e seguenti del codice dei contratti pubblici, ha espresso parere favorevole con prescrizioni alla compatibilità ambientale del progetto preliminare all'esame;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che, ai sensi dell'art. 6 del citato accordo intergovernativo del 2001, il soggetto aggiudicatore è Lyon Turin Ferroviarie S.A.S., società costituita in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese;

che il cronoprogramma di realizzazione dell'opera prevede 9 anni e 10 mesi dall'affidamento dei lavori al contraente generale alla messa in esercizio;

che nell'ultima riunione della Commissione intergovernativa (CIG), tenutasi il 6 luglio 2011, le delegazioni dei due Paesi hanno concordato che «con riserva degli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria, la CIG approva il principio della realizzazione per fasi e che, in particolare, il progetto definitivo dovrà prevedere lo sviluppo in dettaglio della realizzazione dell'opera in due fasi»;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo della parte comune italo-francese è stimato da LTF in 10 circa miliardi di euro;

che, come riporta la relazione istruttoria, il costo della tratta in territorio italiano della parte comune italo-francese, al netto dell'IVA, è pari a circa 4.285,5 milioni di euro, di cui 3.561,6 milioni di euro per lavori e 723,9 milioni di euro per somme a disposizione;

che, rispetto a tale importo, sono previsti i seguenti ulteriori costi:

236,5 milioni di euro come costo stimato delle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, compresa la realizzazione per fasi;

41,5 milioni di euro per opere compensative;

che, pertanto, il limite di spesa della tratta in territorio italiano si attesta a 4.563,5 milioni di euro;

che la ripartizione dei costi tra Francia e Italia, al lordo del cofinanziamento europeo, è stata concordata nel 2004 (memorandum di intesa del 5 maggio 2004);

che sono in corso negoziati tra i due Paesi per un nuovo accordo sulla ripartizione dei costi che tenga maggiormente conto della incidenza territoriale delle opere della parte comune;

le coperture finanziarie disponibili sono indicate nell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 citato nelle premesse;

che, al fine di evitare il definanziamento del contributo comunitario assegnato all'opera in esame, si rende necessaria la sollecita approvazione del progetto in esame;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare*.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modificazioni ed integrazioni è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e accolte da questo Comitato, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano».

1.2. Le prescrizioni citate al punto 1.1 sono riportate nella 1ª parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2ª parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà a questo Comitato gli esiti del negoziato in corso tra l'Italia e la Francia per la ripartizione dei costi dell'infrastruttura ferroviaria — secondo quanto stabilito della Commissione intergovernativa (CIG) nel corso della riunione in data 6 luglio 2011, citata nella presa d'atto della presente delibera — unitamente al dossier di valutazione aggiornato, previsto dal contratto di programma con RFI, contenente le forme di copertura finanziaria dell'opera.

2. *Clausole finali.*

2.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione - sezione internazionale - parte comune italo-francese - tratta in territorio italiano», approvato con la presente delibera.

2.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

2.3. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

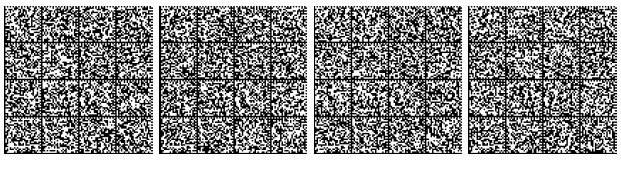
2.5. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti l'11 novembre 2011
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 11
Economia e finanze, foglio n. 16



ALLEGATO 1

NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO LIONE
PARTE ITALIANA DELLA TRATTA COMUNE

PROGETTO PRELIMINARE

Prescrizioni – parte 1ª

Raccomandazioni – parte 2ª

PRESCRIZIONI – PARTE 1ª

1 - INDIRIZZI PROGETTUALI E PROGRAMMATICI:

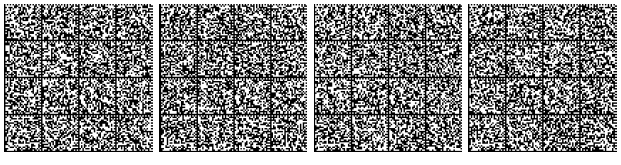
Nel corso della progettazione definitiva si dovrà :

1. **Fasaggio**: stante le risultanze dello studio di fattibilità richiesto dalla Commissione Intergovernativa, circa la possibilità di realizzare per fasi funzionali successive la "parte comune" della Torino-Lione, sviluppare tale ipotesi in fase di Progetto Definitivo. Tutte le parti dell'opera che risulteranno variate rispetto alla configurazione completa del progetto preliminare sottoposto ad istruttoria, dovranno essere sottoposte a nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

2. **Svìncolo di Chiomonte** : con riferimento all'ipotesi progettuale di realizzazione di uno svincolo provvisorio sulla A32 in comune di Chiomonte (loc. la Maddalena), non potendosi accettare il rischio di notevoli allungamenti delle tempistiche di cantiere, prevedere il dettaglio del relativo intervento, per il quale si esprime un'indicazione favorevole alla sua realizzazione secondo l'ipotesi progettuale n. 3, in considerazione della maggior salvaguardia rispetto ai possibili fenomeni franosi che caratterizzano l'area circostante il cantiere nei pressi del quale è previsto lo svincolo, e della minimizzazione delle opere da realizzarsi sul versante, con le seguenti precisazioni:

   - la progettazione dell'opera venga concordata e approvata in concertazione con tutte le componenti territoriale, Comune di Chiomonte, Provincia di Torino e Regione Piemonte, ANAS, Concessionaria SITAF quale società di gestione della A32 e Enti territoriali di tutela Ambientale e Archeologica, comprendendo nel progetto anche il dettaglio delle dismissioni e rinaturalizzazioni.

   - prevedere lo sviluppo del progetto di uno svincolo autostradale di Chiomonte aperto al traffico ordinario successivamente al completamento delle attività di cantiere. Tale progetto dovrà essere sottoposto a procedura di VIA e dovrà pertanto contenere elaborati grafici a livello definitivo, lo studio di impatto ambientale e gli eventuali studi specialistici, necessari per valutare l'assetto funzionale dello svincolo stesso, la sua connessione con la viabilità ordinaria e la relativa compatibilità ambientale. I suddetti elaborati dovranno essere trasmessi in tempo utile al fine di consentire il perfezionamento della procedura di VIA prima dei l'approvazione del progetto definitivo dell'intera opera.



- la realizzazione dello svincolo sia nella configurazione provvisoria che nella eventuale configurazione autostradale definitiva, avvenga a totale carico del Committente sia per la fase di costruzione, che di manutenzione e successiva dismissione e rinaturalizzazione, in relazione alla finalità provvisoria di detto svincolo.

3. **Svincolo di Chiomonte**: la funzione principale dello svincolo autostradale di Chiomonte durante le fasi di cantiere sarà quella di consentire il conferimento ai siti dì deposito anche dello smarino prodotto con lo scavo del cunicolo esplorativo de La Maddalena, evitando lo stoccaggio nel sito già individuato nel procedimento autorizzativo relativo al cunicolo stesso.

4. **Svincolo di Chiomonte**: elaborare minuziosi approfondimenti di tipo geologico. geomorfologico e geotecnico che riguardino l'intero versante e non soltanto la porzione compresa tra il terrazzo e il cantiere. Le opere di protezione delle infrastrutture e del cantiere non potranno quindi limitarsi a delle barriere paramassi a monte dell'imbocco del cunicolo, ma dovranno avere almeno le medesime caratteristiche di durabilità e efficienza di quelle poste a protezione dell'autostrada. Ogni ulteriore ipotesi progettuale riguardante eventuali svincoli quindi non potrà prescindere dalle problematiche di tipo geologico e dovrà essere accompagnata da una analisi del rischio geologico sia in fase di realizzazione che di esercizio.

5. **Svincolo di Chiomonte**: relativamente all'ipotesi di svincolo di Chiomonte, si evidenzia che l'intervento, per la particolare visibilità, per la vicinanza al sito Archeologico di Ramat, per l'inserimento all'interno dell'ambito tutelato ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 01/08/1985 " Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in località Ramat sita nel comune di Chiomonte") già fortemente inciso dalla presenza dell'esistente viadotto, presenta rilevanti e forti criticità. Pertanto potranno essere valutate soluzioni localizzative alternative, ovvero dovranno essere individuate ipotesi progettuali di elevata qualità architettonica, capaci di coniugare le esigenze funzionali con i caratteri paesaggistici del contesto e con le caratteristiche del viadotto esistente.

6. **Svincolo di Chiomonte**: sviluppare la progettazione dello svincolo autostradale di Chiomonte limitando il più possibile gli impatti diretti e indiretti sui vigneti D.O.C. dell'area.

7. **Generale**: sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di

mitigazione e di compensazione in accordo con gli Enti territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.

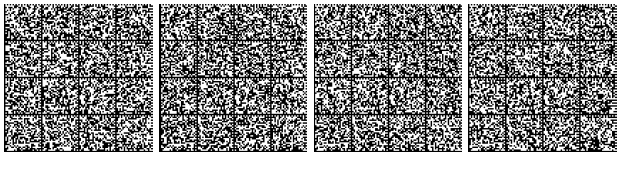
8. **Piano di gestione ed utilizzo dei materiali di scavo**: per i materiali fuori dal regime dei rifiuti: quali sottoprodotti come definito alla lettera qq) dell'art. n. 183 del D.Lgs 205/2010, provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera, prevedere il riutilizzo integrale in tempi certi e definiti secondo trattamenti di normale pratica industriale in riferimento all'art. n. 186 del D. Lgs 4/2008, nel caso in cui gli stessi materiali non siano contaminati. Il piano di gestione ed utilizzo dei materiali da scavo deve contenere tutte le informazioni richieste ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente in materia, ed essere corredato da un apposito progetto che preveda l'utilizzo integrale degli stessi nello stesso sito e per la medesima opera, oppure, qualora siano dimostrate le condizioni previste alla lettera f) del comma 1 dell'art 186 anche in siti diversi da quelli in cui sono stati scavati . L'apposito progetto dovrà essere corredato da uno studio degli impatti attesi sul sistema ambientale proprio del sito di destinazione considerando le componenti biotiche (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) e le componenti abiotiche (geologia, geomorfologia, clima, idrografia) oltreché sui recettori in fase di trasporto delle terre al luogo di destinazione.

   I relativi progetti di riutilizzo dovranno essere autorizzati dagli enti/amministrazioni competenti per territorio.

   Qualora dai test di caratterizzazione chimico fisica risulti una contaminazione dei materiali da scavo superiore ai valore di concentrazione soglia di contaminazione (CSC) di cui alle colonne A e B, Tabella 1 Allegato 5, al Titolo V Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica, questi dovranno essere trattati con operazioni di recupero, secondo le procedure di cui al D.M. 5/2/1998 e s.m.i., come previsto dall'Articolo 184 - ter, comma 3 del D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205.

   Qualora, non effettuando alcuna procedura di recupero, si intenda smaltire le terre come rifiuti speciali dovranno essere previste la operazioni di smaltimento in impianto autorizzato/discarica per inerti, il piano di cantierizzazione dovrà indicare l'ubicazione delle stesse e la capacità recettiva per le tipologie di rifiuti ammessi; dovrà essere redatto uno studio sugli impatti generati in fase di trasporto dei rifiuti sui recettori e sulle componenti ambientali interessate.

   Approfondire e dettagliare lo studio sulla quantificazione ed utilizzo del materiale inerte non direttamente reimpiegato per la costruzione dell'opera.

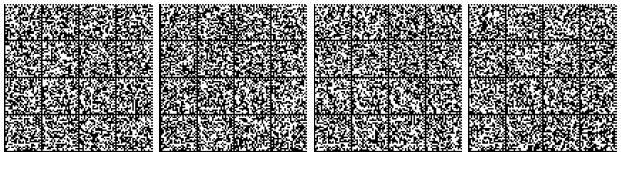


Attesa la valutazione negativa sulla originaria proposta di allocazione del marino presso la Carriere du Paradis si prescrive di prendere in considerazione anche tutti i siti che sono o sono stati interessati da attività estrattiva e/o da impianti trattamento inerti della bassa Val di Susa, a partire da quelli più prossimi alle aree di cantiere, e che;

- possano essere serviti da un collegamento ferroviario esistente, almeno in parte,ovvero che il sedime ferroviario esistente si presti per installare nastri trasportatori (rigorosamente coperti);
- siano luoghi anche non rilevanti sotto il profilo quantitativo, ma ove necessiti un recupero ambientale che si configura come reale opera di compensazione territoriale;
- possano rappresentare riserve/polmone in caso di necessità nel complesso processo dello smarino.

Si tenga in considerazione l'esistenza di diverse aree estrattive, dismesse o in parte ancora in coltivazione, che potrebbero ospitare volumi significativi di inerti e che presentano caratteristiche di degrado ambientale che, previa colmatura con il materiale di smarino, si presterebbero utilmente ad essere recuperate con incremento delle valenze ambientali e paesaggistiche del territorio. Si preveda un volume superiore a quello della effettiva necessità, individuando siti di riserva per l'allocazione del materiale anche oltre gli ambiti valsusini lungo l'intero corridoio infrastrutturale della NLTL. Estendere la ricognizione valutando la disponibilità di aree degradate, quali reliquati stradali/industriali o altro (ad esempio nelle zone adiacenti la discarica delle Basse di Stura, o nei territori tra Settimo, Brandizzo e Chivasso).

9. L'individuazione definitiva dei siti dovrà essere effettuata sulla base di una valutazione comparata tra possibili ipotesi localizzative. Tale elaborato venga predisposto tenendo in considerazione i seguenti punti:
   - specificare a quale tipologia di intervento si intende fare riferimento nella realizzazione del deposito definitivo, atteso che, a seconda che si tratti di '"rimodellazione" o di '"miglioramento ambientale", la norma impone condizioni diverse dal punto di vista realizzativo;
   - fornire un dettagliato protocollo di gestione dei materiali estratti che specifichi le procedure di movimentazione, lavorazione, deposito temporaneo del materiale estratto nonché le modalità di caratterizzazione dei medesimi (procedura di campionamento, metodiche analitiche, ecc..). Dovrà essere consentita all'autorità di



controllo la rintracciabilità dei singoli "lotti" scavati fino alla loro messa a dimora nei siti di stoccaggio definitivo per una verifica della sussistenza dei requisiti qualitativi richiesti. Allo scopo dovrà essere prevista una procedura di gestione interna ai cantieri dei dati inerenti la provenienza del cumulo (es. dalla progr. chilometrica "x" alla progr. chilometrica “y"), l'individuazione e numerazione univoca di ogni singolo lotto escavato, la data di produzione del medesimo, la sua volumetria, la data di campionamento, la posizione del cumulo all'interno dell'area/e individuate per lo stoccaggio temporaneo, le caratteristiche qualitative del lotto, la data di movimentazione verso il sito di deposito definitivo;

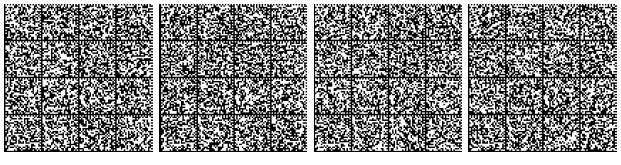
- descrivere le tipologie di lavorazioni ed i relativi macchinari (es. frantoi, vagli, ecc.) utilizzati nel trattamento del marmo.
- In merito alla caratterizzazione del materiale proveniente da gallerie, prevedere campionamenti ogni 250 m di avanzamento e/o al cambio di litologia e/o della tecniche di scavo. Per i metodi di scavo non in galleria occorrerà fare riferimento alle Linee guida della regione Piemonte (D.G.R. 15 febbraio 2010, n.24-13302).

In particolare, ai fini del riutilizzo dello smarino per la riqualificazione :

Torrazzo Piemonte: verificare la possibilità di operare un modellamento morfologico propedeutico alla realizzazione del progetto di polo intermodale per la logistica.

Montanaro: approfondire l'individuazione dei siti di Montanaro come possibile destinazione del materiale derivante dai lavori, per superare le incertezze sulle garanzie e sulle tipologie degli interventi cosi come evidenziate dal Comune interessato con:

- specifico studio di approfondimento, che colga in tutti i suoi aspetti l'eventuale compatibilità del sito individuato, tenuto conto del forte impatto che avrebbe l'allocazione dello smarino. Lo studio dovrà altresì prendere in considerazione la compatibilità delle previsioni di smaltimento dello smarino con gli eventuali altri progetti di recupero/riutilizzo dell'area e con le effettive capacità ricettive di conferimento dell'area medesima, rapportate ai quantitativi di smarino stimati;
- interpello della società proprietaria della cava, al fine di specificare sia l'attuale stato dell'attività estrattiva in corso unitamente al suo esaurimento, sia se esistano vincoli dai medesimi concordati con Enti superiori ovvero progetti di recupero futuro del sito, di qualsivoglia specie e provenienza (dal recupero ambientale a quello artigianale ovvero di altro tipo) riguardanti il sito interessato ed eventualmente promossi da alcuni degli Enti in indirizzo;



- approfondimento particolareggiato sulle reali qualità e quantità del materiale che eventualmente potrebbe trovare ricovero nel sito interessato, nonché sulle eventuali possibilità di reimpiego del medesimo per altri scopi, con altri metodi o in altri luoghi;
- esatta descrizione e quantificazione dei materiali nocivi eventualmente presenti sulla tratta interessata dagli scavi compresi nello smarino da localizzare, oltre ad un'approfondita analisi sui metodi che si intendono utilizzare sul luogo di estrazione al fine di inertizzare totalmente - qualora se ne ravvisi la necessità - il materiale di scarto da eventuale presenza di tracce di carattere tossico/nocivo (fibre amiantifere e materiali uraniferi o derivati dell'Uranio);
- puntuali e particolareggiati chiarimenti sulle modalità di stoccaggio e ricovero con le quali eventualmente si conferirà il materiale in deposito, nonché un'indicazione la più precisa possibile sul tempo per il quale detto materiale potrebbe stare in deposito presso il sito interessato e con quali modalità e quali saranno gli interventi di recupero ambientali che si porranno in essere ed in quali tempi studio di fattibilità sulla logistica di un eventuale conferimento nel sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferrata Chiasso - Aosta, seppure lambisca il sito interessato, è una linea non elettrificata, monobinario e già oggi fortemente congestionata. Nella relazione richiesta, sentite le parti, si dovrà tenere conto anche delle problematiche che il passaggio di convogli in Chivasso potrebbe creare alla stazione di Chivasso ed alla viabilità ferroviaria di tutte le altre linee che transitano in Chivasso, senza escludere la circostanza per la quale l'abitato di Montanaro subirebbe notevoli disagi dal passaggio di convogli merci, siano essi in ore diurne ovvero notturne.

S.Ambrogio : verificare le possibilità di utilizzo dei 4 siti estrattivi alle pendici del Monte Pirchiriano in parte abbandonati, in particolare di quello più a ovest, posto poco più a valle della partenza della ferrata per la Sacra di San Michele, che potrebbe ospitare i volumi più significativi di inerti.

Caprie: verificare la possibilità di riutilizzare lo smarino per riqualificare l'area paesaggisticamente; specificare il sistema di trasporto del materiale dalla stazione di Chiusa S.Michele sino all'area di cava e la sua conseguente movimentazione all'interno dell'area stessa di cui dovrà essere predisposto un piano di rinaturalizzazione dell'area.

10. **Caprie** : predisporre di concerto con le autorità preposte e il Comune, un piano di contenimento e abbattimento delle sostanze aerodispersibili.

11. **Trasporto via ferro del marino**: In considerazione della valutazione negativa sulla originaria proposta di allocazione dello smarino, in quanto la scelta di destinarlo alla Camere du Paradis comporta un elevato impatto ambientale paesaggistico e logistico legato alla necessità di eccessivi trasferimenti su gomma per conferire tutta la grande quantità di materiali a Prato Giò per alimentare una imponente teleferica; si prescrive l'adozione della soluzione di conferimento del materiale in siti sostitutivi mediante l'utilizzo della ferrovia, come presentato nelle integrazioni ripubblicate. In particolare sono stati individuati i siti estrattivi di Torrazza Piemonte, Montanaro, Caprie, S. Ambrogio e Cantalupo in provincia di Torino e raggiungibili per ferrovia. Il Proponente dovrà produrre idonea documentazione che dimostri la disponibilità (bonaria o in via amministrativa) delle aree di utilizzo dello smarino mediante proposte progettuali concordate con gli Enti territorialmente competenti. Tale garanzia dovrà coprire l'intero periodo di durata dei lavori.

12. **Mobilizzazione del marino per ferrovia**: dimostrare la compatibilità dei traffici merci aggiuntivi con la capacità residua del nodo di Torino . Nel caso in cui risultino incompatibilità anche parziali, il proponente dovrà indicare le soluzioni da adottare, quali, per es.:

    - l'eventuale diverso utilizzo delle tracce merci negli scenari temporali futuri o la realizzazione di interventi infrastrutturali atti ad aumentare la capacità delle tratte ferroviarie interessate;
    - l'analisi del ciclo del treno con indicazioni sugli effettivi tempi delle operazioni;
    - l'organizzazione della circolazione dei treni che trasporteranno lo smarino, tenendo conto sia delle eventuali criticità d'esercizio, quali l'inversione di banco nella stazione di Chivasso, sia del crono programma dei lavori di realizzazione delle nuove infrastrutture già in corso di progettazione (quali per esempio "la lunetta di Chivasso") che potrebbero interferire con le tratte ferroviarie che si intendono utilizzare;
    - l'organizzazione dei siti di destinazione dello smarino.

13. **Area di carico su ferrovia a Susa** : nell'ambito delle soluzioni alternative individuate per lo smaltimento dello smarino attraverso la ferrovia all'imbocco est della galleria di base presso Mompantero si adotti la soluzione 3 che prevede il riuso dell'area interessata dal "ex piano caricatore militare di Bussoleno, su cui insiste un fascio di binari attualmente adibiti a deposito carri. L'area, attualmente sedime ferroviario, risulta

pertanto già infrastrutturata e direttamente collegata con i binari della stazione di Bussoleno e non necessita e/o comporta significative trasformazioni d'uso.

14. **Piana di Susa** : si adotti l'alternativa di tracciato sviluppata nelle integrazioni che prevede uno spostamento del portale est del tunnel di base volto a salvaguardare la Cascina Vazone, edificio che denota interesse storico-architettonico e, nel contempo, che si allontana dalla Casa di Riposo San Giacomo in modo da minimizzare l'impatto della nuova linea su questo ricettore sensibile. Lo spostamento comporta la necessità di raccordare la linea con l'allineamento dei binari all'imbocco del tunnel dell'Orsiera e determina la traslazione, verso est della stazione internazionale di circa 20 metri, nonché alcuni adeguamenti alla viabilità di collegamento alla stazione stessa.

15. **Attività di Cantiere**: Produrre apposito documento di dettaglio dell'analisi di rischio delle attività di cantiere, con riferimento particolare alle attività di scavo delle gallerie, relativo a:

- Rischio di aumento del plafond di radioattività.
- Rischio di aumento concentrazione gas Radon.
- Rischio di intercettamento di rocce amiantifere.
- Rischio di intercettazione di acque calde.

Articolandolo nelle tre fasi di successive dì:

- Gestione dell'emergenza (con particolare riferimento all'impatto sugli addetti).
- Gestione dell'emergenza relativamente all'ambiente esterno (contenimento e trasporto, comprensivo dell'analisi dei percorsi).
- Gestione dell'esercizio, con particolare riferimento agli impianti definitivi delle acque (termali o non), che possano contenere, anche in esercizio, gas Radon, fanghi o fibre di amianto, unificando le indicazioni di cui al Piano di sicurezza e Coordinamento, su stoccaggio, smaltimento e conferimento in discarica dei fanghi, e modalità di smaltimento, in esercizio, delle acque, compresa le vasche di gorgogliamento per la dispersione del gas Radon.

16. **Dispersione fibre di Amianto**: prevedere un efficace controllo delle attività attraverso una rete di punti in prossimità del cantiere (immediato perimetro esterno) e al suo interno in postazioni strategiche (stoccaggio marino, uscita galleria, frantoio, ecc.) con frequenza di campionamento giornaliera e letture in tempo reale (MOCF 24 ore; SEM 48 ore). Si precisa che i monitoraggi dell'aria, in ambienti di vita, dovranno essere effettuati

in Microscopia Elettronica a Scansione, in coerenza con le indicazioni dell'OMS che propone un valore di riferimento di 1 f/l di amianto determinata in SEM;

2 - IL PROGETTO DEFINITIVO INOLTRE DEVE :

17. **Compensazioni Ambientali storico architettoniche e archeologiche:** recepire e svilupparle, così come proposte nello Studio di Impatto Ambientale come aggiornato e integrarle alla luce delle presenti prescrizioni; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni, valorizzando le scelte di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali secondo quanto previsto nell'Atto Aggiuntivo dell'intesa Stato-Regione Piemonte e nel Piano Strategico della Provincia di Torino per la valorizzazione delle scelte di sviluppo sostenibile già effettuate dalle comunità locali ed il completamento dell'adeguamento del nodo ferroviario di Torino.

18. **Impatti** Attuare tutte le indicazioni volte al contenimento degli impatti e contenute nel presente quadro prescrittivo ai punti 1,16, 21, 24, 26, 27, 53, 57.

19. **Mitigazioni Impatti in fase di costruzione**: inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere.

20. **Sistemazione Maestranze**: in coerenza con le finalità della legge regionale n. 4/2011 indicare proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziate) e possibili soluzioni. Prevedere scelte, condivise con le amministrazioni locali, per l'individuazione di soluzioni insediative per il personale occupato nelle diverse fasi di cantiere così come per l'insediamento su aree di nuovo impianto di attività produttive, non strettamente connesse con l'attività di cantiere, ma indotte dalle stesse, al fine di contenere eventuali fenomeni collaterali di incremento delle nuove previsioni urbanistiche sia nei Comuni interessati dall'opera che in quelli con termini;

21. **Cantieri**: è necessario che i cantieri, gli impianti e le aree di lavorazione e gestione del materiale di scavo vengano progettati a livello definitivo come vere e proprie opere, individuando soluzioni tecnologiche anche innovative volte al contenimento ed alla mitigazione degli impatti da essi generati, ciò orientandosi verso scelte che tendano ad isolare completamente dall'ambiente esterno le loro componenti impiantistiche

soprattutto per quanto attiene alla produzione di emissioni inquinanti e di rumore; il progetto definitivo dovrà inoltre contenere un completo quadro organizzativo che per ogni cantiere individui quanto necessario all'alloggiamento delle maestranze nella valle ed ai loro spostamenti.

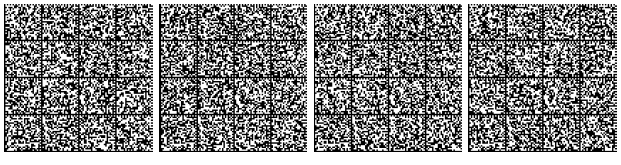
22. **Trasporto a Susa**: venga garantita adeguata soluzione, da concertare con l'Amministrazione comunale di Susa, al problema del trasporto pubblico durante l'interruzione di non breve durata per i lavori di adeguamento della linea ferroviaria storica Susa -Torino (il servizio si rivolge ad un rilevante numero di utenti valutabili in 800 unità ogni giorno).

3 - IN RELAZIONE ALLE COMPONENTI AMBIENTALI SI DOVRÀ'

23. **Qualità dell'aria**: Approfondire e sviluppare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai comuni in cui è maggiore il rischio di inquinamento da materiali asbestiformi e/o radioattivi e/o di emissione di gas radon, predisponendo uno studio anemologico di dettaglio relativo alle caratteristiche particolari di tali aree, al fine di definire ulteriori specifiche misure mitigative per evitare superamenti, imputabili alle emissioni di polveri e degli altri principali inquinanti dovute alle attività di cantiere, dei limiti previsti dalla normativa vigente sia per la popolazione che per quanto riguarda la protezione di vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi.

24. **Radioattività**: effettuare, con riferimento al Decreto Legislativo n. 230/1995 e successive modifiche (Capo III-bis), prima e durante le operazioni di scavo, un monitoraggio sulla radioattività derivante dalla presenza di radionuclidi naturali e in particolare dalla presenza di radon sia all'interno che all'esterno delle gallerie in costruzione indicando:

- i livelli di riferimento o di azione, in termini di dosi efficaci, che si intendono adottare per la popolazione e per i lavoratori (oltre ad un livello in termini di concentrazione di attività in aria, 400 Bq m3);
- l'effettuazione di misure integrate di concentrazione di attività di radon in aria per un congruo periodo di tempo (mesi) anche con rivelatori di tipo passivo, utilizzando anche metodologie di misura mediante tecniche di spettrometria gamma (per la verifica della presenza di sostanze radioattive naturali) e inserendo nell'elenco dei radionuclidi da determinare oltre ai radionuclidi naturali anche i principali radionuclidi artificiali.



25. **Qualità dell'aria**: aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa clic entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.

26. **Protocollo Operativo**: stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, ARPA Piemonte ed Enti Locali interessati che, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, contenga i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente alla Nuova Linea (in fase di cantiere come in esercizio), evidenzi il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Piemonte la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.

27. **Assetto Idrogeologico**: Approfondire il grado di conoscenza dell'assetto idrogeologico di dettaglio nei settori dove sono state individuate le principali situazioni di criticità, in particolare, in relazione alle preoccupazioni espresse circa le interferenze che lo scavo delle gallerie potrebbe avere su un'area di frana nella zona della Piana delle Chiuse (frana Vlargara) e nelle aree interessate da fenomeni di DGPV (area a monte di Vaie), si sottolinea la necessità e sulla necessità di prevedere approfondimenti delle indagini geognostiche in tali aree e di effettuare un'attività di "monitoraggio in continuo pluriennale" prima dell'esecuzione dei lavori.

28. **Indagini geognostiche**: predisporre nel progetto definitivo un piano accurato di indagini geognostiche al fine di studiare i possibili accorgimenti progettuali da mettere in atto in fase esecutiva per la realizzazione delle gallerie senza alterare lo stato di equilibrio idrogeologico preesistente.

29. **Zone di faglia**: prevedere per i tratti ricadenti in zone di faglia c/o di intensa fratturazione, la possibilità di utilizzare sezioni di avanzamento con interventi mirati a conseguire l'impermeabilizzazione delle gallerie (Tunnel di Base e Orsiera) attraverso sondaggi sub- orizzontali in avanzamento al fronte di scavo, per la definizione delle caratteristiche geomeccaniche e idrogeologiche, delle fasce di fratturazioni e delle venute d'acqua.

30. **Studio Idraulico**: approfondire lo studio idraulico, in modo da definire e dimensionare le relative opere di sistemazione idraulica, sottoponendole a specifico parere dell'Adb del Po, soprattutto per la verifica metodologica delle ipotesi di moto uniforme in taluni casi non ammesse dalla Autorità di Bacino stessa negli studi di compatibilità idraulica (vedi Direttiva approvata con deliberazione del CI n.2 dell'11/05/1999, aggiornata con deliberazione del CI n. 10 del 05/04/2006).

31. **Ecosistemi fluviali** : Verificare che le opere provvisionali e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente gli ecosistemi fluviali; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera; Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post-operam, al fine di consentire la verifica degli effetti quali- quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi.

32. **Fauna vertebrata** : realizzare un monitoraggio dei movimenti di fauna vertebrata nei periodi di maggior rischio di interferenza e ridefinire in base alle evidenze, le eventuali superfici cantierizzate all'esterno delle aree di cantiere propriamente dette (piste, aree di trattamento delle acque edotte dagli scavi, zone di posa delle condotte di scarico ecc..).

33. **Parco della Dora**: predisporre il progetto della realizzazione del Parco della Dora, specificandone le peculiarità naturalistiche che si intendono creare e/o ripristinare e gli interventi previsti per la realizzazione, in particolare per in merito agli effetti sulla connettività tra i SIC limitrofi, in riferimento al Parco Fluviale della Dora Riparia, previsto nella Piana di Susa quale principale opera di compensazione ambientale della tratta in oggetto e che quindi dovrà essere progettato in raccordo con gli Enti territoriali interessati. In merito alle modalità realizzative e progettuali - che saranno dettagliate

nella fase di progettazione definitiva vengano seguite le indicazioni relative a Rete Ecologica e Fasce Perifluviali - Corridoi di Connessione Ecologica delle Norme di Attuazione del PTC2 (artt. 35, 46 e 47 delle NdA).

34. **Piana delle Chiuse**: nel tratto di attraversamento dell'area della Piana delle Chiuse, tra le progressive chilometriche 82-83, l'opera intercetta un ecosistema fluviale con formazioni forestali riparie. In considerazione dell'importanza di tali biocenosi, si ritiene di prevedere opere di compensazione ambientale, finalizzate anche ad un miglioramento della connettività ecologica dell'area.

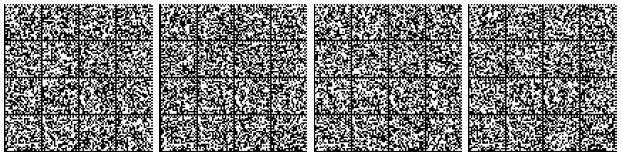
35. **Cantalupo**: si preveda una riduzione dell'area di deposito di Cantalupo ai fine di non interferire (durante nessuna fase di lavoro) con la superficie occupata dall'Habitat 92A0 (al cui interno ricadono due zone umide), evitandone ogni consumo, cosi come previsto dalla misura mitigativa finalizzata alla tutela degli habitat nel SIC di Cantalupo-IT1110055.

36. **Collisione volatili**: al fine di mitigare gli impatti causati dalla possibile collisione di volatili con i convogli ferroviari, prendere opportuni provvedimenti lungo il tracciato all'aperto della linea ferroviaria, (piantumazioni, siepi alte almeno quanto le sagome dei convogli e/o quanto l'eventuale rete di recinzione, come "barriere vegetali", o altri provvedimenti) cosi da obbligare gli uccelli e i chirotteri ad elevare l'altezza di volo.

37. **Piantumazioni**: la piantumazione di arbusti e alberi in prossimità degli imbocchi dei sottopassi e dei soprapassi dovrà assicurare il collegamento fra i patch di vegetazione arborea ed arbustiva preesistente Ante Operam. Affinché siano mitigati gli impatti per la realizzazione dell'opera su specie sensibili alla frammentazione (Moscardino, Biacco, Colubro liscio. Ramarro) e si crei un "continuum" con le zone boscate o cespugliate presenti nelle vicinanze.

38. **Lucanus Cervus**: al fine di minimizzare l'impatto negativo sulla popolazione di Lucanus cervus dovuta agli interventi previsti dal progetto nel sito di Cantalupo IT1110055 , si ritiene necessario non asportare alberi vetusti, ceppaie marcescenti e il terreno limitrofo, non effettuare interventi in boschi maturi e non ricoprire con materiale il terreno dei boschi o in prossimità di alberi vetusti.

39. **Illuminazione delle strutture**: si ritiene necessario minimizzare i punti di illuminazione e utilizzare lampade al Sodio ad alta pressione, con limitata emissione di UV, schermate affinché il fascio di luce sia orientato verso il basso.



40. **Sottopassi**: per favorire l'uso del sottopasso da parte delle specie animali di piccola dimensione è necessario vegetare le frange laterali del passaggio e disporre file di pietre o cumuli di rami sui lati (a terra) all'interno della struttura. In prossimità dei sottopassi, dovranno inoltre essere realizzati piccoli stagni al fine di favorire l'utilizzo dello stesso da parte di anfibi (Rospo comune, Rospo smeraldino).

41. **Cantalupo** : relativamente agli interventi di mitigazione e ripristino ambientale dell'area di Cantalupo, prevedere la sostituzione del vigneto con specie di tipo autoctono presenti nella serie vegetazionale dell'area.

42. **Misure compensative**: considerato l'elevato valore ecologico dell'area attraversata dall'opera in progetto si ritiene doveroso prevedere misure di tipo compensativo da realizzarsi eventualmente anche al di fuori dell'area vasta. In particolare si suggerisce la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento: - riqualificazione fluviale secondo le metodologie e le esperienze del ECRR/CIRF (Centro Italiano per la Riqualificazione Fluviale), quali ad es.

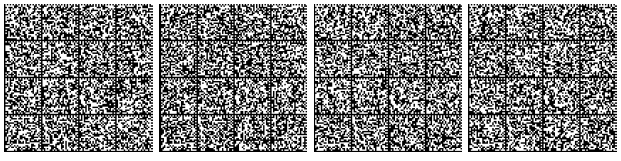
    - fasce tampone boscate, zone umide, ecc;
    - ripristino della connettività ecologica (cfr. rete ecologica locale e Piano Tutela delle Acque);
    - attuazione misure di conservazione della Rete Natura 2000 (cfr. Piani di Gestione SIC/ZPS);

    Tutti gli interventi dovranno essere necessariamente individuati e concordati con la Regione Piemonte e/o con gli altri Enti locali.

43. **Vasche di raccolta**: prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche- bacini filtro sia dimensionato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con TR=100 anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio adeguato si potrà ridurne la superficie massimizzandone comunque il volume.

44. **Edificio tecnico dell'impianto di ventilazione di Clarea**: essendo il suo impatto visivo sul paesaggio più alto degli altri manufatti architettonici, si suggerisce lo studio, in sede di progettazione successiva, di facciate più variate, come proposto per altre facciate .

45. **Bilancio delle superfici boscate** : quantificare in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento compensativo in ottemperanza al D.Lgs. 227/2001



art.4 e Normativa regionale vigente. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici.

46. **Rumore**: Realizzare una cartografia tematica per la componente Rumore, articolata, per quanto riguarda il clima acustico esistente, su mappe acustiche in scala minima 1:5000, con individuazione dei ricettori e con l'esposizione dei seguenti dati :

- mappe acustiche dello stato attuale con individuazione dei ricettori;
- mappe acustiche in fase di cantiere con individuazione dei ricettori;
- confronto fra i livelli immessi ed emessi con i rispettivi limiti di riferimento per la classe di appartenenza del ricettore;
- rispetto o meno del criterio differenziale secondo cui la differenza tra il livello di rumore ambientale ed il rumore residuo (ottenuto "spegnendo'" le sorgenti ascrivibili alle attività di cantiere) deve essere minore di 5dB nel periodo diurno e 3dB in quello notturno.
- Mappe acustiche in fase di cantiere con l'inserimento degli eventuali interventi di mitigazione (ove ritenuti necessari).

47. **Rumore - Misure mitigative** : prevedere interventi di misure mitigative mirate ai ricettori, tipo infissi insonorizzati, per le abitazioni più esposte, nelle zone dove dovesse essere richiesta deroga ai limiti di immissione in alcuni periodi di attività dei cantieri, data la durata considerevole (7,5 anni) degli stessi, per lutti i ricettori per i quali non siano rispettati i limiti sia notturni che diurni per riportarli nei limiti di legge.

48. **Circolazione idrica nel mezzo fratturato**: per questi aspetti, relativi alla permeabilità secondaria, dovrà essere effettuato un rilevamento strutturale di dettaglio finalizzato alla caratterizzazione dei sistemi di fratturazione principali che potrebbero veicolare ingenti quantitativi d'acqua, attraverso una campagna sul terreno che percorra un corridoio corrispondente alla proiezione in superficie dei tunnel. Tale approfondimento da un lato è necessario per valutare quali sorgenti potrebbero subire un impoverimento quantitativo e stimare l'entità dello stesso, dall'altro permette di determinare con più dettaglio le caratteristiche quali-quantitative delle venute d'acqua che si incontreranno durante gli scavi; ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esempio: Giaglione - come già richiesto nell'ambito della procedura riferita al cunicolo

della Maddalena, Mompantero e Vaie) dovranno essere strumentate per la misura in continuo di livello, conducibilità e temperatura.

49. **Piani di approvvigionamento di emergenza dei comuni** per quelli le cui captazioni idropotabili ricadono nelle aree di influenza delle opere in progetto sono troppo generici: sulla base della rideterminazione del rischio che sarà effettuata a seguito dello studio idrogeologico e dell'effettuazione del monitoraggio sopra prescritto per i comuni a più elevato rischio di interferenza in accordo con il Gestore del S.I.I., dovranno essere redatti specifici piani di emergenza che individuino delle fonti di approvvigionamento alternativo permanenti, prevedendo la fattibilità tecnico amministrativa degli interventi di adduzione e la relativa sostenibilità ambientale.

50. **Approvvigionamento idropotabile del comune di Giaglione**: si ritiene che il cantiere Clarea e la viabilità connessa possano interferire in modo evidente con il sistema di approvvigionamento e i vincoli di salvaguardia esistenti; è quindi necessario un approfondito studio per definizione, in accordo con il Gestore del S.I.I. sostitutivo da perforarsi nella falda di subalveo del T. Clarea ubicato in posizione idonea e allacciato alla rete prima dell'apertura del cantiere.

51. **Geotermia** : il progetto definitivo contempli l'integrazione di sistemi per il collettamento separato delle acque con caratteristiche geotermiche rilevanti (T>25°C) finalizzato al loro sfruttamento diretto o per il recupero di energia; a tale riguardo dovranno essere presentate concrete proposte di utilizzo nel territorio circostante quale opera di compensazione ambientale.

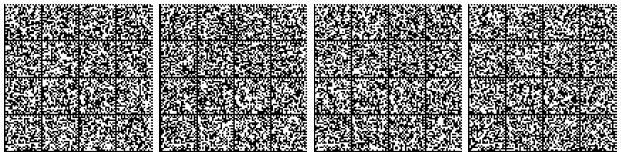
4 - PER LA FASE DI CANTIERE SI DEVE :

52. **Cantierizzazione** : Dettagliare:

- garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
- specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;
- prevedendo l'utilizzo di una rete elettrica dedicata all'eventuale alimentazione elettrica aggiuntiva necessaria alle frese di perforazione al fine di evitare

l'installazione di ulteriori gruppi elettrogeni oltre quelli già previsti in progetto e valutati;

- analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
- programmando la realizzazione dei lavori in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico;
- descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discarica dei materiali pericolosi;
- individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere nel rispetto del DMV. Gli impianti di depurazione dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal D.lgs 152/1999 e sue s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza;
- prevedendo per tutti i siti dei cantieri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua completo, sia per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo che per la produzione di calcestruzzo;
- valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro), privilegiando, nei limiti del possibile, l'utilizzo dell'acqua presente in galleria;
- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
- progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli carburanti, e altri inquinanti dal cantiere ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione;
- specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenere nel tempo la vegetabilità;



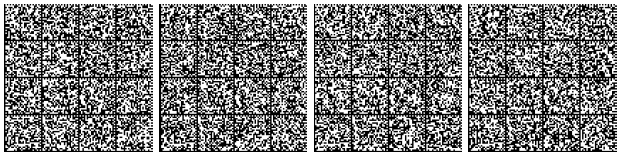
- indicando le proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziate) e possibili soluzioni.

53. **Mezzi d'opera**: predisporre e un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:

- Verifica, con gli enti proprietari, della sostenibilità dei percorsi prescelti sulle infrastrutture.
- Previsione dei necessari interventi di mitigazione oltre che il ripristino complessivo (fondo stradale, opere di corredo, arredo vegetazionale e opere d'arte esistenti) alle condizioni precedenti la cantierizzazione, interventi da effettuare periodicamente e ad opere ultimate;
- Percorsi impegnati;
- Tipo di mezzi;
- Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
- Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
- Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

54. **Fase di scavo della galleria**: prevedere che :

- venga posta particolare attenzione all'assetto geologico - strutturale dell'ammasso, all'ubicazione ed estensione dei livelli di rocce potenzialmente contenenti minerali radioattivi, radon e pechblenda (ossido di uranio) e minerali d'amianto, per meglio definire il piano operativo per il contenimento dei rischi a essi connessi e i problemi derivami dalla gestione del marino, in particolare nel tratto dove questa presenza, dai dati disponibili, risulta più probabile, indipendentemente dai rilievi e dalle indagini previste nel Piano di Sicurezza e Coordinamento;
- in relazione ai problemi relativi a salubrità e sicurezza delle maestranze impegnate nei lavori nei settori dove sono state stimate possibili venute di acque calde ad alta temperatura, specificare le misure previste per abbassare la temperatura e il grado di umidità degli ambienti di lavoro ove sono state stimate possibili venute d'acqua a elevata temperatura, con valori tra i 42° e 47 °C.



55. **Sorgenti di rumore in fase di cantiere**: silenziare secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 “Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva degli impianti.

56. **Utilizzare mezzi d'opera omologati**: rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza ;

57. **Attivare programmi di manutenzione** dei mezzi finalizzati al mantenimento di livelli ottimali delle prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate e l'attivazione di misure mitigative per limitare la dispersione di materiale particolato.

58. **Fauna**: Adottare, durante la fase di cantiere, tutte le misure di mitigazione relative alle interferenze a carico della componente fauna con, in particolare per l'impatto dovuto all'illuminazione, l'utilizzo di impianti a luce direzionata, evitando cosi la dispersione del fascio di luce, installandovi lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto).

59. **Opere di mitigazione**: anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell' infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere.

60. **Fase di realizzazione delle opere** : prevedere, le misure atte ad assicurare che :

- le attività di perforazione e di esecuzione delle opere non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali;
- l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.

61. **Attività di cantiere** : dovranno essere individuati:

- La figura di un esperto qualificato per le valutazioni e i provvedimenti di radioprotezione e/o di un medico competente o autorizzato per la prevista sorveglianza sanitaria;
- La figura del responsabile acustico, in possesso della qualifica dì tecnico competente in acustica ex L. 447/95 e s.m.i..
- Si dovrà inoltre concordare con Arpa Piemonte :

- un piano operativo nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale;
- le effettive misurazioni da effettuarsi per il monitoraggio in funzione delle fasi di lavorazione in cantiere;
- le necessarie risorse finanziarie a supporto di ARPA Piemonte.

62. **Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera** : predisporre , in accordo alle nonne tecniche dell'allegato XXI del D.L.gs. 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.

5 - IL PROPONENTE NELLA REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO DEVE INOLTRE:

63. **Monitoraggio Ambientale ante operam**: avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale, e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale modificata, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite.

64. **Monitoraggio delle risorse idriche**: estendere il monitoraggio a tutte le sorgenti utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile, sia di utenze private, che di acquedotti sia potabili che per altri utilizzi (impianti irrigui, usi industriali ecc.), anche in destra Dora Riparia, all'interno della fascia ove è prevedibile una influenza delle opere da realizzare.

65. **Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri** : entro la consegna dei lavori adottarne uno secondo i criteri di cui alla ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);

66. **Punti Informativi** : realizzare due punti informativi accessibili al pubblico (di cui uno dedicato al solo tunnel di base, con particolare attenzione al maggior rischio amianto, di cui alle previsioni di progetto, e il secondo alla restante parte della tratta comprensiva del tunnel dell'Orsiera), in cui sia possibile esporre e diffondere le informazioni sullo stato dei lavori, con illustrazione di rapporti intermedi e finali e restituzione cartografica dei dati ottenuti, nonché la comunicazione dei risultati delle campagne di monitoraggio anche

attraverso assemblee pubbliche, appositamente organizzate dalle amministrazioni competenti, al fine di favorire l'informazione e la trasparenza.

67. **Opere di sistemazione a verde** di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto: svilupparle assumendo come riferimento: "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997.

6 - IN RELAZIONE ALLE OSSERVAZIONI INSORGENTI DAL TERRITORIO, INOLTRE DOVRÀ':

68. **Impatti sulle attività**: implementare le soluzioni di progetto definitivo con rilievi di dettaglio e conseguenti soluzioni concordate con le entità interessate alla definizione di problemi di accesso a fondi privati, siano essi sede di residenze, che di attività artigianali o industriali, in particolare curare che le soluzioni di progetto di dettaglio tengano conto delle necessità di :

- minimizzare gli impatti sulle singole proprietà evitando la contemporanea presenza di espropri definitivi sommati ad ulteriori espropri anche solo temporanei (aree di cantiere) sulle stesse aree e/o con più cantieri sul singolo proprietario;
- evitare la localizzazione di vasche di laminazione e/o fitodepurazione su aree a servizio di realtà economiche o anche agro-industriali di pregio.

69. **Monitoraggi**:

- si raccomanda che contemplino la verifica dell'effettivo utilizzo dei passaggi, con foto-trappole all'infrarosso, almeno per tre anni, cioè per il necessario tempo di adattamento della fauna, e un censimento periodico delle collisioni con veicoli, in particolare nei periodi primaverili ed autunnali.
- è' necessario monitorare i punti critici sulla rete stradale e ferroviaria in cui si suppone ci siano attraversamenti da parte di animali selvatici ;
- fra le attività di monitoraggio per valutare il livello di bioaccumulo di metalli pesanti ;
- oltre al monitoraggio della qualità delle acque effettuato secondo la normativa vigente (dir. 2000/60/CE), è necessario il monitoraggio della torbidità e dell'idromorfologia AO e PO), a valle dei lavori in alveo che verranno realizzati sulla Dora Riparia per la costruzione della briglia e del ponte. Inoltre è necessario il

monitoraggio delle portate dei corpi idrici a valle delle gallerie, per valutare l'effetto delle captazioni idriche determinate dai lavori per la realizzazione dell'opera;

- si raccomanda il monitoraggio del livello statico delle falda freatica a monte e a valle del Tunnel di Base e del Tunnel dell'Orsiera (oltre che agli imbocchi) per valutare le alterazioni della quantità delle risorse idriche e agli habitat ed alle specie associate presenti nei SIC interferiti.

70. **Viabilità**: prevedere l'adeguamento e la messa in sicurezza delle viabilità interessate dal traffico di cantiere e/o interferite in via provvisoria o definitiva dalle nuove opere, con particolare attenzione alle ripercussioni finali sulla viabilità locale.

71. **Analisi Costi-Benefici**: il quadro di riferimento generale del progetto, vista la complessità dell'opera e i diversi ambiti territoriali interessati, dovrebbe tuttavia considerare e/o approfondire i seguenti aspetti:

- una definizione dello scenario '"senza progetto " (identificazione delle opere di cui è prevista la realizzazione o il completamento anche in assenza del progetto con un'analisi delle implicazioni connesse alle diverse azioni);
- una definizione dello scenario '"con progetto" (identificando un crono programma specifico delle fasi di cantiere e delle date di messa a regime delle tratte considerate come costi di gestione e manutenzione);
- identificazione di un cronoprogramma condiviso per le opere previste in progetto e un insieme di relative misure.

72. **Analisi Costi-Benefici** : approfondire ulteriori ipotesi relative a:

- la valorizzazione dello smarino estratto nelle fasi di realizzazioni dei numerosi tratti in galleria della NLTL (in particolare un'analisi delle diverse quantità/volumi e tipologie di smarino estratto che saranno estratte nelle diverse aree previste ed alcune ipotesi generali di utilizzo e di indicazione dei gruppi di beneficiari);
- la valutazione delle potenzialità di sfruttamento di energia geotermica che potrebbe rendersi disponibile dagli scavi;
- la possibilità di realizzare impianti di energia elettrica da fonti rinnovabili.

73. **Valorizzazione del marino**: presentare uno studio bibliografico, anche in relazione ad esperienze pregresse (di LTF, ma anche di altre grandi opere recentemente realizzate o in corso di realizzazione), sulle caratteristiche del marino, in funzione del tipo di macchina scelto e delle proprietà petrografiche, fisiche, meccaniche, tessiturali e dello

stato di fratturazione della roccia in cui avviene lo scavo. In tale studio dovranno essere analizzati i possibili miglioramenti apportabili alle caratteristiche del marino, prevedendo l'ottimizzazione del sistema accoppiato di scavo e di trattamento dei materiali di risulta, al fine di massimizzare la quantità di marino di elevato livello qualitativo, da utilizzarsi per la produzione di calcestruzzo (classe CL1). Inserire, nel progetto definitivo, eventuali dati sperimentali di campo misurati nell'ambito della realizzazione del cunicolo.

74. **Viabilità a Susa**: produrre analisi del traffico comprensive dei livelli di servizio ante/in corso/post operam previsti per la nuova viabilità per la verifica della funzionalità della stessa e a giustificazione del dimensionamento delle rotatorie previste.

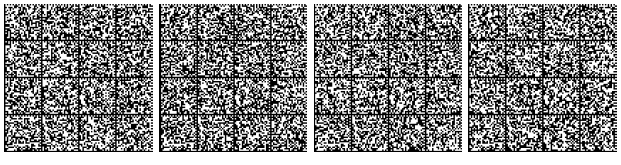
75. **Stazione Internazionale di Susa** : venga introdotta progressivamente, a mano a mano che si renderà possibile, la funzione di intermodalità della nuova stazione internazionale di Susa fino al raggiungimento della sua configurazione finale con la messa in esercizio della nuova linea.

76. **Stazione di Condove**: per la stazione ferroviaria della linea storica a servizio di Condove/Chiusa di San Michele ripensare il progetto confrontandosi con le ipotesi progettuali dell'Amministrazione di Condove, incentrate su una precisa logica dì funzionalità rispetto alla domanda principale e di presidio attivo anche attraverso la complementarietà con altre attività di tipo commerciale e sociale.

77. **Viabilità a Susa**: perseguire, con i necessari approfondimenti, la nuova soluzione studiata relativamente alla viabilità locale in particolare al fine di eliminare l'interclusione di un edificio tra i rilevati della linea storica e della SS 25 in frazione S. Giuliano, di mantenere e possibilmente migliorare gli accessi di viabilità esistenti evitando l'interferenza, in precedenza esistente, con la tettoia di ricovero mezzi della Croce Bianca in via Formazione Stellina sempre in frazione S. Giuliano, di migliorare il collegamento delle aree di S. Giacomo e Borgata Braide con la nuova Stazione Internazionale. Inoltre si richiede che la soluzione della viabilità locale sia tale da evitare di interferire direttamente il fabbricato posto in zona Autoporto e di evitare di intercludere, tra la NTL e la SS n° 24 deviata, il fabbricato di Frazione Traduerivi, non modificando ulteriormente il tracciato della Strada Statale 24 rispetto al progetto preliminare.

78. **Interferenza alla S.P 24** in località frazione Traduerivi del Comune di Susa:

- il sottopasso dovrà essere progettato con sezione tipo C1 (DM novembre 2001) prevedendo su entrambi i lati una pista ciclabile;



- il sottopasso dovrà essere attrezzato dei servizi tecnologici previsti dalle norme (smaltimento acque meteoriche,illuminazione,ventilazione ecc);
- il progetto andrà adeguato portando la pendenza longitudinale entro il limite massimo del 7% adottabile per il tipo di strada C1;

Si chiede di valutare il diametro della nuova rotatoria posta a servizio tra la S.P n. 24 e la frazione Traduerivi in quanto nell'ottica dei futuri costi manutentivi appare eccessivamente grande per il tipo di interferenza viabile.

79. **Area del cunicolo della "Maddalena".** Sia valutato - in termini di costi-benefici un cronoprogramma dei lavori per la realizzazione delle infrastrutture legate a questo cunicolo (fornello di ventilazione di CIarea, camerone di sicurezza ecc.) che consenta di ridurre l'uso dei camion per trasportare gli inerti dall'imbocco del cunicolo de La Maddalena e favorendo sistemi a contenuto impatto ambientale.

80. **Gestione del marino**: dettagliare le modalità di gestione dei materiali di scavo da identificare come "rifiuto" (es. luogo e modalità di stoccaggio, ecc..) dalla fase di produzione sino al loro conferimento presso soggetti autorizzati alla gestione dei rifiuti.

81. **Inerti**: si ritiene che la complessità e la dimensione del problema degli inerti richiedano una specifica attività di studio ed approfondimento che accompagni il progetto nel suo sviluppo per cogliere tutte le possibilità di diminuzione delle pressioni e/o di mitigazione degli impatti. Per tale ragione si ribadisce l'esigenza di redigere un progetto di fattibilità tecnica e procedurale per il riutilizzo dei materiali in esubero ed idonei ad impieghi industriali da parte di terzi, con un piano di attività di prova e valorizzazione tecnica e merceologica del marino.

82. **Materiale proveniente dallo scavo**: si richiede che la sua permanenza sulle piane di Susa e delle Chiuse sia limitata allo stretto uso locale del progetto, prevedendo che la parte non strettamente necessaria sia invece allontanata verso i siti di stoccaggio, lavorazione e deposito definitivi.

83. **Carico dei materiali da immettere nei circuiti produttivi di pianura, senza stoccaggio in loco**: individuare e adottare tecnologie innovative e capaci di minimizzare gli impatti (ambienti e strutture di lavoro chiuse, appositamente studiale e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia delle preesistenze urbane più prossime alle zone di lavoro, e metodologie di trasporto con mezzi a basso impatto ambientale che non interessino la viabilità urbana).

84. **Lavorazione dei materiali nei cantieri previsti nelle piane valsusine**: limitatamente ai quantitativi che verranno usati localmente per l'opera, sì richiede l'individuazione e l'adozione delle stesse tecnologie di cui al punto precedente (lavorazione in ambienti e strutture il più possibile chiuse, appositamente studiate e dotate di sistemi di controllo dell'atmosfera e di sistemi di captazione e abbattimento delle polveri, realizzazione di idonee opere di protezione a tutela e salvaguardia della salute e della qualità della vita dei nuclei abitati in genere e soprattutto di quelli delle frazioni più prossime alle zone di lavoro, ecc).

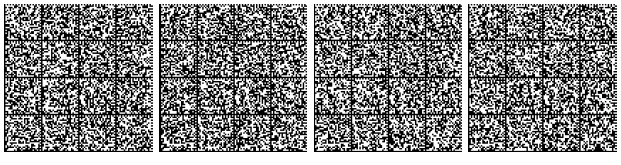
85. **Piano Paesaggistico Regionale** (PPR) adottato con DGR 53-11975 del 4 agosto 2009 che sottopone in salvaguardia gi arti. 13-14-16-18-26 e 33 delle norme di attuazione del Piano: verificare la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni contenute nel piano.

86. **Ambito paesistico regionale 38** : tenere in considerazione le indicazioni del PPR riguardo alle strategie per la conservazione attiva del patrimonio naturalistico e degli aspetti di qualità agroforestali, in quanto connesse alla realizzazione della linea ferroviaria, quali azioni di tutela e rinaturalizzazione della fascia fluviale della Dora, con recupero delle formazioni forestali seminaturali e delle zone umide .

87. **Territorio urbanizzato**: tenere in considerazione, con particolare riferimento al tema dei nuovi interventi connessi ai cantieri ed alle nuove previsioni insediative nonché della riqualificazione quale esito di compensazioni ambientali e territoriali relativi alle opere in progetto, le indicazioni per la pianificazione definite dal PPR per l'ambito territoriale interessato dagli interventi.

88. **Monitoraggio archeologico degli scavi**: oltre ai beni ed alle aree già compresi negli elenchi dei beni vincolati e nella valutazione del grado di rischio archeologico a corredo del Progetto preliminare, prevedere, dì concerto con la competente Soprintendenza, un progressivo monitoraggio degli scavi al fine di registrare eventuali ulteriori ritrovamenti sia nelle aree già individuate di presunto interesse archeologico sia in altre zone della valle ritenute non a rischio, allo stato attuale delle conoscenze.

89. **Attraversamento fiume Dora**: negli ambiti soggetti ai disposti di cui all' art. 142 del D.gls 42/04, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 14 comma c9 delle norme del PPR, porre particolare attenzione nella realizzazione delle opere di attraversamento del Torrente Dora, relativamente al rispetto ed al ripristino della vegetazione spondale eventualmente interessata.



90. **Pianificazione locale** porre particolare attenzione nell'armonizzazione delle nuove opere con il tessuto consolidato, costituendo la trasformazione in progetto il presupposto per la riqualificazione e valorizzazione a scala locale del tessuto insediativo, economico ed ambientale di Susa nonché della media Valle.

91. **Infrastrutturazione dell'area** : sviluppare analisi sui flussi di passeggeri e/o utenti previsti, al fine di dimensionare spazi di sosta adeguati e definire una funzionale organizzazione della viabilità di collegamento e dei servizi connessi al trasporto pubblico.

92. **Autoporto di Susa**: in considerazione delle destinazioni d'uso in atto e delle attività insediate ed operanti analizzare puntualmente le necessità di spazi e superfici su cui sviluppare il cantiere logistico nella prima fase e dell'area tecnica definitiva al fine di limitare allo stretto necessario l'uso del suolo, utilizzando prioritariamente le parti di suolo compromesse o sottoutilizzate .

93. **Interconnessione tra la nuova infrastruttura ferroviaria e la linea storica a valle dell'imbocco est della galleria dell'Orsiera**: in fase di realizzazione degli interventi in progetto potrebbe determinarsi una parziale interferenza tra le attività di cantiere per la costruzione delle opere in progetto e l'operatività nella contigua area industriale D.la; si ravvisa pertanto la necessità di adottare adeguate misure di mitigazione al fine di garantire il regolare svolgimento delle attività produttive insediate.

94. **Rischio amianto - piano di monitoraggio**: si ritiene che un efficace controllo della dispersione di fibre connessa alle attività in corso possa essere ottenuta solamente attraverso una rete di punti in prossimità del cantiere (immediato perimetro esterno) e al suo interno in postazioni strategiche (stoccaggio marino, uscita galleria, frantoio, ecc.) con frequenza di campionamento giornaliera e letture in tempo reale (MOCF 24 ore; SEM 48 ore). Si precisa che i monitoraggi dell'aria, in ambienti di vita, dovranno essere effettuati in Microscopia Elettronica a Scansione, in coerenza con le indicazioni dell'OMS che propone un valore di riferimento di 1 f/l di amianto determinata in SEM.

95. **Rischio amianto**: prevedere una validazione indipendente da parte di un ente terzo dei dati del monitoraggio sui controlli effettuati per la determinazione quali/quantitativa di eventuali fibre dì amianto aerodisperse, secondo le seguenti modalità:

- validazione delle analisi in SEM (microscopia elettronica a scansione): lettura di verifica, da parte di un ente terzo, di un campione, in numero da definirsi, di filtri tra quelli utilizzati dal laboratorio consociato ad LTF che esegue le determinazioni

analitiche che dovrà quindi conservare le membrane in esteri di cellulosa misti utilizzati per i campionamenti;

- validazione dei campionamenti: campionamenti congiunti tra LTF e un ente terzo, in numero da definirsi, al fine di validare le condizioni di campionamento;
- validazione delle tarature: verifica della documentazione su taratura e controllo dei campionatori volumetrici a cura di un ente terzo.

96. **Rischio amianto**: qualora vengano superati i valori di preallarme/allarme previsti dal DM 06/9/94, all'interno delle aree di cantiere e/o nel caso in cui venga superato il valore di 1 f/l all'esterno delle aree di cantiere, o negli ambienti di vita, dovranno essere interrotte le autorità lavorative.

97. **Rischio amianto**: I costi relativi alle validazioni e ai controlli indipendenti dovranno trovare riscontro nella valutazione del costo dell'opera in analogia a quanto previsto per il cunicolo della Maddalena (Parere Commissione VIA n. 566 del 29/10/2010).

98. **Rischio amianto**: ripetere le analisi realizzate sui campioni solidi nel rispetto della vigente normativa nazionale, operando con la corretta tecnica microscopica, tralasciando l'aspetto dimensionale ed utilizzando i liquidi di Cargille appropriati.

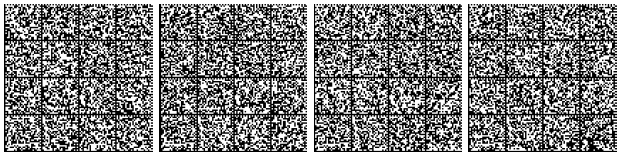
99. **Classi materiali** : si rende necessario ridefinire la destinazione dei materiali CL3a ed il criterio di classificazione dei rifiuti di classe CL3b.

100. **Rischio amianto**: applicare le modalità di campionamento già indicate e fornire le corrette condizioni operative utilizzate per le analisi in SEM.

101. **Rischio amianto**: in relazione alla fase operativa di scavo e di deposito marino si richiede di:

- applicare procedure di lavoro idonee alla tutela di lavoratori ed ambiente, quando è prevista la presenza di amianto;
- produrre procedure adeguatamente descritte e documentale, anche mediante elaborati grafici;
- non utilizzare esplosivi per scavare in presenza di rocce amiantifere.

102. **Rischio amianto**: fatto salvo quanto sopra richiesto, a corredo del progetto definitivo dettagliare le procedure operative per la gestione dei materiali contenenti amianto a partire dal documento già presentato in sede di progettazione preliminare.



103. **Radioattività ambientale e radon**: nell'ambito di applicazione per l'avvio delle procedure di gestione del materiale di scavo quale "radioattivo" tenere conto oltre che dei riferimenti normativi nazionali, in termini di concentrazione media e di attività totale del singolo radionuclide, anche dei riferimenti internazionali sulla base dei livelli di allontanamento previsti dal documento "Radiation Protection n. 122" della Commissione Europea.

104. **Cantieri**: progettare a livello definitivo i cantieri come vere e proprie opere, individuando soluzioni tecnologiche anche innovative volte al contenimento ed alla mitigazione degli impatti da essi generati, ciò orientandosi verso scelte che tendano ad isolare completamente dall'ambiente esterno le loro componenti impiantistiche soprattutto per quanto attiene alla produzione di polveri e di rumore.

105. **Cantieri - Ciclo delle acque**: specificare per ogni cantiere e verificare la fonte di approvvigionamento sia industriale sia idropotabile i cui sistemi di approvvigionamento ed adduzione dovranno essere separati. Tale approfondimento è necessario per valutare se l'approvvigionamento idropotabile è compatibile con la disponibilità idrica esistente ad oggi, per verificare la disponibilità dei corpi idrici da cui verrà derivata l'acqua necessaria agli utilizzi industriali di cantiere e l'ubicazione e l'entità dei relativi scarichi sia civili che industriali.

106. **Cantieri**: in fase di progetto definitivo, specificare ulteriormente le aree interessate dagli insediamenti. Gli approfondimenti dovranno riguardare l'esatta estensione dell'area di cantiere e delle linee di trasporto dei materiali polverulenti presso zone di carico esterne alle aree di cantiere, ove presenti.

107. **Cantieri**: (Gli approfondimenti dovranno riguardare): il layout del cantiere con esatto posizionamento delle attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico e stoccaggio di materiali polverulenti, nonché delle macchine e mezzi di lavoro.

108. **Cantieri** : (Gli approfondimenti dovranno riguardare) : diagramma di Gantt delle fasi di lavorazione/attività previste.

109. **Cantieri - Emissioni di polveri**: in accordo con il punto 1.2 dell'allegato V del D.Lgs. 152/2006, al fine di stabilire le prescrizioni per il contenimento delle emissioni in fase di progetto definitivo, risulta necessario definire, per ogni singolo cantiere, i seguenti elementi:

- condizioni meteorologiche, con particolare riferimento all'andamento dei venti, al fine di evitare stoccaggi di materiali polverulenti in zone soggette a venti di una certa entità;
- pericolosità delle polveri;
- flusso di massa delie emissioni;
- condizioni dell'ambiente circostante

110. **Cantieri - Emissioni in atmosfera** : con riferimento al comma 1, punto h art. 11 del D.Lgs. 155/2010, approfondire, in fase di progetto definitivo le azioni intraprese al fine di prevenire o limitare le emissioni che si producono nel corso delle attività svolte presso i singoli cantieri nonché la dotazioni di macchine mobili non stradali e di veicoli di cui all'art. 47, comma 2 lettera c) - categoria N2 e N3 del D.Lgs. 285/1992 - rispondenti alle più recenti direttive comunitarie, vigenti al momento di attività del cantiere, in materia di controllo delle emissioni inquinanti e/o dotati di sistemi di abbattimento del particolato.

111. **Cantieri**: sostituire la misura del particolato PTS con il particolato PM2.5 ed incrementare la durata delle campagne di misura a 30 giorni al fine di ottenere una migliore rappresentatività riguardo le condizioni meteo della stagione. Per l'ubicazione dei punti di monitoraggio è necessario fare riferimento, per quanto possibile, a quanto prescrive il D.Lgs 155/2010.

112. **Cantieri** : Aggiornare i riferimenti normativi e tecnici in relazione alla pubblicazione del D.Lgs 155/2010.

113. **Cantieri**: Collocare la sonda di prelievo del monossido di carbonio presente nella stazione mobile a una altezza conforme a quanto previsto nell'allegato III del D.Lgs 155/2010 e comunque non differente da quella degli altri inquinanti gassosi. Per quanto riguarda il campionamento del particolato per la determinazione quantitativa dei metalli tossici dovrà essere effettuato con filtri caratterizzati da bassi valori di bianco.

114. **Sistema di monitoraggio**: mettere a disposizione i dati prodotti sia come elaborati sotto forma di report informatico nel formato pdf, sia al massimo di dettaglio di misura sotto forma di tabelle di database relazionale georiferite, tali da rendere fattibile e agevole la loro elaborazione e valutazione con gli strumenti informativi geografici .

115. **Emissioni**: utilizzare i fattori emissivi più aggiornati (qualora disponibili), relativi ai mezzi effettivamente utilizzati e al massimo li vello di dettaglio.

116. **Emissioni** : calcolare per tutte le attività previste per la realizzazione dell'opera e i risultati siano riportati in relazione in modo da permettere una valutazione quantitativa dell'incidenza sul totale delle emissioni.

117. **Emissioni** : produrre tabelle riassuntive - per quanto riguarda la descrizione delle emissioni - fra di loro omogenee per quanto riguarda le unità di misura adottate e dalle quali sia immediatamente verificabile il termine emissivo utilizzato in ogni sito, sia a livello parziale (per numero e tipo di veicoli, nonché tipo di lavorazione) sia totale.

118. **Simulazioni modellistiche**: vengano prodotte anche per la fase di "drenaggio e opere accessorie"; per la fase di "posa di traversine e binari" da valutare in funzione della stima delle relative emissioni.

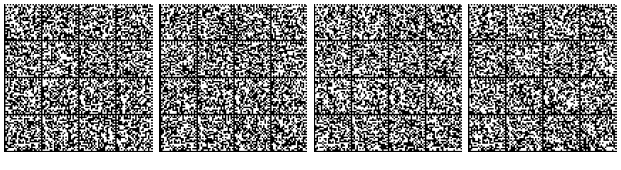
119. **Dati emissivi**: produrre sotto forma di dati cartografici digitali in formato vettoriale o raster e mettere a disposizione gli input emissivi necessari alla realizzazione delle simulazioni modellistiche da concordarsi con ARPA .

120. **Emissioni**: Nel progetto definitivo, in funzione di una valutazione delle strutture ricettive locali presso le quali si intendono alloggiare le maestranze e della distribuzione del personale nelle stesse, dovranno essere effettuate stime più realistiche sullo spostamento casa-lavoro e le emissioni corrispondenti vengano attribuite alle tratte stradali (descritte come sorgenti lineari) anziché alle aree di cantiere.

121. **Emissioni** : nel Progetto Definitivo si dovrà provvedere a simulare le emissioni all'imbocco della galleria nel modo più rappresentativo possibile delle condizioni reali. Dovranno essere forniti, per ogni sottoarea di simulazione e per ogni inquinante, i valori massimi assoluti calcolati per i diversi indicatori di legge e, qualora questi ricadano all'interno del perimetro di cantiere, i corrispondenti massimi nelle aree esterne al cantiere; tali informazioni devono essere corredate dalle coordinate dei punti di accadimento.

122. **Emissioni** : nel progetto definitivo dovranno essere prodotte:

- mappe di concentrazione chiaramente leggibili (eventualmente fornendo una mappa complessiva e degli zoom sulle sottoaree) relative all'impatto cumulato, sulle quali vengano indicati, per ogni inquinante e ogni indicatore, i punti coincidenti alle massime concentrazioni previste, nonché il posizionamento dei ricettori sensibili;
- tabelle riassuntive riportanti, per ogni indicatore, ogni inquinante e ogni sottoarea di simulazione, i massimi assoluti di concentrazione risultanti nella valutazione dell'impatto cumulato accompagnati, qualora ricadenti all'interno del perimetro di



cantiere, dai corrispondenti massimi nelle aree esterne al cantiere e dai valori risultanti presso i ricettori sensibili; tutte queste informazioni dovranno essere corredate dalle coordinate dei punti di accadimento;

- oltre alle mappe cartacee, le mappe in formato vettoriale o raster su grigliato di calcolo del modello relative ai diversi indicatori e ai relativi inquinanti derivanti dall'impatto sia delle sole attività legate all'opera in costruzione sia dell'impatto cumulato;
- i dati di output delle simulazioni modellistiche a livello di dettaglio orario e in formato condiviso.

123. **Simulazioni modellistiche**: in generale, si richiede che vengano messi a disposizione i dati di ingresso utilizzati per la realizzazione delle simulazioni modellistiche (emissivi e meteorologici) in un formato condiviso.

124. **Valutazione modellistica**: Il progetto definitivo dovrà essere corredato da una valutazione modellistica, relativa alla fase di esercizio, nella quale si descrivano le possibili aree di ricaduta interessate dalla fuoriuscita di fumi generati in occasione di un evento incidentale all'intento del tunnel, soprattutto nel caso di emissioni a ridosso delle aree abitate.

125. **Rumore e vibrazioni**: definire, nella fase di progettazione definitiva dell'opera, specifici criteri per la gestione di eventuali superamenti delle soglie di legge, articolando tali criteri secondo lo schema :

I - Buone pratiche per la limitazione delle emissioni :

- produrre una stima dei livelli sonori immessi ai ricettori, nelle diverse condizioni dì esercizio e di attività, identificando le sorgenti responsabili e quantificando i periodi temporali in cui è previsto il superamento dei limiti di legge;
- indicare le ulteriori azioni di mitigazione del rumore fattibili, di tipo organizzativo, comportamentale, tecnico, sia sulla sorgente che sulla via di propagazione;
- stimare i livelli di rumore ai ricettori a seguito delle azioni di cui al punto precedente, valutando l'entità e la durata di eventuali superamenti residui dei limiti.

II - Gestione delle criticità transitorie - per la gestione dei superamenti residui, predisporre un'istanza di autorizzazione in deroga, ai sensi della normativa vigente, allegando le valutazioni di impatto acustico di cui al punto I, contenente una stima dei periodi in cui ci si può attendere il superamento dei limiti.

III - Gestione delle criticità permanenti - nel caso il superamento residuo sia previsto in modo continuativo, integrare le istanze di autorizzazione in deroga con i seguenti approfondimenti:

- identificazione di tutti gli ambienti abitativi esposti significativamente al rumore;
- valutazione dei livelli di rumore previsti a finestre chiuse all'interno degli ambienti abitativi esposti, imputabili all'attività di cantiere;
- nel caso i livelli di rumore previsti all'interno degli ambienti abitativi superino le soglie di accettabilità indicate nella tabella RP-81 , predisposizione di un progetto di intervento diretto sul ricettore.
- il progetto di intervento deve contenere anche un'analisi dei benefici acustici previsti e dei costi connessi.

Tab. RP-81: Soglie di applicazione della gestione delle criticità permanenti per cantieri industriali e logistici.

Livelli massimi di immissione per le attività di cantiere, riferiti ad una qualsiasi ora, all'Interno degli ambienti abitativi e a finestre chiuse (LAeq/h)	
Periodo diurno (ore 06 - 22)	Periodo notturno (ore 22 - 06)
40 dB(A)	30 dB(A)*

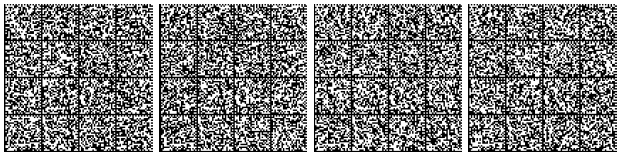
* il livello di 30 dB(A) nel periodo notturno è indicato quale soglia per prevenire effetti di disturbo del sonno dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (WIIO, Guidelines for Community Noise, 1999)

IV – Autorizzazioni: I Comuni rilasciano autorizzazione in deroga a condizione che sia garantito il rispetto delle soglie di accettabilità per gli ambienti abitativi di cui alla tabella RP-81. Nel caso siano previsti interventi diretti al ricettore, il Comune rilascia l'autorizzazione in deroga contestualmente all'approvazione dei progetti di intervento.

V - Gestione degli imprevisti - qualora il superamento dei limiti di legge venga riscontrato in corso d'opera e non sia stato previsto nelle valutazioni di impatto acustico, si dovrà in ogni caso procedere secondo quanto indicato nei punti II, III, IV e V.

126. **Gestione Rifiuti**: il progetto definitivo venga corredato da uno specifico piano programma inerente la gestione dei rifiuti prodotti sia in fase di allestimento, sia in fase di esercizio della tratta ferroviaria. In particolare tale piano programma dovrà contenere:

- la stima dei quantitativi di rifiuti speciali e speciali pericolosi, prodotti nei cantieri, nelle aree di lavoro ed industriali, nei campi base, nei sili di deposito provvisori, nelle aree di lavaggio mezzi, nei cantieri di costruzione della stazione internazionale di Susa, ecc.;



- la caratterizzazione dei suddetti rifiuti, elencati per tipologia, con attribuzione dello specifico codice CER;
- i quantitativi di rifiuti suscettibili di un riutilizzo direttamente nella realizzazione dell'opera;
- i quantitativi di rifiuti destinati al recupero e l'individuazione degli impianti terzi presso cui conferirli;
- i quantitativi di rifiuti destinali al trattamento e/o allo smaltimento finale e l'individuazione degli impianti aventi idonee caratteristiche e capacità adeguate, presso cui effettuare i conferimenti;
- l'individuazione, nel rispetto delle prescrizioni e degli adempimenti previsti dal D.Lgs 152 e s.m.i, nei siti destinati a cantiere e a deposito provvisorio, delle modalità di stoccaggio e di gestione dei rifiuti ivi prodotti e/o conferiti.

127. **Cantiere di Clarea - Sistemazione finale del sito Val Clarea**: si richiede che la messa in sicurezza del torrente Clarea, che viene prevista con scogliere di massi cementati, venga realizzata con metodologie/tecniche di ingegneria naturalistica, al fine di evitare un'eccessiva artifìcializzazione del corso d'acqua. Dovranno essere approfonditi i seguenti aspetti, anche in considerazione del fatto che nelle integrazioni e stato considerato solo l'evento alluvionale del 2000 e non quello del 2008 :
   - interferenze di carattere idrologico, con particolare riferimento alle sorgenti di Prato Vecchio e alla dinamica torrentizia del Torrente Clarea (anche in termini di legge: distanze e fasce di rispetto ex R.D. 523/1904);
   - aspetti progettuali relativi ai muri di contenimento del piazzale di cantiere e relativa mitigazione degli impatti.

128. **Cantiere Orsiera Ovest**: esplicitare meglio gli aspetti della deviazione del canale di Coldimosso, che interferisce con l'imbocco ovest del tunnel dell'Orsiera ed il cronoprogramma delle fasi di costruzione. Dovrà essere meglio specificata la fonte di approvvigionamento di acqua industriale.

129. **Orsiera Est - Chiusa San Michele**: verificare l'interferenza tra l'idrografia superficiale e l'argine di protezione del cantiere in progetto. Indicare all'interno del cantiere la localizzazione e la geometria dell'area da destinare al trattamento separato degli inerti pericolosi.

130. **Salute Pubblica**: approfondire gli aspetti relativi alla salute pubblica secondo i modelli accreditati dalla VIS (Valutazione di Impatto Sanitario).

131. **Circolazione idrica nel mezzo fratturato (permeabilità secondaria)** : dovrà essere effettuato un rilevamento strutturale di dettaglio finalizzato alla caratterizzazione dei sistemi di fratturazione principali che potrebbero veicolare ingenti quantitativi d'acqua, attraverso una campagna sul terreno che percorra un corridoio corrispondente alla proiezione in superficie dei tunnel. Tale approfondimento da un lato è necessario per valutare quali sorgenti potrebbero subire un impoverimento quantitativo e stimare l'entità dello stesso, dall'altro permette di determinare con più dettaglio le caratteristiche quali-quantitative delle venute d'acqua che si incontreranno durante gli scavi; ad integrazione dello studio idrogeologico le sorgenti ritenute strategiche ai fini dell'approvvigionamento idropotabile dei comuni maggiormente interferiti dall'opera (ad esempio: Giaglione - come già richiesto nell'ambito della procedura riferita al cunicolo della Maddalena, Mompantero e Vaie) dovranno essere strumentate per la misura in continuo di livello, conducibilità e temperatura.

132. **Risorse Idriche**: a completamento ed integrazione di quanto richiesto al precedente punto dovrà essere eseguito, per due anni idrologici, un campionamento quadrimestrale delle acque sorgive lungo il tracciato per la determinazione degli isotopi ambientali della molecola dell'acqua (18O, D); contemporaneamente e per lo stesso arco temporale, lungo l'asse del tracciato dovranno essere individuate almeno tre stazioni meteo-climatiche distribuite a quote differenti comprese tra i 500 e i 1500 m s.l.m. in corrispondenza delle quali saranno raccolte mensilmente le precipitazioni meteoriche, secondo le specifiche metodologiche previste dall'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica delle Nazioni Unite (IAEA Vienna, Austria) per l'analisi di 18O e D, per definire sia la correlazione tra le due specie isotopiche (retta meteorica locale) sia il gradiente dell'18O in relazione alla quota (quota media di ricarica). Nel corso dell'esecuzione dell'opera le principali venute d'acqua in galleria dovranno essere campionate per la caratterizzazione isotopica (18O, D). Tale approfondimento è necessario per completare la caratterizzazione delle aree di ricarica delle principali sorgenti interferite dagli scavi e per correlare con maggiore precisione le venute d'acqua in galleria con il proprio circuito idrogeologico.

133. **Risorse Idriche**: per gli aspetti inerenti la permeabilità primaria, e quindi riguardanti la circolazione idrica nel mezzo poroso, dovranno essere effettuate valutazioni generali sulle interferenze dell'opera nel suo complesso (non solo i tratti in galleria) con

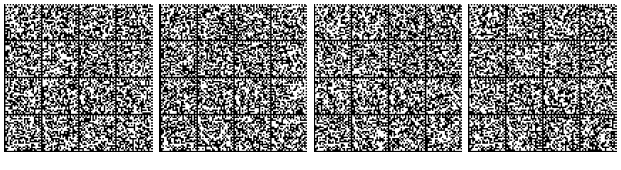
l'andamento della sottostante falda, evidenziando le criticità che si dovessero presentare; tali criticità, in questo caso, potrebbero essere causate, nella zone di fondovalle attraversate trasversalmente dall'opera, dal cosiddetto "effetto diga" ovvero lo sbarramento del naturale deflusso delle acque sotterranee che potrebbe causare un innalzamento (da quantificare) della falda a monte e un conseguente abbassamento (da quantificare) a valle dell'opera. In particolare nelle valli del Clarea. del Cenischia e nelle piane di Susa e di Chiusa dovrà essere effettuata una caratterizzazione litostratigrafica ed idrogeologica del materasso alluvionale fino al substrato (geoelettrica, sismica, sondaggi). Al fine di quantificare l'effetto diga sopra descritto che più probabilmente potrebbe interessare la val Cenischia e la piana di Chiusa dovrà essere inoltre effettuata una modellizzazione matematica che a partire dalle previste indagini di dettaglio simuli l'interferenza dell'opera nei confronti del regime idrogeologico; a questo proposito dovrà essere incrementato il numero dei sondaggi aggiungendone almeno uno a monte dell'opera in senso idrogeologico. Tutti i sondaggi dovranno raggiungere il substrato roccioso dove possibile o la base dell'acquifero superficiale.

134. **Interventi a garanzia del mantenimento del servizio idropotabile**. Per i comuni a più elevato rischio di interferenza dovranno essere redatti specifici piani di emergenza che individuino delle fonti di approvvigionamento alternativo permanenti, prevedendo la fattibilità tecnico amministrativa degli interventi di adduzione e la relativa sostenibilità ambientale.

135. **VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS Area di deposito Cantalapo**: Rivedere la sistemazione dello smarino nel sito:

- utilizzando come riferimento il perimetro delineato nella Tav. 6 della Valutazione d'Incidenza, ma rivedendo il limite altimetrico dello stesso al fine di evitare di appoggiare il deposito di inerti sul versante roccioso esposto a Sud della vallecola, indicato dalla medesima carta come area occupata da habitat a Vescicaria (transetto 5);
- presentare un progetto dettagliato e conforme agli obiettivi di tutela del SIC, per il ripristino e il recupero dell'area di deposito, rispetto al quale sarà necessario fare la fase di Screening di Valutazione d'Incidenza.

136. **VALUTAZIONE DI INCIDENZA SIC/ZPS Alternative e modifiche progettuali**: verificare l'insorgenza di ulteriori incidenze negative su habitat e specie tutelate dai SIC IT 1110027 e IT 1110055 che non siano già state affrontate nello Studio d'Incidenza presentato in questa fase dell'istruttoria, derivanti da eventuali modifiche relative al



tracciato ferroviario, all'ubicazione e all'organizzazione delle aree di cantiere e di deposito degli inerti.

137. **Tutela specie faunistiche**: presentare un piano di monitoraggio mirato alle specie di chirotteri al fine di valutare i reali effetti della luminosità e del rumore sulle popolazioni presenti nell'area ;

138. **SIC IT11100030 Oasi xerotermiche della Val Susa - Orrido dì Chianocco - Monitoraggi**: per quanto riguarda le praterie:

- verificare mediante posizionamento di una stazione di monitoraggio degli inquinanti atmosferici nella porzione del SIC che risulta esposta ed al controllo della composizione specifica della flora in quadrati permanenti;
- applicare le tecniche di monitoraggio fitopatologico proposte per il controllo della vegetazione delle sorgenti oltre all'impiego di tecniche riportate nella letteratura più recente che tendono ad accertare sintomi di perturbazione della vegetazione mediante rilievo in campo (es. plant-traits su alcune specie delle praterie aride, accompagnati da analisi dei suoli e dei vegetali). I risultati di tale monitoraggio dovranno essere accompagnati da controlli in fase di Gestione Ambientale di cantiere programmando le attività di cantiere in modo da rispettare gli standard emissivi e contenere le emissioni di NOx (media annua).
- presentare un piano di monitoraggio nell'area del SIC adiacente l'imbocco est del tunnel di base prima e durante la fase di cantiere finalizzato a valutare gli effetti della luminosità e del rumore sulle popolazioni di chirotteri. Si richiede di poter disporre di tutti i dati dei monitoraggi effettuati sia per la progettazione che durante la fase di costruzione dell'opera.

139. **Misure di mitigazione**: approfondire e specificare le modalità di razionalizzazione delle attività di cantiere volte a rispettare gli standard emissivi ed a contenere le emissione di NOx.

140. **Misure di mitigazione**: studiare azioni correttive per gli ambienti sorgentizi potenzialmente interferiti e presentare mitigazioni adeguate in relazione all'effettiva vulnerabilità di tali ambienti.

141. **Misure di mitigazione**: evitare le lavorazioni maggiormente rumorose o in alternativa prevedere idonei sistemi di abbattimento del rumore durante le attività di cantiere per evitare il disturbo dell'avifauna e dei chirotteri di interesse comunitario.

142. **Alternative e modifiche progettuali**: qualora gli scenari alternativi relativi alla gestione dello smarino (trasporto su treno all'esterno della Valle con carico in tre possibili aree poco distanti dal SIC) e lo spostamento dell'imbocco est del tunnel di base, non trattati nello studio di incidenza, vengano confermati, occorre avviare una verifica finalizzata a valutare l'insorgenza di incidenze negative sugli habitat e sulle specie del SIC.

143. **SIC IT1110006 Orsiera Rocciavré**: presentare un piano di monitoraggio dell'area umida '"Laghi Paradiso" nel comune di San Giorio in località Cortavetto (Travers a Mount).

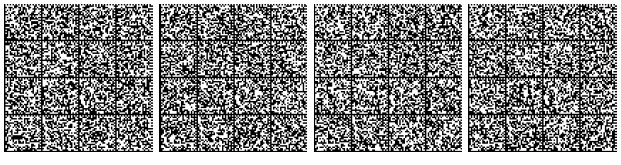
144. **Geotecnica e rapporto con l'applicazione del D.M. 14.01.08** realizzare un elaborato guida che sia valido per l'intero progetto, e specifichi in modo univoco la progettazione secondo il DM 14.01.08, definendo la vita nominale, le classi d'uso e il periodo di riferimento, gli stati limite, gli approcci che devono essere adottati, le metodologie di calcolo, di verifica e di indagine, a cui devono riferirsi tutti gli elaborati specifici sulle singole porzioni di opera.

145. **Applicazione del D.M. 14.01.08**: adeguare il piano delle indagini rispondendo alla necessità di verificare tutte le opere in base al D.M. 14.01.08, tenendo conto della necessità della misura diretta del parametro Vs30 implementando, rispetto all'attuale previsione, le indagini dirette e indirette (sismiche) in modo da coprire tutto lo sviluppo dell'opera, con attrezzaggio di tutti i fori di sondaggio; le prove sismiche dovranno prevedere anche la misura delle onde “s" quando realizzate in terreni sciolti; specifici approfondimenti dovranno essere resi nelle zone di fondovalle ove sono previste le opere maggiori e si attraversano terreni maggiormente problematici .

146. **Metodo Osservazionale**: ove necessario adottare il Metodo Osservazionale, di cui al § 6.2.4 delle norme tecniche sulle costruzioni; dovranno essere specificate le possibili soluzioni alternative, con le relative verifiche, e la specificazione delle grandezze geometriche, fisiche e meccaniche da tenere sotto controllo per l'adozione di una delle soluzioni alternative previste e dei relativi limiti di accettabilità, nonché l'illustrazione del piano di monitoraggio, con l'individuazione della strumentazione di controllo e la definizione delle procedure di acquisizione, archiviazione ed elaborazione delle misure.

147. **Cartografia sismica** : rivedere con adeguata scala di dettaglio al fine di individuare correttamente le interferenze per effetto stratigrafico, topografico, per bordo di valle e altre eventuali analoghe interferenze.

148. **Metodi di calcolo inusuali** : qualora si scelga di effettuare verifiche e dimensionamenti con metodi di calcolo inusuali, derivanti da metodologie non aderenti al D.M. 14.01.08, le



opere e i pendii dovranno comunque essere ri verificati attraverso i metodi di approccio propri della normativa vigente.

149. **Verifiche geotecniche**: presentare prime verifiche, in particolar modo dei fronti di scavo e dei pendii coinvolti, sia per quanto riguarda l'opera vera propria che per quanto concerne tutte le opere accessorie, con particolare attenzione alle interferenze con altri manufatti e zone antropizzate.

150. **Cedimenti**: dovranno essere valutali eventuali cedimenti derivanti dalle operazioni di scavo, con particolare attenzione alle aree antropizzate.

151. **Accumuli di smarino** : dovranno essere effettuate, già nell'ambito del Progetto Definitivo, le verifiche preliminari degli accumuli provvisori e definitivi, al fine di verificare puntualmente il piano degli inerti; ciascun sito, provvisorio o definitivo, dovrà essere sottoposto a specifiche indagini geologico - geotecniche riguardanti l'idoneità geotecnica e geomorfologica.

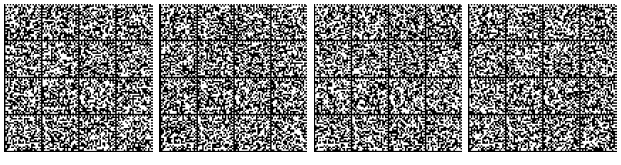
152. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico**: per la progettazione definitiva si ritiene che l'analisi dei dissesti e del quadro geologico e geomorfologico debbano essere rielaborati, reinterpretati e soggetti a nuovi rilievi di maggior dettaglio al fine di una più corretta definizione del dissesto ai fini progettuali. Redigere un elaborato guida unico, che contenga tutte le metodologie di analisi e le introduzioni generali.

153. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico:** effettuare studi di dettaglio per ogni opera particolare, quali imbocchi di gallerie, cantieri, aree di deposizione temporanee e definitive, costruzioni ed edifici, e in generale per le varie tratte del tracciato.

154. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico** verificare per ogni situazione le corrette tipologie di rischio geologico e approfondire adeguatamente i temi così individuati.

155. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico** individuare le eventuali criticità e proporre le più opportune soluzioni, indicando in quali elaborati progettuali sono state materializzate.

156. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico**: realizzare gli approfondimenti individuati dagli attuali elaborati progettuali, che devono assumere un carattere prescrittivo per il progetto che verrà presentato.



157. **Quadro del dissesto geologico e geomorfologico**: i chiarimenti ed integrazioni dovranno essere corredati da una chiara esposizione dei metodi utilizzati, da un'analisi critica dei dati di input che dovranno essere resi disponibili per le opportune verifiche, e da una puntuale verifica sul campo delle risultanze.

158. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici, con la finalità di verificare lo stato di attività dei principali movimenti franosi planimetricamente interferiti dalle gallerie e in particolare dalla galleria Orsiera.

159. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici - con la finalità di verificare eventuali cedimenti in superficie derivanti dalla realizzazione di trincee e altre opere in pianura.

160. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici, con la finalità di verificare eventuali cedimenti e effetti secondari derivanti dallo scavo del tunnel di base, soprattutto nella zona di Mompantero e nell'attraversamento della valle Cenischia .

161. **Monitoraggi geotecnici**: redigere un piano dei monitoraggi geotecnici, con la finalità di verificare eventuali cedimenti in superficie come conseguenza del depauperamento degli acquiferi. Tale piano dovrà evidenziare i metodi e i punti di monitoraggio, in funzione delle specifiche problematiche dei luoghi, il periodo e le cadenze di misura. I dati derivanti dalle attività di misura dovranno essere resi disponibili al pari degli altri monitoraggi ambientali.

162. **Monit.geotecnici -Problematiche puntuali - imbocco galleria ventilazione Clarea** : effettuare approfondimenti di tipo geologico, geotecnico, nivologico e idraulico di estremo dettaglio su tutti i fenomeni coinvolgenti l'area .Un'attenta analisi dovrà interessare anche i versanti retrostanti per verificare eventuali fenomeni di caduta massi o dissesti generalizzati. Dovrà essere attentamente valutata la funzionalità dell'opera prevista in relazione agli eventi attesi, individuando tutti i possibili rischi con particolare attenzione alle conseguenze per le aree circostanti. In particolare, oltre ad eventuali lesioni alle opere realizzate, dovrà essere attentamente valutato il posizionamento di eventuali deposizioni temporanee e dei cantieri anche in relazione all'elevata capacità di trasporto solido del torrente Clarea, ricordando che il medesimo impatta anche nel sottostante cantiere della Maddalena.

163. **Monit. geotecnici -Problematiche puntuali -Imbocco Tunnel di Base Lato Susa** : si prescrive un attento e dettagliato studio geologico-geomorfologico delle condizioni del versante a fronte analizzando tutti i possibili meccanismi evolutivi, con particolare attenzione alla caduta di porzioni litoidi tipica di questi areali. Eventuali opere di

protezione dovranno avere un carattere permanete e difficilmente soggette a usura e ammaloramento.

164. **Monit.geotecnici -Problematiche puntuali- Galleria Orsiera- Vaie:** si ritiene necessario un approfondimento volto a uno studio dettagliato dei fenomeni franosi interferiti, onde individuarne la geometria e soprattutto lo stato di attività. Questo approfondimento appare particolarmente opportuno nella zona dell' imbocco lato Vaie, laddove esiste una possibile interferenza tra il tracciato e alcuni dissesti (frana di Prese Durando, a monte del cimitero), che dovranno essere adeguatamente studiati e riclassificati in base alle risultanze dei rilievi. Si ritiene opportuno valutare eventuali modifiche del tracciato in relazione all'interferenza con tali dissesti, anche al fine di evidenziare le conseguenze in termine di produzione di inerti.

165. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: redigere uno studio di dettaglio che evidenzi tutte le interferenze con le infrastrutture irrigue. Le interferenze dovranno essere risolte con attraversamenti opportunamente dimensionati a tutela della pratica irrigua in uso. Nel caso si riscontrino interferenze con impianti in pressione, prevedere interventi atti a risolvere eventuali disfunzioni .

166. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: verificare e quantificare in quale misura l'utilizzo dei pozzi e la presenza delle sorgenti nelle aree limitrofe possa essere compromesso, sulla base delle soluzioni costruttive adottate, sia nella fase di esecuzione dell'opera, sia a opera completata.

167. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: sviluppare uno studio dettagliato sul recupero e riutilizzo delle acque che saranno intercettate durante la realizzazione delle tratte in galleria, e che potrebbero essere sfruttate ad uso irriguo corredato del progetto di allacciamento alla rete irrigua esistente.

168. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo**: effettuare un'attenta verifica dei volumi delle acque reflue che saranno convogliati nella rete di fossi e canali locali; il dimensionamento degli eventuali attraversamenti dei canali deve tenere in considerazione non solo la funzione irrigua della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di laminazione delle piene della rete idrica naturale.

169. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo** : prendere tutti gli accorgimenti necessari a garantire il monitoraggio e l'eventuale depurazione di tutte le acque che saranno immesse sia direttamente nella rete irrigua, sia nei corsi d'acqua naturali dai quali la rete irrigua trae i suoi approvvigionamenti .

170. **Reticolo idrografico superficiale ad uso irriguo:** nelle fasi di predisposizione dei progetti definitivo ed esecutivo, il proponente dovrà concordare con i Consorzi irrigui operanti nell'area di intervento le soluzioni individuate per risolvere le interferenze con gli impianti irrigui e con il reticolo irriguo esistente, nonché il crono programma relativo alla realizzazione delle opere, in modo da assicurare la funzionalità della rete irrigua e da permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza . Per quanto riguarda la rete irrigua presente sul territorio dei Comuni di S. Antonino di Susa, di Vaie e di Chiusa San Michele, il proponente dovrà fare riferimento anche agli uffici tecnici dei singoli Comuni.

171. **Viabilità rurale e assetto fondiario** : individuare tutte le soluzioni necessarie a minimizzare l'interferenza e prevedere, laddove necessario, una serie di infrastrutture accessorie (sovrappassi e sottopassi) atte a garantire l'accesso ai fondi agricoli sia in fase di cantiere, sia in relazione alla persistenza dell'infrastruttura in progetto sul territorio.

172. **Viabilità rurale e assetto fondiario** : corredare il progetto definitivo con una proposta di piano di ricomposizione fondiaria e di riconnessione della viabilità rurale per minimizzare eventuali effetti negativi sulle aziende.

173. **Cantierizzazione**: sviluppare il piano di cantierizzazione in un'ottica di contenimento del consumo di suolo agricolo e naturale, ancorché di tipo temporaneo, prevedendo un'ottimizzazione delle aree di cantiere e privilegiando l'utilizzo di aree già compromesse, impermeabilizzate o a bassa naturalità.

174. **Cantierizzazione**: sviluppare il piano di gestione del terreno dì scotico, al fine di tutelare suoli agricoli e naturali che ricadono in seconda classe di capacità d'uso del suolo, a partire dalle indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale.

175. **Cantierizzazione**: descrivere le modalità logistiche di realizzazione e di smantellamento del sistema di nastri trasportatori e fornire un crono programma ed una previsione del taglio boschivo necessario. Dovrà inoltre essere fornita una valutazione degli impatti di questo sistema sul territorio, relativamente alla sottrazione di risorsa agricola e di formazioni boschive, agli ecosistemi ed alla comunità faunistica. Tale valutazione dovrà essere effettuata relativamente alla fase di costruzione, di esercizio e di smantellamento.

176. **Cantierizzazione**: prevedere delle strutture per il superamento dei nastri trasportatori da parte della fauna selvatica, almeno in corrispondenza dei corridoi ecologici interferiti.

177. **Cantierizzazione**: sviluppare la progettazione definitiva in un'ottica di miglioramento dell'inserimento dei cantieri nel contesto territoriale, prevedendo tra l'altro la realizzazione di siepi e filari schermanti sul perimetro, anche con funzioni fonoassorbenti e di abbattimento delle polveri, utilizzando specie autoctone a rapido accrescimento, e il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, ove possibile.

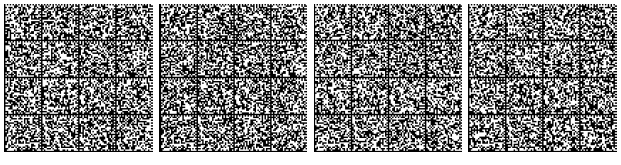
178. **Interventi di recupero, mitigazione e riqualificazione ambientale**: sviluppare gli interventi di recupero delle aree di cantiere e di tutte le aree sede di attività temporanee connesse alla realizzazione delle opere in oggetto o comunque interferite dalla loro realizzazione, nonché quelli di mitigazione e di riqualificazione ambientale indicati nel progetto preliminare, con particolare riferimento al Parco della Dora.

179. **interventi di recupero, mitigazione e riqualificazione ambientale**: nelle aree che non potranno più essere recuperate all'utilizzo agrario prevedere l'inerbimento e la messa a dimora di specie arbusti ve ed arboree autoctone adatte alle condizioni stazionali. Ove sia necessario prevedere interventi di consolidamento di versanti o di sistemazione idraulica di corsi d'acqua dovrà essere privilegiato l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.

180. **Interventi di compensazione nei confronti del comparto agricolo** : individuare nell'ambito delle opere di compensazione interventi di compensazione nei confronti del comparto agricolo, proporzionati agli impatti generati dalle opere in progetto (ad esempio miglioramento delle strutture irrigue, o recupero di aree all'utilizzo agricolo o a verde...).

181. **Impatti sulla fauna selvatica ed acquatica e misure di mitigazione** : sviluppare la progettazione definitiva ed esecutiva dei passaggi per la fauna da realizzare in corrispondenza dei corridoi ecologici interferiti e dei relativi impianti di specie arboree ed arbusti ve, secondo le indicazioni contenute nella pubblicazione "Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica" (Reg. Piemonte e ARPA Piemonte, 2005).

182. **Impatti sulla fauna selvatica ed acquatica e misure di mitigazione** : Nel caso in cui si evidenzi la necessità di utilizzare barriere antirumore costituite da pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna e evitare collisioni. A questo proposito fare riferimento alla pubbl. "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008).



183. **Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua** (Dora Riparia e suoi affluenti) : attenersi alla "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi della LR n. 37/2006" art. 12, approvata con D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010.

184. **Interventi che interferiscono con i corsi d'acqua**: preventivamente al rilascio dell'autorizzazione delle opere e degli interventi che interferiscono con l'alveo bagnato o con gli ambienti acquatici acquisire il parere di compatibilità con la fauna acquatica formulato dal Settore Tutela e Gestione della Fauna Selvatica e Acquatica della Direzione regionale Agricoltura (cfr. art. 5 della "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi della LR n. 37/2006".

185. **Opere idrauliche nella "Piana delle Chiuse"** : la progettazione definitiva dovrà essere supportata dall'impiego di una modellazione bidimensionale del corso d'acqua principale in moto vario estesa a valle sino al ponte tra S.Ambrogio e Villardora.

186. **Interferenze con corsi d'acqua** soggetti a tutela dell'Amministrazione regionale (cioè iscritti negli elenchi delle acque pubbliche e/o aventi sedime statale-regionale): fornire l'individuazione anche catastale effettuando per ciascuna interferenza puntuali analisi idrologico - idrauliche pre e post interventi, accertando la compatibilità idraulica delle nuove strutture, sulla base di quanto disposto dalle direttive AdB PO.

187. **Aspetti forestali** : rispettare il nuovo Regolamento approvato con D.P.G.R. N.4/R del 15/02/2010 in attuazione dell'art. 13 della L.R. 4/2009, in particolare l'art. 45 "disciplina della aree di pertinenza dei corpi idrici", recante gestione e tutela delle formazioni forestali e delle vegetazioni ripariali.

188. **Impatto sull'immagine turistica**: limitare al massimo l'impatto visivo delle aree di cantiere, valutando eventuali ubicazioni alternative meno impattanti e comunque limitando al massimo l'estensione delle aree e l'altezza di impianti e fabbricati. Limitare al minimo indispensabile lo stoccaggio in cumulo delle terre e rocce da scavo provvedendo al pronto allontanamento dal cantiere del materiale di risulta conferendolo ai siti di sistemazione definitiva. L'infrastrutturazione dei cantieri dovrà essere pianificata in modo tale che sia visivamente percepito l'ordine e la razionalità dei cantieri stessi provvedendo, se del caso, al mascheramento delle zone che, per intrinseche esigenze impiantistiche e di lavorazione, non possono rispondere ai suddetti criteri di ordine e razionalità. In fase di esercizio dei cantieri dovrà essere assolutamente evitato il deposito di materiali, impianti, attrezzature e mezzi d'opera e la presenza di fabbricati e

baracche che non siano strettamente indispensabili all'esecuzione delle lavorazioni in corso e a garantire l'esercizio dei cantieri stessi.

189. **Impatto sulla fruizione turistica - Aumento dei tempi di percorrenza** : pianificare i lavori di modifica della viabilità esistente in modo da limitare l'impatto sul traffico turistico, e privilegiare, il conferimento del materiale di risulta con trasporto su treno. Nel caso in cui tale sistema di trasporto, nelle successive fasi progettuali, dovesse rivelarsi non più attuabile, i percorsi e la gestione dei flussi dei mezzi d'opera dovranno essere oggetto di una specifica ed approfondita analisi delle interferenze con i flussi dei turisti al fine di poter effettuare le scelte meno impattanti.

190. **Tutela dei beni paesaggistici - Attraversamento Dora in Comune di Susa**: evitare la realizzazione di opere che, seppur di rilevanza architettonica e ingegneristica, possano costituire ulteriori elementi di intrusione e di impatto di un contesto già ampiamente caratterizzato da una considerevole sovrapposizione di infrastrutture. Sarà pertanto necessario che i manufatti di attraversamento e i sovrappassi autostradali siano oggetto di approfondimenti ed elaborazioni progettuali (in merito agli aspetti formali, alle tipologie architettoniche, all'uso dei materiali, ecc,) volti ad individuare ed orientare le scelte verso opere che si integrino con la rete viaria locale, l'asse autostradale e le fasce fluviali della Dora, senza imporsi come strutture eccessivamente emergenti.

191. **Barriere fonoassorbenti**: ridurre, per quanto possibile, le dimensione delle stesse e prevedere l'utilizzo di materiali e cromatismi idonei ai vari siti paesaggistici d'appartenenza: in alternativa ricorrere a dune e rimodellamenti morfologici adeguatamente inerbiti ed piantumati con vegetazione arborea e arbusti va; e valutare la possibilità, in alcuni traiti, di abbassare la quota di imposta dei binari rispetto al piano di campagna.

192. **Aree di cantiere**: adottare tutte le cautele necessarie al fine di consentire un appropriato recupero ambientale dei siti interessati al termine dei lavori, nonché l'esecuzione di interventi di mitigazione in corso d'opera modulati in funzione delle percezioni visuali dei siti dai punti di vista di maggiore fruibilità (es. Sacra di San Michele) e prevedendo, in fase di realizzazione, modalità esecutive tali da favorire la rapida schermature delle aree interessate.

193. **Aree di cantiere**: progettarle, sia dal punto di vista formale/tipologico che sotto il profilo cromatico, in modo da ridurne globalmente la percezione, contenendo sia l'eventuale formazione di cumuli di materiali di rilevante altezza sia la localizzazione degli stessi in aree particolarmente visibili.

194. **Centrale di Ventilazione di Val Clarea**: con riferimento alle soluzioni progettuali inerenti la realizzazione della centrale di ventilazione di Val Clarea, che ricade in area soggetta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 lett. c) (torrente Clarea) e lett. g) (area boscata) del D.l.gs 42/2004, si ritiene preferibile adottare la soluzione che preveda manufatti che si sviluppano seguendo planovolumetricamente l'andamento morfologico dell'area interessata.

195. **Aree boscate** nel progetto definitivo dovrà trovare riscontro il rispetto dei contenuti del D.Lgs. 227/01, in merito alle aree boscate e dovrà essere verificata la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni degli articoli posti in salvaguardia (artt. 13, 14, 16,18, 26 e 33) delle norme di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale adottato dalla Regione con DGR n. 53-11975 del 4/8/2009.

196. **Comunicazione e informazione alla popolazione**: si richiede di predisporre a Susa un Punto Informativo sul modello di quello realizzato alla "Rizerie" di Modane, dove allestire un centro permanente di comunicazione e inforni azione alla popolazione sulle attività di realizzazione della nuova linea ferroviaria. Si propone a tal fine la sede dell'attuale caserma "Henry", opportunamente adattata. La stessa struttura potrebbe, in simbiosi con gli allestimenti puntuali che saranno realizzati nei siti operativi, assumere il ruolo di centro per le attività proprie del "turismo di cantiere". Conclusa la fase di realizzazione dell'infrastruttura la stessa realtà potrebbe, mantenendo in gran parte la sua nuova vocazione, essere adibita a laboratorio permanente in cui sviluppare tematiche e approfondimenti legati alle esperienze maturate, come ad esempio quelle trasportistiche, ambientali, storico culturali, ecc..

197. **Accompagnamento ambientale del progetto in fase realizzativa**: individuare una struttura tecnica che possa garantire un adeguato "accompagnamento ambientale" del progetto e della sua realizzazione, intervenendo sia su aspetti metodologici (metodi di monitoraggio e di campionamento, scale di valutazione dei risultati) sia nel merito delle rilevazioni condotte (verifica dei dati, analisi delle anomalie, definizione delle azioni correttive, verifiche in campo), in analogia ad esperienze pregresse nelle quali il Ministero dell' Ambiente e la Regione Piemonte si sono avvalse di Arpa Piemonte per tali finalità. I costi per il funzionamento di tale struttura di accompagnamento ambientale che dia supporto in campo e sul territorio al Ministero dell'Ambiente, alla Regione e agli Enti Locali devono essere parte del costo globale dell'opera, non potendosi fare fronte con le risorse ordinarie all'onere per una attività straordinaria e di cosi vasta portata. Alla luce di quanto sopra riportato, si propone di richiedere la messa a disposizione di adeguate

risorse per l'accompagnamento ambientale del progetto da parte dell'Autorità Competente e degli Enti Locali.

198. **Lavori di scavo**: l'intero svolgimento (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri da realizzarsi fino all'affioramento degli strati naturali) dovrà essere seguito costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Min. per i Beni e le Attività Culturali, le quali prestazioni saranno a carico di LTF) e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso di attestazioni SOA per la categoria OS 25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e che possono determinare l'avvio, a carico di LTF, di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate e incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo delle Antichità egizie, con la quale pertanto manterranno costanti contatti.

199. **Scavi archeologici esplorativi**: si prescrive che non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero di conseguenza causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.

200. **Indagini geognostiche:** si prescrive che qualunque attività di indagine, che eventualmente fosse nel frattempo realizzata, dovrà in ogni caso essere effettuata con assistenza archeologica continua da parte di operatori specializzati sotto la supervisione della competente Soprintendenza per i Beni archeologici, come indicato nella prescrizione n° 1, allo scopo di verificare la presenza e prevenire possibili danneggiamenti a strutture e/o depositi di natura archeologica non altrimenti individuabili.

201. **Ritrovamenti**: si prescrive che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintenza per i Beni Archeologici competente, la quale, se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.

202. **Accantonamenti**: prevedere che nel quadro economico dei progetti definitivo ed esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi