



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA (CIG) ITALIA FRANCIA  
PER LA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO – LIONE**

*Il Capo della Delegazione italiana*

**STORIA, EVOLUZIONE, COMPITI, ATTIVITÀ E RISULTATI RAGGIUNTI**  
Il percorso decisionale del “collegamento ferroviario Torino Lione”  
attraverso la “governance” binazionale istituita negli Atti Internazionali 1996 – 2019

*a cura di Paolo Foietta e Fabio Pasquali*



*Torino, Riunione n.58 del 22 maggio 2018*

*Ottobre 2019*

## Sommario

<b>INTRODUZIONE</b> .....	3
<b>1. STORIA ED EVOLUZIONE DELLA COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA ITALIA-FRANCIA PER IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE (CIG)</b> .....	9
<b>1.1. L'ACCORDO DI PARIGI DEL 1996 : LA VERIFICA PRELIMINARE DELLA FATTIBILITÀ TECNICA DELL'OPERA</b> .....	9
1.1.1. Costituzione della Commissione Intergovernativa (CIG) .....	10
1.1.2. Inizio delle attività della CIG .....	11
<b>1.2. L'ACCORDO DI TORINO DEL 2001: LA DECISIONE DI PROGETTARE ED EFFETTUARE I LAVORI PRELIMINARI</b> .....	12
1.2.1. La costituzione del Promotore Pubblico .....	13
1.2.2. Il cosiddetto impegno alla "saturazione delle opere esistenti" non esiste più .....	15
1.2.3. Il primo riparto economico della spesa tra i due paesi .....	15
1.2.4. La CIG amplia le proprie competenze .....	15
<b>1.3. 2001 - 2012: CONFLITTI E DIFFICOLTÀ NEL PROGETTARE ED ESEGUIRE I LAVORI PRELIMINARI</b> .....	16
1.3.1. Il ruolo della CIG sulla progettazione dell'opera .....	16
1.3.2. La definizione e lo sviluppo del progetto in Francia .....	17
1.3.3. In Italia il conflitto in Val di Susa ha ritardato la definizione e lo sviluppo del progetto .....	17
1.3.4. L'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione e la redazione del nuovo progetto .....	19
<b>1.4. L'ACCORDO DI ROMA 2012: LA DECISIONE DI «REALIZZARE E GESTIRE» LA NUOVA LINEA FERROVIARIA</b> .....	23
1.4.1. Un ulteriore ampliamento delle competenze della CIG .....	25
<b>1.5. IL COMPLETAMENTO TECNICO/FINANZIARIO DEGLI ACCORDI ITALIA-FRANCIA PER L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA</b> .....	27
1.5.1. La definizione del Nuovo Promotore Pubblico Binazionale .....	27
1.5.2. L'accordo di Parigi del 2015 "per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione" .....	27
1.5.3. Presentazione e approvazione del Dossier di finanziamento UE a Bruxelles .....	28
1.5.4. Il Protocollo Addizionale di Venezia del 2016 .....	28
<b>1.6. LA CONCLUSIONE DEL PROCESSO DECISIONALE: LA RATIFICA DELL'ACCORDO PER «L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE» IN ITALIA E FRANCIA</b> .....	29
1.6.1. Il percorso di ratifica in Italia .....	29
1.6.2. Il percorso di ratifica in Francia .....	30
1.6.3. Ampliamento delle competenze della CIG .....	30
<b>2. COS'È OGGI LA CIG E COSA DEVE ANCORA FARE</b> .....	31
<b>2.1. COMPOSIZIONE, ORGANIZZAZIONE E STRUTTURA TECNICA/AMMINISTRATIVA</b> .....	31
2.1.1. Composizione e rappresentanza .....	31
2.1.2. Presidenza e Segretario Generale .....	31
2.1.3. La struttura tecnico-amministrativa costituita presso il MIT .....	32
2.1.4. Comitati permanenti .....	32
<b>2.2. I COMPITI DA SVOLGERE</b> .....	33
2.2.1. Aggiornamento della conoscenza sullo stato del progetto e di indirizzo dell'attività del Promotore Pubblico .....	34
2.2.2. Coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione per la fase di realizzazione .....	34
2.2.3. Informazione di enti territoriali italiani e francesi sul progetto e i suoi effetti previsti .....	35

2.2.4.	Rapporto con gestori di rete, gestori ferroviari, operatori ferroviari per aspetti di realizzazione, esercizio e sicurezza della rete ferroviaria, nonché per gli aspetti commerciali connessi all'uso della modalità ferroviaria nel trasporto merci.....	35
<b>2.3.</b>	<b>I GRUPPI DI LAVORO PERMANENTI DELLA CIG .....</b>	<b>35</b>
2.3.1.	Comitato di Sicurezza Tecnica (CTS) della CIG - par. 9.2 dell'Accordo 2012 .....	36
2.3.2.	Gruppo di Trasferimento Modale (GTM) – CIG il 20 dicembre 2004 (“Mandato e organizzazione del GTM”) .....	36
2.3.3.	Comitato di sicurezza antisabotaggio-antiterrorismo (ASAT) - par. 9.3 dell'Accordo 2012....	37
2.3.4.	Gruppo di lavoro Economico, Giuridico e Finanziario (GEF) .....	37
<b>3.</b>	<b>BILANCIO DELLE ATTIVITA' CONDOTTE DALLA CIG NEL PERIODO GENNAIO 2016 – SETTEMBRE 2019 ..</b>	<b>39</b>
<b>3.1.</b>	<b>I COMPONENTI NOMINATI E/O DESIGNATI DELLA CIG .....</b>	<b>39</b>
<b>3.2.</b>	<b>LE ATTIVITÀ CONDOTTE NEL PERIODO 2016-2019 .....</b>	<b>41</b>
3.2.1.	La fase “straordinaria” di negoziazione, predisposizione e perfezionamento degli atti necessari per la Ratifica degli Accordi: 2016-2017.....	41
3.2.2.	Predisposizione ed approvazione dalla CIG del “Regolamento Contratti”, contenente le disposizioni per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa .....	42
3.2.3.	La fase “ordinaria” (2017-2019) .....	44
3.2.4.	Le attività del Comitato Tecnico Sicurezza .....	47

Roma, 20 settembre 2019

*Il presente documento è stato redatto dal Capo della Delegazione italiana e Presidente di turno della Commissione Intergovernativa (C.I.G.) Italia Francia per il collegamento ferroviario Torino-Lione, arch. Paolo Foietta e dal Segretario generale della Delegazione italiana dott. Fabio Pasquali.*

## **INTRODUZIONE**

La “Commissione Intergovernativa italo-francese per il collegamento ferroviario Torino Lione” (CIG) è stata istituita dai governi francese e italiano a seguito del Trattato Italia Francia sottoscritto il 15 gennaio 1996 a Parigi per “la realizzazione della una nuova linea ferroviaria Torino Lione”.

I suoi compiti di indirizzo, di vigilanza e di controllo sulla realizzazione e sulla gestione dell’opera sono stati poi integrati ed aggiornati nei successivi accordi ed atti internazionali tra Italia e Francia e nelle conseguenti Leggi di Ratifica (2001, 2012, 2017).

Alla CIG è stato assegnato dai due Paesi il compito di presiedere alle attività necessarie alla definizione, alla realizzazione ed alla gestione della linea ferroviaria Torino-Lione, esercitando, per conto degli Stati prima funzioni di indirizzo, studio, approfondimento ed elaborazione, poi, con la istituzione del Promotore Pubblico<sup>1</sup>, di vigilanza e di controllo nei confronti sulle sue attività nella fase di elaborazione del progetto, di esecuzione dei lavori preliminari ed ora nella fase di appalto e realizzazione dell’opera.

L’esperienza della CIG ha rappresentato quindi un lungo percorso istituzionale (tecnico, giuridico, finanziario) che ha accompagnato e preparato i Vertici, gli Accordi e gli Atti Internazionali approvati dal Parlamento Italiano, iniziato nel 1996 che si è concluso con il Trattato Italia-Francia in vigore dal 1 marzo 2017 per «L’avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione».

**Tab. 1 La sequenza dei capi delegazione e segretari generali della C.I.G. dalla sua costituzione**

<b>Anno</b>	<b>Capodelegazione italiana</b>	<b>Segretario generale</b>	<b>Capodelegazione francese</b>	<b>Segretario generale</b>
<b>1996-2001</b>	<b>Achille VINCI GIACCHI</b>	<b>N.C.</b>	<b>Claude VILLAIN fino al 2001</b>	<b>Noel LEBEL fino al 14/02/2003</b>
<b>2001-2004</b>	<b>Sergio PININFARINA</b>	<b>Saverio PALCHETTI fino al 31/12/2009</b>	<b>Louis BESSON dal 2002 a tutt'oggi</b>	<b>Marieline MEAUX dal 26/03/2003 al gen. 2009</b>
<b>17/01/2005 30/06/2012</b>	<b>Rainer MASERA</b>			<b>Thierry LOUIS dal 17/03/2009 al 2014</b>
<b>13/09/2012 23/02/2015</b>	<b>Mario VIRANO</b>	<b>Rossella NAPOLITANO 28/06/2012 - 15/07/2014</b>		<b>Jean-Pierre GARINO 2016</b>
		<b>Marco MENNA 3/9/2014-31/03/2015</b>		<b>Francois CANDIOTTI dal 27/02/2017 a tuttoggi</b>
<b>25/01/2016 a tuttoggi</b>	<b>Paolo FOIETTA</b>	<b>Fabio PASQUALI 17/02/2016 a tuttoggi</b>		

<sup>1</sup> Il promotore pubblico italo francese era inizialmente LTF-Lyon Turin Ferroviaire, posseduta al 50% da Rfi-Rete Ferroviaria Italiana e da RFF-Réseau Ferroviaire Française. Nel febbraio 2015 a seguito della sottoscrizione dell’Accordo del 25 febbraio è stata trasformata in Telt-Tunnel Euroalpin Lione Turin, posseduta al 50% da FSI e al 50% direttamente dal Governo francese



Questo percorso, più che ventennale, ha visto evolversi e modificare le funzioni attribuite della Commissione.

Funzioni che saranno nei prossimi anni quanto mai utili e strategiche:

- nella fase di realizzazione dell'opera, affrontando con il promotore pubblico incaricato inediti problemi di gestione binazionale (applicazione della normativa sul lavoro, sugli appalti, sulla prevenzione delle infiltrazioni mafiose, ma anche su riutilizzo terre e rocce da scavo, ...) ed esercitando i compiti attribuiti dai tratti internazionale di indirizzo, vigilanza e controllo sui lavori;
- nella fase di gestione transitoria della linea storica e della vecchia infrastruttura ferroviaria per garantire, in cui ricade il traforo del Frejus in esercizio dal 1871, nel rapporto con i gestori (italiani e francesi) l'esercizio della linea in condizioni accettabili di sicurezza, cercando di limitare il suo abbandono e la sua desertificazione;
- nella successiva gestione integrata della tratta di valico tra Bussoleno e Saint Jean de Maurienne, assegnata a Telt, che prevede una gestione coordinata dei 66 km della nuova linea "moderna" dedicata alle merci ed ai passeggeri a lunga percorrenza con gli 88 km della linea storica al servizio delle comunità locali italiane e francesi e di un comprensorio turistico alpino di grande rilevanza europea.

Per queste ragioni abbiamo ritenuto fosse doveroso, con l'insediamento del nuovo Governo e del nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- ✓ ricostruire e raccontare l'ultra ventennale storia della CIG attraverso i numerosi accordi ed atti internazionali che hanno contribuito a formare ed accompagnare l'intero percorso di definizione, negoziazione decisione del "collegamento ferroviario Torino-Lione";
- ✓ descrivere le funzioni ed i compiti attualmente assegnati alla CIG, risultanti dalla evoluzione degli accordi, dei trattati e degli atti internazionali;
- ✓ documentare sinteticamente le attività svolte nel periodo 2016-2019 di nostra competenza.

**IL CAPO DELEGAZIONE ITALIANA E  
PRESIDENTE DI TURNO**  
*Paolo Foietta*

**IL SEGRETARIO GENERALE DELLA  
DELEGAZIONE ITALIANA**  
*Fabio Pasquali*

**Tab. 3 Le riunioni commissione intergovernativa ITALIA-FRANCIA 1996-2018**

**FASE 1 Riunioni binazionali CIG 1996-2001 (13 riunioni)**

Presidente ITALIA	Achille VINCI GIACCHI	1996-2001
Presidente FRANCIA	Claude VILLAIN	1996-2002

**FASE 2 Riunioni binazionali CIG 2001-2004 (15 riunioni)**

Numero riunione	Anno	Data	Sede riunione	Presidente ITALIA	Presidente FRANCIA
14	2001	24/07/2001	ITALIA	Sergio PININFARINA  2001 2004	Claude VILLAIN 1996-2002
15	2001	15/11/2001	FRANCIA		
16	2002	16/03/2002	ITALIA		
17	2002	25/07/2002	FRANCIA		
18	2002	12/12/2002	ITALIA		
19	2003	14/02/2003	FRANCIA		Louis BESSON 2002 in carica
20	2003	26/03/2003	ITALIA		
21	2003	26/06/2003	FRANCIA		
22	2003	08/10/2003	ITALIA		
23	2003	19/12/2003	FRANCIA		
24 a	2004	04/06/2004	ITALIA		
24 b	2004	25/06/2004	ITALIA		
25	2004	23/07/2004	FRANCIA		
26 a	2004	23/11/2004	ITALIA		
26 b	2004	24/11/2004	ITALIA		

**FASE 3 Riunioni binazionali CIG 2005-2012 (23 riunioni)**

Numero riunione	Anno	Data	Sede riunione	Presidente ITALIA	Presidente FRANCIA
27	2005	13/05/2005	FRANCIA	Reiner MASERA 17/01/2005 30/06/2012	Louis BESSON 2002 In carica
28	2005	21/10/2005	ITALIA		
29	2005	19/12/2005	FRANCIA		
30	2006	28/03/2006	ITALIA		
31	2006	04/07/2006	FRANCIA		
32	2006	04/10/2006	ITALIA		
33 a	2006	19/12/2006	FRANCIA		
33 b	2006	20/12/2006	FRANCIA		
34	2007	27/03/2007	ITALIA		
35	2007	20/06/2007	ITALIA		
36 a	2007	17/12/2007	ITALIA		
36 b	2007	18/12/2007	ITALIA		
37	2008	28/10/2008	FRANCIA		
38	2008	17/12/2008	FRANCIA		
39	2009	17/03/2009	ITALIA		
40	2009	11/05/2009	FRANCIA		
41	2009	16/12/2009	ITALIA		
42	2010	26/02/2010	VIDEO CONFERENZA		
43	2010	09/07/2010	VIDEO CONFERENZA		
44	2010	22/12/2010	VIDEO CONFERENZA		
45	2011	06/07/2011	ITALIA		
46	2011	11/10/2011	FRANCIA		
47	2011	20/12/2011	ITALIA		

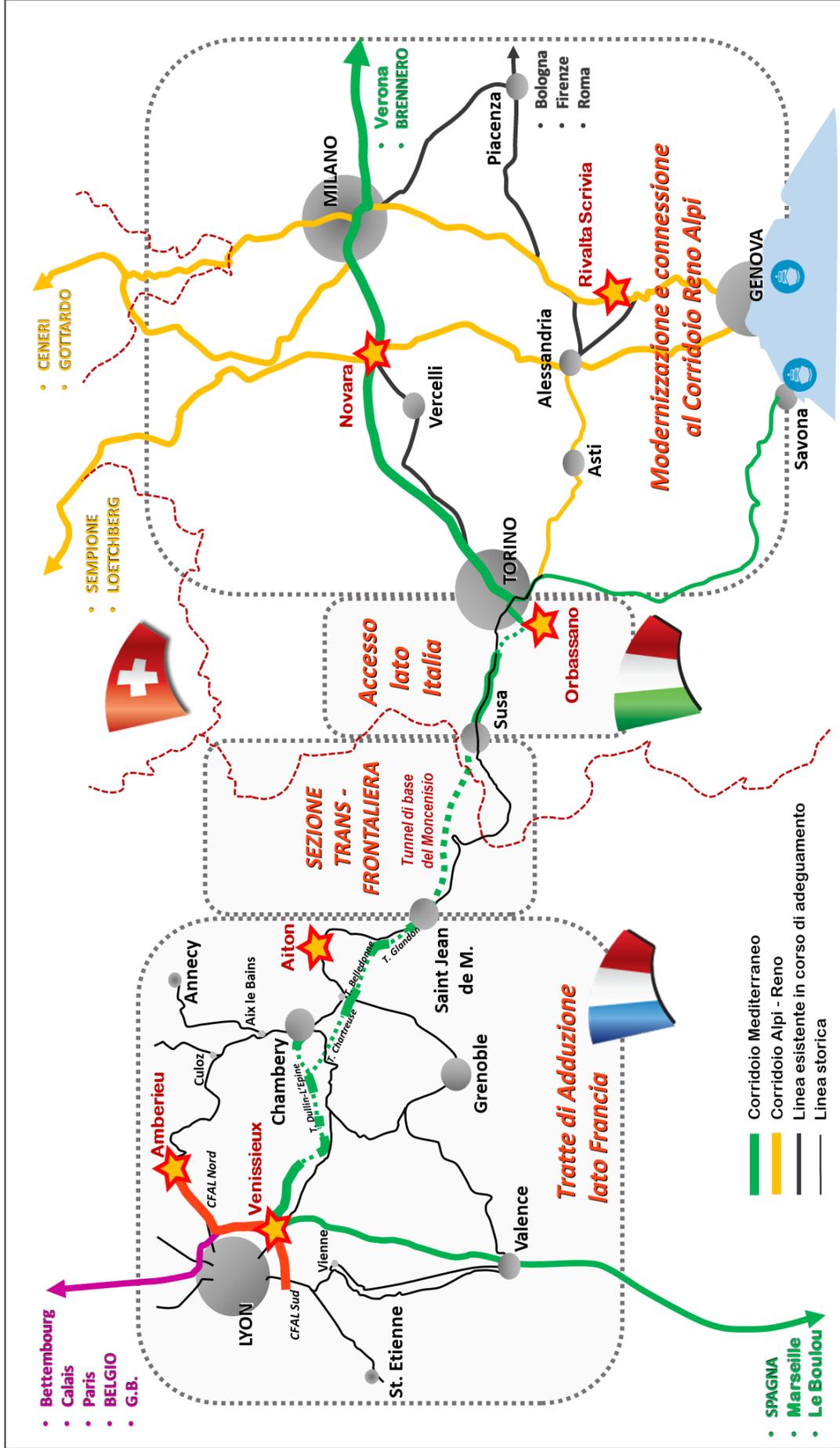
**FASE 4 Riunioni binazionali CIG 2002-2015 (4 riunioni)**

Numero riunione	Anno	Data	Sede riunione	Presidente ITALIA	Presidente FRANCIA
48	2012	14/12/2012	FRANCIA	<b>Mario VIRANO</b> 13/9/2012 23/02/2015	<b>Louis BESSON</b> 2002 In carica
49	2013	18/12/2013	ITALIA		
50	2014	09/07/2014	FRANCIA		
51	2014	16/12/2014	ITALIA		

**FASE 5 Riunioni binazionali CIG 2016-2018 (8 riunioni)**

Numero riunione	Anno	Data	Sede riunione	Presidente ITALIA	Presidente FRANCIA
52	2016	18/02/2016	FRANCIA	<b>Paolo FOIETTA</b> 25/01/2016 in carica	<b>Louis BESSON</b> 2002 in carica
53	2016	02/03/2016	VIDEO CONFEREN.		
54	2016	07/06/2016	ITALIA		
55	2016	12/12/2016	FRANCIA		
56	2017	27/06/2017	ITALIA		
57	2017	12/12/2017	FRANCIA		
58	2018	22/05/2018	ITALIA		
59	2018	12/12/2018	FRANCIA		

# ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE



## **1. STORIA ED EVOLUZIONE DELLA COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA ITALIA-FRANCIA PER IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE (CIG)**

L'Accordo di Parigi del 1996 per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, è stato preceduto da atti e decisioni preliminari condivise dai due Stati, in incontri e vertici internazionali ed in sede europea che si richiamano:

- Il **Vertice italo-francese di Nizza** del giugno **1990**, prende atto della obsolescenza della attuale linea storica, ed assume la decisione di *“studiare la fattibilità di una nuova relazione ferroviaria”* tra Torino e Lione.
- Nell'**ottobre 1991** al **vertice italo-francese di Viterbo** i ministri dei Trasporti incaricano i rispettivi Enti ferroviari di avviare uno studio di fattibilità su un nuovo collegamento **Torino-Lione**.
- Il **Vertice Italia-Francia** di Parigi del **9 e 10 settembre 1992**<sup>3</sup> sanciva l'accordo politico e l'impegno dei due Stati per la realizzazione di un collegamento ferroviario “moderno” tra Torino e Lione; veniva in quella sede deciso di istituire una struttura di concertazione franco-italiana, il **Comité de Pilotage**, che dal gennaio 1993, sulla scorta dei risultati degli studi effettuati, doveva definire la fattibilità dell'intervento e proporre le tappe operative per la realizzazione del collegamenti.
- Il **Vertice di Roma** del **novembre 1993**, esamina gli studi proposti dal **Comité de Pilotage**, decide di costituire una GEIE per avviare gli studi progettuali del collegamento.
- Nel **Settembre 1994**, sull'impulso del Comitato promotore, le ferrovie italiane e francesi costituivano un GEIE<sup>4</sup>, denominato **Alpetunnel** per gli studi preliminari funzionali alla realizzazione del progetto della Torino-Lione.
- Nel dicembre 1993 il Consiglio europeo richiedeva un piano di completamento delle reti transeuropee a un gruppo di lavoro – che prenderà nome dal vicepresidente della Commissione europea *Henning Christophersen* – composto dai rappresentanti dei governi nazionali. La relazione finale fu adottata al **Consiglio europeo convocato a Essen il 9-10 dicembre 1994**<sup>5</sup>. Nel documento si elencavano 14 grandi opere ferroviarie, autostradali e aeroportuali, di realizzazione già avviata o in stato di progettazione avanzata, considerate di interesse prioritario; la nuova linea Torino-Lione viene inserita nei 14 progetti prioritari europei.

### **1.1. L'ACCORDO DI PARIGI DEL 1996 : LA VERIFICA PRELIMINARE DELLA FATTIBILITÀ TECNICA DELL'OPERA**

L'Accordo di Parigi rappresenta il primo atto internazionale che esprime l'obiettivo di *“investire per migliorare le infrastrutture di comunicazione tra gli Stati”*, realizzando una **linea ferroviaria di collegamento ad alta velocità tra LYON e TORINO**, dando così attuazione alle decisioni dei precedenti consigli europei - in particolare ESSEN 1994 che iscriveva la nuova linea Torino-Lione tra i 14 progetti prioritari europei nel settore dei trasporti (Rete TEN).

---

<sup>3</sup> XI Legislatura, Presidente del Consiglio G. Amato (28/6/1992 – 29/4/1993), Ministro degli Esteri Vincenzo Scotti, Ministro dei Trasporti Giancarlo Tesini

<sup>4</sup> Alptunnel è la Società di scopo costituita da Réseau Ferré de France (RFF) e Ferrovie dello Stato Italiane (FSI); GEIE significa Gruppo Europeo d' Interesse Economico senza capitale

<sup>5</sup>Già nel Vertice europeo di Corfù, nel giugno 1994, la linea ferroviaria ad alta velocità/trasporto combinato Lione-Torino e Torino-Trieste viene inserita tra gli undici progetti altamente prioritari per il sistema infrastrutturale europeo

L'accordo sottoscritto a Parigi il **15 gennaio 1996**, firmatari per il Governo francese il Ministro dei trasporti *Bernard Pons* e per il Governo italiano il Ministro dei trasporti *Giovanni Caravale*<sup>6</sup>, non ha richiesto per il suo contenuto una ratifica parlamentare; sotto forma di decreto è stato adottato in Francia il 13 maggio 1996 dal primo ministro, *Alain JUPPE*, e dal ministro degli Affari esteri, *Hervé de CHARETTE*; in Italia è entrato in vigore il 4 aprile 1996.

### **1.1.1. Costituzione della Commissione Intergovernativa (CIG)**

Nell' *Accordo* i due Paesi, hanno deciso di :

1. Costituire e mettere in opera una Commissione Intergovernativa - CIG (articolo 1) " *per seguire a nome dei due Governi di Italia e Francia l'insieme delle questioni legate alla preparazione della realizzazione della sezione internazionale Montmélian-Torino del collegamento ferroviario a grande velocità tra Lione e Torino*".
2. di conferire alla CIG (articolo 2 - *Competenze*) il mandato di:
  - a) *elaborazione di un progetto di accordo intergovernativo che definisca le caratteristiche generali del collegamento, le sue modalità di realizzazione e del suo finanziamento e le condizioni della sua gestione;*
  - b) *realizzazione e controllo dei programmi di studi tecnici ed economici, compresi gli studi giuridici e finanziari preliminari, nonché quelli relativi a sicurezza, preliminari rispetto all'entrata in vigore dell'accordo intergovernativo;*
  - c) *realizzazione di progetti di bandi di gara relativi alla concezione, al finanziamento, alla costruzione, alla gestione e alla manutenzione del collegamento*

Lo stesso accordo ha affidato alla Commissione intergovernativa uno specifico ruolo di collegamento, sia con le autorità locali che con le istituzioni comunitarie:

*Art. 3 – Rapporti con le comunità territoriali e le istanze comunitarie. È fatto obbligo alla CIG di informare e consultare le comunità territoriali dei due Paesi, in particolare le regioni più direttamente interessate, Rhone-Alpes e Piemonte; la CIG ha la facoltà di attivare e mantenere tutti i contatti ritenuti necessari a tale scopo.*

Ha inoltre determinato il rapporto con le amministrazioni e la struttura di esperti:

*Art. 4 – Collaborazione con le reti, le amministrazioni e gli esperti. La CIG beneficia nella sua attività delle amministrazioni dei due Governi, può scegliere esperti e rivolgersi ad imprese ferroviarie o a gestori ferroviari e in particolare al GEIE "Alpetunnel".*

Ha ancora definito la composizione delle due delegazioni, stabilito il principio di alternanza nella sua presidenza dei capi di ciascuna delle due delegazioni nazionali e la facoltà di costituire il proprio regolamento interno<sup>7</sup>.

*Art. 5 – Composizione. La CIG è composta da due delegazioni nominate dai due rispettivi Governi, ciascuna composta al massimo da sette membri; per il Governo francese, in rappresentanza dei Ministeri degli Esteri, dell'Ambiente, delle Infrastrutture e trasporti, dell'Economia e finanze, del Bilancio e dell'Interno; per il Governo italiano, in rappresentanza dei Ministeri degli Esteri, dell'Ambiente, dei Lavori pubblici, dei Trasporti, del Tesoro e finanze e dell'Interno.*

*Art. 6 – Presidenza. La presidenza della CIG ha la durata di un anno ed è alternata tra le due delegazioni.*

*Art. 7 – Regolamento interno. La CIG stabilisce il proprio regolamento interno.*

---

<sup>6</sup> L'Accordo di Parigi 1996 è stato controfirmato dal lato francese dal Presidente della Repubblica Jacques Chirac, dal Primo Ministro Alain Juppé e dal Ministro degli Esteri Hervé de Charette, dal lato italiano dal Presidente del Consiglio Giuliano Amato, dal Ministro degli Esteri Vincenzo Scotti

<sup>7</sup> Il Regolamento Interno è stato discusso e approvato a Torino il 3 luglio 2001 dai Presidenti di delegazione CIG S.Pininfarina e C.Villain.

*Art. 8 – Entrata in vigore. Ciascuna delle Parti notificherà il completamento delle procedure interne richieste per l'entrata in vigore dell'Accordo.*

Questo primo accordo, successivo di quattro anni alla firma della "Convenzione delle Alpi", non fa ancora alcuna menzione agli impegni in essa contenuti; si limita a considerare un collegamento ferroviario ad alta velocità tra LYON e TURIN. Questo nonostante - in termini concreti - gli studi intrapresi avessero già imposto di considerare anche il trasporto ferroviario delle merci.

### **1.1.2. Inizio delle attività della CIG**

La Commissione Intergovernativa si è insediata formalmente il 14 novembre 1996.

Le due delegazioni erano presiedute per l'Italia dal Ministro plenipotenziario *Achille Vinci Giacchi* (Ministero degli Esteri) e per la Francia dall'ispettore generale delle finanze *Claude Villain*.

Nel periodo 1997-2001 la CIG è divenuta pienamente operativa.

Nelle 18 riunioni susseguitesi negli anni 1997 - 2001 sono state condivise ed approvate le verifiche di fattibilità dell'opera, i risultati dei gruppi di lavoro, accompagnando la fase preliminare di redazione del progetto, effettuate prevalentemente attraverso gli studi preliminari sviluppati tra il 1994 ed il 2001 da Alpetunnel - GEIE.

Nell'Ottobre 1997, nel vertice di Chambéry, vengono istituiti tre gruppi di studio triennali della CIG con un finanziamento di 110 MLD di Lire cofinanziato dall'Unione Europea al 50%:

- fattibilità e realizzabilità del tunnel;
- dati di traffico e costi di realizzazione;
- effetti sull'ambiente.

Nell'Ottobre 1998, nel vertice di Firenze, vengono esaminati i risultati raggiunti dai gruppi di lavoro e definito il programma di studi sottolineando la necessità di gestire sulla linea anche il traffico delle merci.

Il 24 settembre 1999, nel vertice di Nimes, i governi Italiano e Francese, a seguito del disastroso incidente del Monte Bianco, decidono di adottare misure di sicurezza, per il trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla rotaia.

Il nuovo collegamento dovrà rafforzare il passaggio del trasporto su gomma su rotaia, anche prevedendo incentivi per gli autotrasportatori che decidano di passare a forme di trasporto combinato, con l'obiettivo di ridurre di almeno 20.000 camion l'anno il traffico stradale ai valichi alpini italo-francesi.

Tra il settembre 1999 ed il novembre 2000, la Commissione Intergovernativa opera per dare attuazione a tali indirizzi governativi, al fine di condividere tra i due Stati le decisioni necessarie per la realizzazione del nuovo collegamento.

- Nell'autunno del 1999 le commissioni di studio concludono l'analisi delle diverse opzioni e delle diverse fasi realizzative, in funzione degli obiettivi da raggiungere, sia per il traffico delle merci che per i viaggiatori.
- Particolare rilievo viene posto al finanziamento della sezione transfrontaliera e le preoccupazioni ambientali espresse dalle comunità delle valli interessate.

- Nel corso del 2000, nelle diverse riunioni della Commissione Intergovernativa vengono discusse ed assunte le decisioni definitive con l'obiettivo di mettere in opera, a partire dal 2001, le opere preliminari.
- Vengono anche proposte misure per il potenziamento della capacità di traffico della linea esistente.
- Viene inoltre realizzata nel 2000 la prima analisi costi benefici commissionata da Alpetunnel.

La CIG approva quindi il Progetto di nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione (oramai previsto come linea mista merci-passeggeri) scegliendo il tracciato proposto da Alpetunnel che prevede 52 km di galleria tra Saint Jean de Maurienne e Bussoleno. La soluzione alternativa in sponda destra, proposta dalla Provincia di Torino, viene accantonata "come soluzione meritevole di approfondimento", da utilizzare nel caso in cui "si dimostrasse impraticabile la realizzazione dell'opera secondo il tracciato originariamente studiato da Alpetunnel".

## **1.2. L'ACCORDO DI TORINO DEL 2001: LA DECISIONE DI PROGETTARE ED EFFETTUARE I LAVORI PRELIMINARI**

Concluso il programma di **verifica della fattibilità tecnica dell'opera** condotto nel periodo 1996-2000 viene quindi assunta la decisione della *variante di tracciato* che comprende il tunnel di base, ed in territorio italiano le opere di raccordo della nuova linea con la linea storica in prossimità di Bussoleno.

La scelta di realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione, in esito agli studi prima descritti ed alle conseguenti decisioni assunte, viene presa al **Vertice Italo-Francese di Torino del 29 gennaio 2001**<sup>8</sup>. Il trattato viene poi sottoscritto a Parigi dai Ministri dei trasporti dell'Italia, *Luigi Bersani* e della Francia, *Jean Claude Goyssot*, viene ratificato dal Parlamento Francese nel febbraio 2002 e dal Parlamento Italiano nel settembre 2002<sup>9</sup>.

L'accordo assume la necessità di un migliore equilibrio tra i diversi modi di trasporto delle merci, per l'attraversamento dell'area sensibile delle Alpi ed, a tal fine, assume la decisione di realizzare una infrastruttura ferroviaria adeguata per il trasporto delle merci e dei passeggeri, dando, in questo modo un contributo significativo all'attuazione della "Convenzione delle Alpi" firmata il 7 novembre 1991 a Salisburgo.

L'Accordo del 2001 ha quindi l'obiettivo di rendere **concreta l'intenzione dei Governi dei due Paesi di realizzare il nuovo collegamento ferroviario a tra Torino e Lione e definisce le modalità operative di tale operazione**, assegnando un ruolo centrale alla CIG.

Nell'articolo 1, i due governi si impegnano: "*... a costruire o far costruire le opere della parte comune franco-italiana necessarie per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario merci-passeggeri misto tra LIONE e TORINO ...*".

<sup>8</sup> *Accordo di Torino, 2001 e*

<sup>9</sup> *Legge 27 settembre 2002 – n. 228 "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino Lione"*

L'Accordo di Parigi del 2001, preso atto della sostenibilità del progetto sulla base degli studi preliminari:

- a) assumeva la decisione di progettare e realizzare l'Asse Ferroviario Torino-Lione;
- b) costituiva il promotore pubblico binazionale responsabile degli studi e della conduzione dei lavori preliminari;
- c) rimandava per l'avvio dei lavori definitivi ad un successivo protocollo addizionale, che definirà gli oneri finanziari per gli Stati ed il contributo dell'Unione Europea.

Come previsto nell'Accordo Internazionale e dalla Commissione Intergovernativa Italia-Francia, *“preliminarmente e funzionalmente all'opera principale deve essere realizzato un programma di gallerie geognostiche”* tra le quali era prevista in Italia, *la galleria di Venaus (poi spostata a Chiomonte)* per verificare il comportamento delle rocce attraversate con forti coperture (2500 m.) in previsione dello scavo nel Massiccio di Ambin.

### **1.2.1. La costituzione del Promotore Pubblico**

In attuazione dell' Accordo il 3 Ottobre 2001 veniva costituita la società Lyon Turin Ferroviaire (LTF Sas), filiale di Réseau Ferré de France (RFF) e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che, sulla base dell'Accordo 2001 riceveva il mandato di committente degli studi, della redazione del progetto e dei lavori geognostici (lavori preliminari e sondaggi geognostici - cunicoli esplorativi e discenderie) della sezione internazionale (*tratta comune ad Italia e Francia*), che comprendeva il tunnel di base del Moncenisio.

A LTF era affidato il compito di predisporre la progettazione del tunnel di base e della linea ferroviaria fino al raccordo con le tratte di competenza nazionale; la tratta era compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne e Borgone di Susa, e avrebbe dovuto attraversare le Alpi con una galleria di 53 km fra Saint-Jean-de-Maurienne e Venaus ed una seconda galleria tra Venaus e Bruzolo di 12 km<sup>10</sup>.

Agli Enti Ferroviari nazionali, per la Francia RFF (ora SNCF Resau) e per l'Italia RFI, veniva affidata la progettazione delle tratte di accesso al tunnel di competenza nazionale. In particolare *ad RFI veniva affidato il compito di progettare, realizzare e/o adeguare la tratta Italiana) agli standard europei con funzionalità e capacità adeguate e coerenti con il nuovo tunnel di base del Moncenisio.*

---

<sup>10</sup> Nel progetto 2006 il tunnel di base lungo 53 km usciva a sud di Venaus. La parte italiana era di circa 10 km.

A Venaus c'era anche l'imbocco della discenderia italiana distante poche centinaia di metri dall'imbocco del tunnel di base.

La tratta internazionale era lunga 74 km – di cui circa 27 in Italia. In Italia 5,5 km erano all'aperto.

Dal confine (Giaglione) arrivava fino a Bruzolo/Borgone e comprendeva, dall'uscita del tunnel di base:

- l'attraversamento all'aperto della Val Cenischia per 1,1 km, in parte in rilevato (300 m) e poi con un viadotto di 800 metri di lunghezza.
- Il Tunnel di Bussoleno di 12 km; dalla Val Cenischia si entrava nella montagna, per uscire a Chianocco sulla linea storica esistente,
- L'attraversamento della piana di Bruzolo per 4,4 km (zona Acciaierie) e rientrava nella montagna nel comune di Borgone all'imbocco della galleria del Gravio-Musinè già di competenza RFI – tratta nazionale.

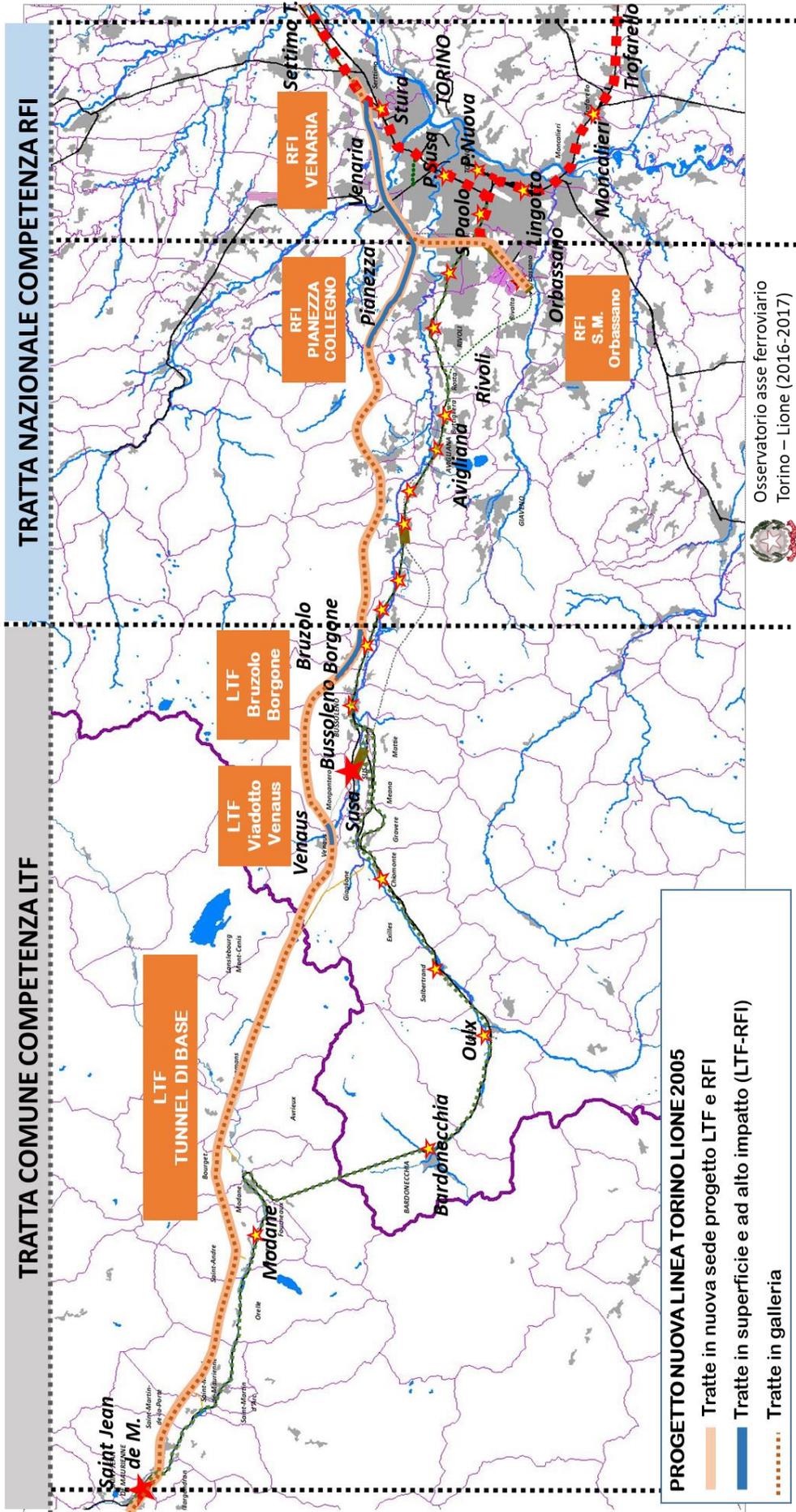
La tratta nazionale (RFI) lunga circa 43 km comprendeva:

- la galleria del Gravio-Musinè – lunga circa 21 km con imbocco Borgone ed uscita a Valdellatorre
- una tratta prevalentemente in superficie – lunga circa 10 km con brevi gallerie artificiali tra Valdellatorre e Collegno (Tangenziale nord di Torino)
- una tratta prevalentemente in galleria artificiale, lunga circa 12 km, con brevi tratti in superficie, in affiancamento alla tangenziale nord di Torino tra Collegno e Settimo Torinese.

Circa la metà del nuovo tracciato era all'aperto con un rilevante impatto ambientale.

Non era previsto il collegamento della piattaforma logistica di Orbassano: se non un “peduncolo” i cui oneri di realizzazione sarebbero stati a carico di Regione Piemonte

# ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – PROGETTO LTF RFI 2005 SPONDA SX



Osservatorio asse ferroviario  
Torino – Lione (2016-2017)



### **1.2.2. Il cosiddetto impegno alla “saturazione delle opere esistenti” non esiste più**

Il testo dell’Accordo 2001, in un contesto segnato dalle conseguenze del tragico incendio della galleria del Monte Bianco, riportava l’auspicio di accelerare per quanto possibile il trasferimento modale già sulla linea esistente per cui l’entrata in servizio della nuova linea “*dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti*”.

I successivi trattati hanno preso atto della irragionevolezza di un tale auspicio e non l’hanno quindi più riproposto; nel 2012<sup>11</sup>, con le mutate condizioni di mercato, nessuno riteneva più possibile saturare “la vecchia linea” inadeguata al trasporto ferroviario delle merci, oltre che afflitta da problemi di obsolescenza cronica a cui conseguono stringenti limitazioni di esercizio.

### **1.2.3. Il primo riparto economico della spesa tra i due paesi**

L’Accordo 2001 veniva successivamente “perfezionato” attraverso l’Accordo Supplementare del 5 maggio 2004<sup>12</sup>, che definiva un primo riparto economico della spesa tra i due paesi.

Il costo complessivo dei 270 km di linea, da Torino a Lyon, veniva allora valutato in 13 MLD diviso al 50% tra i due paesi (non considerando il finanziamento europeo); la sezione transfrontaliera sarebbe stata finanziata al 63% dall’Italia, a compensazione dei maggiori oneri sostenuti dai francesi per la propria tratta nazionale.

### **1.2.4. La CIG amplia le proprie competenze**

L’Accordo del 2001 conferma ed amplia **le competenze della CIG**, a cui si aggiungono un gruppo di nuove attività connesse alla evoluzione del progetto della nuova infrastruttura.

Adegua inoltre la struttura organizzativa della CIG ai nuovi compiti, con una più dettagliata definizione delle sue componenti (Segretariato, Comitato Sicurezza, ecc.).

Come appare evidente, l’obiettivo generale è quello di definire in tempi rapidi la progettazione della tratta comune internazionale dell’opera, accompagnata dalla verifica del progresso delle attività relative alle rispettive tratte nazionali.

---

## **Articolo 9**

### **Commissione intergovernativa**

*Ai fini del presente Accordo:*

- a) *La composizione e le competenze della Commissione Intergovernativa, così come previste nell’ 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 precedente Accordo e conformemente alle disposizioni dell’articolo 5, le caratteristiche delle opere definitive, le modalità della loro realizzazione e del loro finanziamento nonché le condizioni di esercizio;*
  - iii. *approvare il programma di studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese*

---

<sup>11</sup> L’Accordo 2012, all’art. 1 fa riferimento a “condizioni di un migliore utilizzo della linea storica del Frejus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza» e più in generale a politiche di sostegno per tenerlo in vita fino alla realizzazione del nuovo tunnel di base, e poi, all’articolo 28, abroga tutte le disposizioni in contrasto presenti negli accordi precedenti

<sup>12</sup> - XIII Legislatura, Presidente del Consiglio Giuliano Amato (25/4/2000 – 11/6/2001), Ministro degli Esteri Lamberto Dini, Ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani - Protocollo Addizionale 5 maggio 2004, che stabiliva la ripartizione delle spese di investimento XIV Legislatura, Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi (11/6/2001– 23/4/2005), Ministro degli Esteri Renato Ruggiero, Ministro dei Trasporti Pietro Lunardi

- affidati al promotore, seguirne la realizzazione e controllarne i risultati;*
- iv. *emettere qualsiasi parere e raccomandazione all'intenzione dei due Governi.*
- c) *La Commissione intergovernativa informa le collettività locali italiane e francesi interessate sull'avanzamento degli studi e dei lavori. Inoltre la regione Piemonte e Rhone-Alpes si confermano associate ai lavori della CIG.*
- d) *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.*
- e) *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 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.*

### **1.3. 2001 - 2012: CONFLITTI E DIFFICOLTÀ NEL PROGETTARE ED ESEGUIRE I LAVORI PRELIMINARI**

Il promotore pubblico LTF ha predisposto, sotto la supervisione della CIG, la redazione del primo progetto AC/AV (Alta Capacità/Alta Velocità) Lione-Torino e degli studi geognostici preliminari previsti nell'accordo 2001.

Il progetto e la realizzazione degli studi preliminari avrà nei due Stati percorsi condizionati da situazioni molto differenti e seguirà, di conseguenza, differenti percorsi approvativi ed autorizzativi.

#### **1.3.1. Il ruolo della CIG sulla progettazione dell'opera**

A seguito dell'Accordo, per dare attuazione al mandato assegnato, vengono rinnovate le Presidenze delle due delegazioni:

- **Sergio Pininfarina** nel 2001 viene nominato Presidente della delegazione Italiana.
- **Louis Besson** nel 2002 viene nominato Presidente della delegazione Francese.

Nel periodo successivo alla ratifica dell'accordo, la CIG è impegnata a coordinare e sovrintendere alla definizione del progetto delle opere, di competenza transfrontaliera, e nella realizzazione dei lavori preliminari (tunnel geognostici).

Tale attività, come vedremo più avanti, assume particolare criticità sul versante italiano a causa delle opposizioni delle Amministrazioni Locali e dei conflitti degli oppositori (il movimento NOTAV) con atti, anche violenti, per evitare la realizzazione dei sondaggi e dei tunnel geognostici necessari alla redazione del progetto.

### **1.3.2. La definizione e lo sviluppo del progetto in Francia**

Nella parte francese sono state utilizzate le procedure di “*débat public*” che hanno creato le condizioni per una generale accettazione dell’opera e del progetto da parte delle amministrazioni e delle comunità locali. Il confronto sugli obiettivi e sul progetto ha svolto un ruolo essenziale nella condivisione dell’opera: è stato infatti compreso che il trasferimento modale del traffico pesante dall’autostrada alla ferrovia, con una riduzione attesa di inquinamento, congestione, sicurezza, avrebbe inciso in modo reale sulla qualità della vita della Savoie-Maurienne compensando i disagi previsti per i cantieri.

Tale confronto è cominciato fin dagli anni ’90, predisponendo studi preventivi adeguati (Alpetunnel) di supporto al dibattito tra il ’90 ed il ’93; è stato quindi svolto il dibattito preliminare, che ha consentito di esaminare, elaborare e condividere gli studi preliminari del progetto (dal 1994 al 2001).

Il metodo del dibattito pubblico è stato applicato in Francia dal 1995, prima sperimentalmente e, **dopo il 2000**, formalmente. In questo caso il percorso di partecipazione è stato anticipato dal proponente rispetto agli obblighi della legge francese.

Il percorso progettuale è poi proseguito con la redazione del dossier **APS** (il progetto preliminare), che è stato portato alla “*enquête publique*” (inchiesta pubblica) nel 2006-2007, in esito alla quale è stata prodotta la DUP (dichiarazione di pubblica utilità) e, a seguire, la redazione della progettazione definitiva (2012-2013).

La sequenza degli atti che hanno accompagnato tale processo è stata la seguente:

- nel dicembre 2003 - Approvazione del progetto preliminare (APS),
- nel 2004 - a seguito del mandato della CIG, LTF avvia sulla parte francese gli studi dell’*Avant Project de Reference*” (APR), l’equivalente del progetto definitivo,
- nel 2006 - avvio “*Enquete d’utilité publique*”,
- nel 2007 - Dichiarazione di Pubblica Utilità,
- 2012-2013 - Approvazione progetto definitivo (APR).

**Nel frattempo sono stati eseguiti e conclusi i lavori preliminari previsti:**

1. 1996-1998 Pozzo e galleria geognostica St-Julien Montdenis
2. 2002-2007 discenderia Villarodin-Bourget/Modane
3. 2003-2010 la discenderia di Saint Martin la Porte
4. 2005-2009 discenderia La Praz

### **1.3.3. In Italia il conflitto in Val di Susa ha ritardato la definizione e lo sviluppo del progetto**

#### ***Il conflitto in Val Susa***

Per la parte italiana la mancata gestione di adeguate procedure di confronto e partecipazione ha prodotto distorsioni e conflitti, ancora oggi presenti.

Il conflitto si è sviluppato in modo significativo nel territorio della Val di Susa dove, a differenza della Francia, prima della costituzione dell’Osservatorio (2006), non erano stati utilizzati adeguati procedimenti di comunicazione, partecipazione e condivisione della proposta di progetto con le Amministrazioni e le Comunità Locali.

La progettazione coordinata da parte di LTF ed RFI è stata avviata anche in Italia sulla base del cronoprogramma concordato con l’UE per l’utilizzo del finanziamento europeo, che prevedeva

precise scadenze temporali per la progettazione e l'avvio del cunicolo geognostico di Venaus, pena la perdita del finanziamento.

Il primo progetto preliminare del "Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Lione. Tratta confine di Stato Italia/Francia Bruzolo" è stato approvato il 5 Dicembre 2003 dal CIPE con prescrizioni.

Il procedimento autorizzativo per il cunicolo esplorativo di Venaus, a seguito del parere positivo della Regione Piemonte del 30 giugno 2003 DGR 40-9816, è stato autorizzato il 5 settembre 2003 con nota STM/TF/GC.mp prot. n. 403 del MIT - Struttura Tecnica di Missione.

La redazione del progetto e la realizzazione dei sondaggi e del cunicolo geognostico lato Italia erano scadenze concordate per ottenere il cofinanziamento europeo: erano quindi condizioni ineludibili. Proprio per questa ragione la strategia degli oppositori si è sviluppata nell'impedimento dei sondaggi funzionali alla redazione del progetto. Nel periodo precedente (2002-2005) erano già avvenuti episodi di attacchi alle trivelle ed di intimidazione nei confronti dei tecnici incaricati degli studi geologici.

Ma nell'autunno 2005 il vero detonatore dello scontro NOTAV-Istituzioni, è stato l'avvicinarsi della scadenza concordata con la Commissione Europea per avviare il cantiere del cunicolo geognostico programmato in Italia a Venaus.

Tali termini su richiesta delle amministrazioni locali erano già stati in precedenza differiti su richiesta degli enti locali valsusini<sup>13</sup>.

- Il **31 ottobre 2005** vengono bloccate in Val di Susa le trivelle ed i mezzi della società incaricata di effettuare un sondaggio geognostico in località Seghino; le Forze dell'Ordine intervenute per garantire l'esecuzione del sondaggio devono ritirarsi per evitare scontri su una mulattiera in un territorio quasi impossibile da presidiare. I Sindaci svolgono una funzione di interposizione e mediazione per evitare scontri gravi. Il tentativo di esecuzione del sondaggio viene sospeso.
- Nella notte del **6 dicembre 2005** le Forze dell'Ordine sgomberano il presidio NOTAV realizzato occupando e "fortificando" l'area prevista per il cantiere, con lo scopo di consentire ad LTF l'allestimento del cantiere della galleria geognostica di Venaus.
- L'**8 dicembre 2005**, un numeroso corteo si muove da Susa per raggiungere il presidio **NOTAV di Venaus**; i manifestanti si scontrano con la Polizia attestata sulla Strada Statale 25 a protezione dell'area e rioccupano per qualche ora l'area. Vengono compiuti rilevanti atti di vandalismo su strutture e macchinari della società aggiudicataria dell'appalto.

Il **10 dicembre 2005** il Governo convocava le Amministrazioni Locali a Roma per un confronto. Sotto la guida del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, Governo ed Istituzioni Locali si accordano sull'istituzionalizzazione di uno strumento di dialogo, il "**Tavolo di Palazzo Chigi**".

**Il cantiere appena aperto di Venaus veniva quindi "congelato", in attesa del confronto con il territorio.**

In tale incontro viene inoltre convenuto che i lavori potranno ripartire solo dopo la relazione conclusiva degli approfondimenti ambientali, sanitari ed economici prodotti dalla Commissione

---

<sup>13</sup> Ai primi di ottobre del 2001 era stata formalizzata la richiesta di Alpetunnel di avviare il tunnel geognostico da Venaus sotto il Moncenisio, dal diametro di sei metri e di 8 chilometri di lunghezza. Per contrastare il progetto la Comunità Montana assume uno studio legale e sollecita al ministro l'impegno a formare un tavolo comune di concertazione prima di avviare ogni iniziativa. Il sottosegretario ai trasporti Angelini, come atto di disponibilità al confronto, accetta di bloccare il bando di gara per il tunnel geognostico di Venaus

Tecnica già istituita presso il Ministero delle Infrastrutture, esteso ai Ministeri della Salute, dell'Ambiente e delle Politiche Comunitarie, che dopo la sua istituzionalizzazione da parte della Presidenza del Consiglio, diventerà **l'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione**<sup>14</sup>.

#### **1.3.4. L'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione e la redazione del nuovo progetto**

L'Osservatorio si insedia il **1° marzo 2006** ed inizia formalmente ad operare il **12 dicembre 2006**, con la esecutività della nomina **del Commissario di Governo e Presidente dell'Osservatorio**<sup>15</sup>.

**La prima Fase** ha inizio il 12 dicembre 2006 e si pone l'obiettivo di rispondere ai quattro quesiti posti dalle Amministrazioni locali e concordati preventivamente con **tutti i Sindaci** il 23 novembre 2006 a Bussoleno:

- la capacità della Linea Storica;
- la domanda di traffico sull'arco alpino nel medio e lungo periodo e la capacità dei valichi di sostenerla;
- le peculiarità del nodo ferroviario di Torino;
- le possibili alternative di tracciato in Val di Susa.

Su proposta dell'Osservatorio, **viene abbandonata l'ipotesi di tracciato originale in sinistra Dora** ed il **progetto viene nuovamente avviato attraverso ad una nuova fase pre-progettuale**<sup>16</sup>.

L'Accordo di "Pracatinat" del **28 giugno 2008**, presentato il 29 giugno 2008 nell'incontro indetto dal Prefetto di Torino con i **Sindaci** di tutti i territori (interessati e/o interessabili dalla Torino-Lione), rappresenta la sintesi di questo difficile percorso di "recupero" del confronto con le Amministrazioni Locali. Il successivo **29 luglio 2008** le risultanze sono portate al "**Tavolo Istituzionale della Presidenza del Consiglio**" che, con la partecipazione di **tutti i Sindaci** in rappresentanza dei vari territori, prende atto dell'operato dell'Osservatorio assegnandogli un nuovo mandato:

- l'**impostazione** unitaria del Progetto Preliminare;
- la "**governance**" della tratta comune e di quella nazionale nel rispetto dei capisaldi dell' "Accordo di Pracatinat".

Tra le decisioni operative si prevede di "**avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione dal Confine Francese a Settimo Torinese**", abbandonando i progetti definitivi predisposti in precedenza, già pubblicati ed in corso di approvazione da parte di **LTF ed RFI**; si precisa inoltre che la "*progettazione dovrà essere preceduta da un'accurata definizione in sede di Osservatorio, delle specifiche progettuali da porre a base dei documenti di gara...*".

In attuazione dell'Accordo di Pracatinat, prendendo atto del superamento del Progetto Preliminare originale in sinistra Dora, l'Osservatorio tra il **23 settembre 2008 - 4 febbraio 2009** definisce i **criteri di sviluppo del nuovo progetto della linea ferroviaria, garantendo una governance unitaria per l'intera linea e individuando misure ed interventi per il miglioramento del servizio ferroviario, per l'intermodalità e la "territorializzazione" del progetto.**

<sup>14</sup> Presidenza del Consiglio dei Ministri "OSSERVATORIO PER L'ASSE TORINO LIONE – 12 DICEMBRE 2006 – 26 MARZO 2018 – finalità composizioni e risultati raggiunti", maggio 2018

<sup>15</sup> DPCM 1° marzo 2006 e DPR del 16 agosto 2006, che nomina Mario Virano Commissario Straordinario di Governo e Presidente dell'Osservatorio (fino al 23 aprile 2015, a seguito della promulgazione del DPR di nomina di Paolo Foietta) Disponibile sul sito dell'Osservatorio: [http://presidenza.governo.it/osservatorio\\_torino\\_lione/atti.html](http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/atti.html)

<sup>16</sup> La decisione governativa viene assunta al Tavolo Istituzionale del 26 giugno 2007

In questo periodo sono elaborate nell'ambito dell'Osservatorio le **Specifiche Progettuali**, divenute prescrizioni di gara fatte proprie da LTF e RFI per la scelta dei rispettivi progettisti, unificando le "regole di ingaggio" per le due diverse équipes e le due diverse procedure.

Tra il 17 febbraio 2009 ed il 25 giugno 2010 in sede di Osservatorio viene definito il tracciato della nuova linea ferroviaria e si sviluppa la governance del progetto preliminare unitario<sup>17</sup>. L'Osservatorio svolge in questa fase il ruolo di supervisione delle attività, interfaccia con gli attori coinvolti e garanzia degli interessi dei diversi attori rappresentati nell'Osservatorio.

Il 25 Giugno 2010 si prende atto, in sede di Osservatorio, della conclusione dei Progetti Preliminari e S.I.A., redatti da LTF e RFI della Tratta Comune e della Tratta Nazionale della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione.

La **Commissione Intergovernativa Italia-Francia**, costantemente informata sull'evoluzione dei lavori di progettazione, su richiesta dei Governi Italiano e Francese ha richiesto il 6 luglio 2011, ai promotori (LTF, RFF, RFI) di verificare la possibilità di realizzare il progetto della parte comune e degli accessi per fasi funzionali, valutando l'incidenza di tale opzione sulla sostenibilità e sul bilancio socio-economico del progetto.

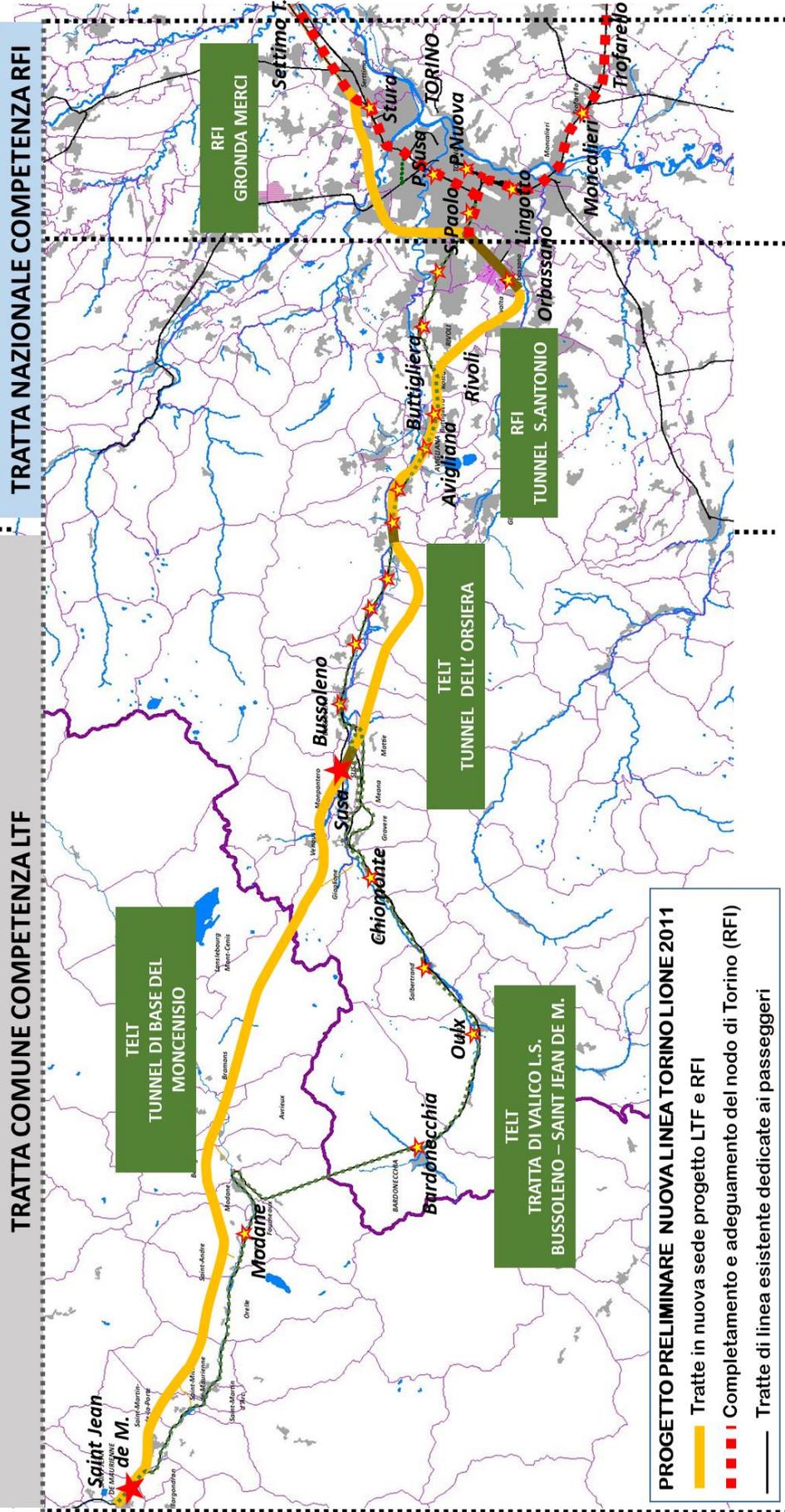
La **"Ipotesi di fasaggio sequenziale del progetto Torino-Lione"**, presentata in sede di *Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino-Lione* ha definito una prima proposta di suddivisione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione in fasi funzionali, coerente con l'insieme degli elementi progettuali (accessi francesi, parte comune, accessi italiani) e compatibile con i vincoli legati ai lavori, al budget, all'esercizio e alla redditività del progetto.

La delibera CIPE n. 57 del 3 agosto 2011 che approva la parte italiana del progetto preliminare della tratta comune, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 272 del 22 novembre 2011, sulla base dell'istruttoria condotta dall'Osservatorio Torino-Lione, introduce poi il concetto di "fasizzazione" del progetto, dando disposizioni per la progettazione definitiva delle sole opere della Sezione Transfrontaliera. Nel gennaio 2012, il promotore avvia la Progettazione Definitiva della Nuova Linea, limitatamente alla Sezione Transfrontaliera.

---

<sup>17</sup> Fino a tutto il 2009, l'Osservatorio ha al proprio interno tecnici, espressione di tutte le Amministrazioni Locali interessate alle diverse opzioni di tracciato; per una analisi delle dinamiche che hanno portato all'uscita dall'Osservatorio di una parte consistente dei comuni della Valle di Susa, si rimanda a Presidenza del Consiglio dei Ministri "OSSERVATORIO PER L'ASSE TORINO LIONE – 12 DICEMBRE 2006 – 26 MARZO 2018 – finalità composizioni e risultati raggiunti", maggio 2018, pag. 23 e pag. 46.

# ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – PROGETTO PRELIMINARE NUOVA LINEA 2011



**PROGETTO PRELIMINARE NUOVA LINEA TORINO LIONE 2011**

- Tratte in nuova sede progetto LTF e RFI
- Completamento e adeguamento del nodo di Torino (RFI)
- Tratte di linea esistente dedicate ai passeggeri

**Lo sblocco dei lavori per il Cunicolo geognostico lato Italia:** condizione essenziale dell'Accordo Italia Francia 2001 per procedere alla costruzione dell'opera era la conclusione del programma di analisi geologica (cofinanziata da UE); risultava necessario avviare la realizzazione del cunicolo geognostico italiano, previsto a Venaus, sospeso dopo gli scontri del 2005 e diventato per gli oppositori alla Torino-Lione l'opera simbolo da impedire a qualsiasi costo. L'Osservatorio ha quindi «accompagnato» la ridefinizione e condivisione del nuovo progetto preliminare ridefinendone assetto e localizzazione e creato le condizioni per sbloccare i lavori del cunicolo geognostico previsto inizialmente a Venaus:

- il *Progetto e il SIA della galleria geognostica de "La Maddalena" nel Comune di Chiomonte* è stato approvato dal CIPE, come **Variante del cunicolo geognostico** di Venaus (2003) nel novembre 2010".
- All'inizio del 2011, le aree destinate al cantiere del **Cunicolo Geognostico della Maddalena** sono state occupate dagli oppositori per evitare l'insediamento del cantiere; sono i giorni della proclamazione della cosiddetta "**Libera Repubblica della Maddalena**", nel tentativo di ripetere quanto accaduto a Venaus sei anni prima. La non disponibilità delle aree di cantiere renderebbe impossibile l'avvio dei lavori preliminari e, oltre che minare la credibilità internazionale dell'Italia, farebbe perdere definitivamente il finanziamento europeo per la realizzazione dell'opera, ricontrattato faticosamente con la Commissione Europea e con **scadenza improrogabile 30 giugno 2011**.
- Il Tunnel rappresenta l'unica galleria geognostica in territorio italiano (rispetto alle tre in territorio francese), ed ha la duplice funzione di strumento per acquisire maggiori conoscenze sul massiccio dell'Ambin, oggetto del traforo per la realizzazione del Tunnel di Base, di accesso al Tunnel di Base in fase di costruzione e, dopo il completamento dell'opera, di tunnel di sicurezza in caso di emergenza.
- Il **27 giugno 2011** le aree vengono sgomberate dalle Forze dell'Ordine e rese disponibili a LTF; viene così avviato il cantiere del tunnel geognostico della Maddalena, nei termini previsti, in un contesto particolarmente problematico per la sicurezza dei lavoratori (sarà necessario costituire un presidio permanente delle Forze dell'Ordine).

**Il cantiere è così diventato per le frange estreme del Movimento No Tav, sempre più radicalizzate e vicine all' "antagonismo politico", un simbolo<sup>18</sup>. L'obiettivo del blocco del cantiere (e poi una volta insediato della sua "liberazione")** è impedire con la realizzazione del cunicolo geognostico la realizzazione dell'intera opera; in questo modo non sarebbe solo stata bloccata la Torino-Lione e prodotto un grave danno economico e di credibilità allo Stato, ma costituito un "precedente" utilizzabile nella strategia di lotta a qualsiasi opera pubblica in Italia.

**La Commissione Intergovernativa in questa fase (dal 2006 al 2011) ha atteso che l'Italia in sede di Osservatorio condividesse un nuovo progetto preliminare della sezione transfrontaliera per il versante Italiano e che la riduzione del conflitto in Valle di Susa creasse le condizioni per avviare i lavori del cunicolo geognostico della Maddalena (Chiomonte).**

**La CIG ha preso atto nel 2011 del raggiungimento di tali condizioni**, che hanno finalmente consentito di predisporre l'Accordo Italia-Francia del 2012 per *la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione*.

---

<sup>18</sup> I lavori del Tunnel Geognostico della Maddalena sono stati accompagnati da un sistema di monitoraggio ambientale e degli effetti sulla salute (VIS) che non ha precedenti in Italia; nessuna delle situazioni di rischio ambientale propagandate dai NOTAV per creare paure ed allarme (amianto, uranio, falde acquifere, polveri) ha avuto il benché minimo riscontro. Nel febbraio del 2017 si è concluso il cantiere della galleria geognostica di Chiomonte (oltre 7 km scavati)

**I ritardi nella realizzazione sono quindi un effetto della decisione di avviare, attraverso all'Osservatorio con le Amministrazioni Locali interessate all'opera, una nuova fase di co-progettazione e condivisione del progetto.**

La scelta dell'Italia, certamente necessaria ed opportuna, di riavviare il processo di progettazione dotandosi di nuovi strumenti di condivisione e dialogo ha quindi prodotto rilevanti ritardi sul cronoprogramma concordato con la Francia e l'U.E., comportando danni economici all'Italia:

- oneri finanziari (perdita di una quota di finanziamento europeo),
- danni economici (a causa del ritardo prodotto rispetto agli altri tunnel di base in programmazione in Svizzera - Loetschberg e Gottardo e in Austria - Brennero),
- danni d'immagine per la credibilità del Paese.

#### **1.4. L'ACCORDO DI ROMA 2012: LA DECISIONE DI «REALIZZARE E GESTIRE» LA NUOVA LINEA FERROVIARIA**

**La CIG, realizzate anche in Italia le condizioni previste dagli Atti Internazionali precedenti, ha predisposto i documenti e gli atti necessari al nuovo Accordo Italia Francia del 30 gennaio 2012.**

Il 30 gennaio 2012 viene sottoscritto a Roma il nuovo accordo tra Francia e Italia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione<sup>19</sup>, tramite il quale si porta a conclusione quanto definito nell'Accordo del 2001.

*Viene inoltre sancito che "Tali opere saranno realizzate in diverse fasi funzionali" e che la prima fase sarà "la Sezione transfrontaliera, che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti" e affida ad RFI la realizzazione dei "lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno".*

L'Accordo 2012 ha quindi approvato il progetto e recepito la proposta di una sua realizzazione per fasi, a partire dal **Tunnel di Base del Moncenisio (sezione transfrontaliera), condizionando l'esecuzione dei lavori al finanziamento Europeo**<sup>20</sup>.

L'accordo, firmato per l'Italia dal Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti *Mario Ciaccia* e per la Francia dal Ministro dei Trasporti *Thierry Mariani*, è stato ratificato in Italia con **legge 71 del 23 aprile 2014** e in Francia con provvedimento di analogo valore.

Il testo aggiornava l'Accordo del 2001 e stabiliva "le **condizioni di realizzazione del progetto**", nonché le **condizioni di esercizio dell'infrastruttura una volta realizzata**.

La firma del nuovo testo sanciva tra l'altro:

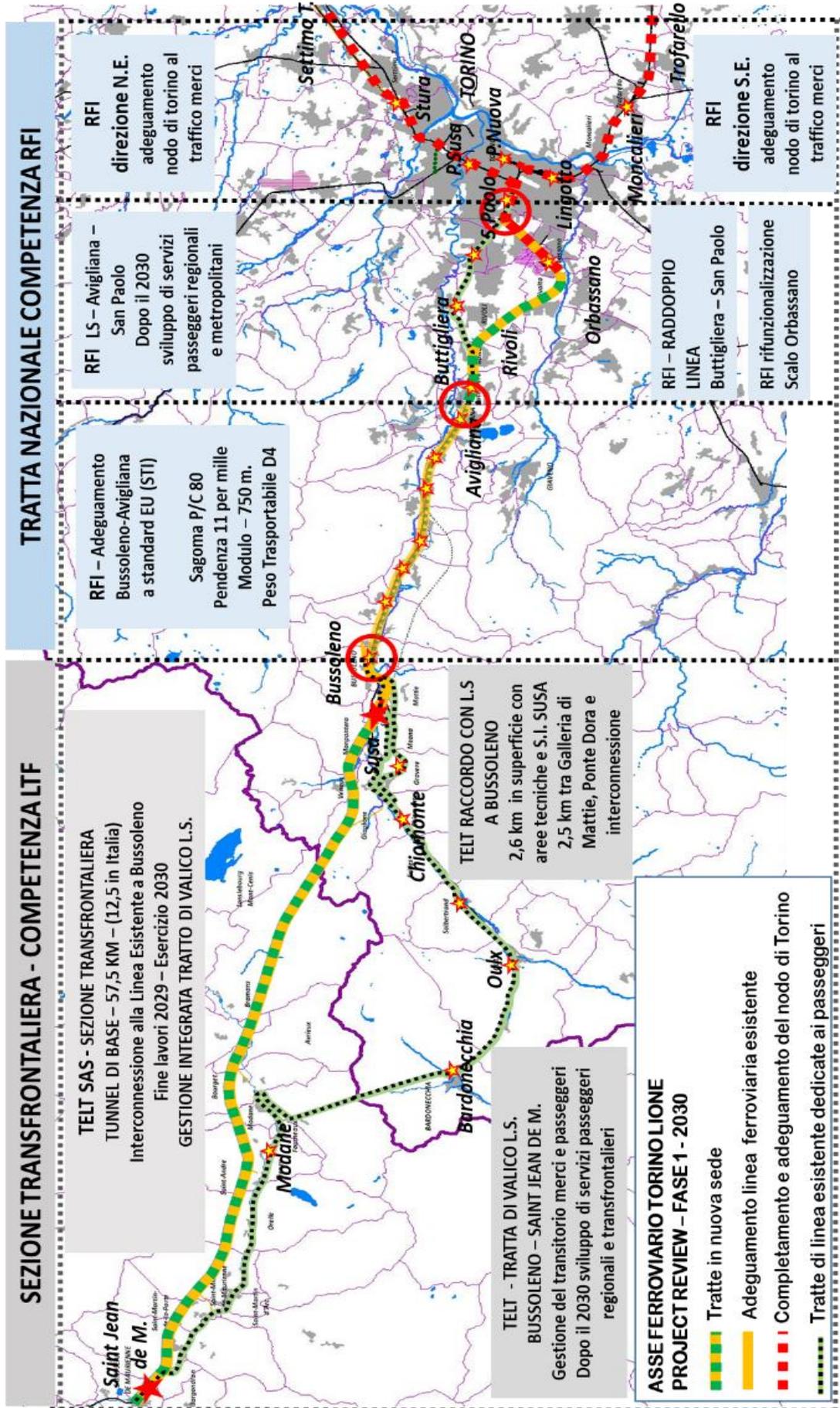
- la **realizzazione dell'opera per fasi** definendo, come intervento cofinanziato da Italia, Francia ed Unione Europea, la "**Sezione Transfrontaliera**" tra Saint-Jean-de-Maurienne e Bussoleno;
- per la tratta **Bussoleno-Avigliana** si è deciso l'**adeguamento della Linea Ferroviaria** esistente e tale intervento, compreso nell'Accordo, è stato oggetto di cofinanziamento (81 ml/€);
- la quota di finanziamento di Italia e Francia, al netto della sovvenzione europea; la quota rimanente viene stabilita a carico dell'Italia per il 57,9% e a carico della Francia per il 42,1%<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> *Accordo Italia-Francia per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione del 30 Gennaio 2012, ratificato in Italia con Legge n. 71 del 2014*

<sup>20</sup> *Tale condizione sarà ottenuta nel CEF 2015-2019, il 10 luglio 2015*

<sup>21</sup> *Il riparto dell'accordo del 2012 tra Italia e Francia deriva da motivazioni concrete: è evidente che una linea ferroviaria funziona solo se viene realizzata nella sua interezza, e quindi non solo realizzando il Tunnel di Base: gli Stati hanno per questo stabilito di assumere nel calcolo non solo il tunnel ma il costo dell'intero l'asse ferroviario Torino-Lione, che è necessario adeguare nel suo complesso realizzando sulle tratte di accesso nuovi tunnel ed infrastrutture e, dove possibile, adeguando agli standard europei quelle vecchie*

# ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE – FASAGGIO 2012 - REVISIONE DEL PROGETTO FASE 1 – 2030 (2017)



**L'Accordo non autorizza ancora l'impegno dei lavori definitivi;** l'Unione Europea infatti stava ancora definendo la propria azione di sostegno finanziario. Il regolamento 1315/2013 che definirà i 9 "corridoi prioritari" arriverà nel 2013, così come il regolamento 1316 che finanzia il programma *Connecting Europe Facility* che sostituisce i presupposti per il finanziamento dell'opera (CEF 2015-2019).

Italia e Francia, in attesa della "formalizzazione" di tali decisioni europee, hanno comunque adottato con l'Accordo 2012 una serie di disposizioni utili alla realizzazione del progetto comune.

1. Innanzi tutto, è stato riaffermato il riferimento alla "**Convenzione delle Alpi**" e ai suoi obiettivi, e **ribadito il carattere misto del nuovo collegamento ferroviario "passeggeri e merci"**. Nel *titolo V*, l'articolo 23 è molto chiaro sull'impegno delle parti nel **trasferimento modale in linea con gli obiettivi della "Convenzione alpina"**, paragrafo 23.3 che prevede espressamente che: "*Le Parti ricercheranno con gli altri Stati alpini e la Commissione europea un accordo sui principi e un calendario progressivo per l'istituzione di un meccanismo coordinato per regolare e ridurre i flussi stradali transalpini nel momento in cui le nuove linee ferroviarie vengono messe in servizio portando ad un aumento significativo della capacità di questa modalità*".
2. I due Paesi hanno chiaramente stabilito **le condizioni da applicare alla conduzione del progetto, nonché le modalità con cui il progetto sarà gestito alla fine della sua attuazione**. Il futuro promotore, che sarà chiamato a gestire la realizzazione dell'opera, sarà esso stesso dotato di un servizio permanente di controllo.
3. **L'esecuzione dei lavori sarà possibile solo dopo la disponibilità del finanziamento**: per ogni tranche operativa, dovrà essere garantito l'impegno di ciascuno Stato per il finanziamento a cui dovrà essere aggiunto il contributo finanziario dell'Unione europea (ognuno naturalmente applicando le proprie leggi e regole di programmazione finanziaria).
4. Per l'**aggiudicazione dei contratti è stato definito un quadro rigoroso con, in particolare, la creazione di una Commissione per i contratti**, incaricata della più rigorosa vigilanza al fine di proteggere il progetto dal rischio di scorrettezze ed errori nelle future gare d'appalto.
5. La **cooperazione binazionale viene estesa a vari protocolli complementari**<sup>23</sup>: *l'occupazione, l'applicazione delle norme per il diritto del lavoro e per la sicurezza del lavoro del futuro cantiere*.

#### **1.4.1. Un ulteriore ampliamento delle competenze della CIG**

Le **disposizioni relative alla CIG** vengono ridefinite dall'Accordo del 2012.

L'accordo del 2012 - che novando quello del 2001 regola tutti gli aspetti connessi all'attuazione del progetto - dedica alla CIG parte **dell'art. 9: "Commissione intergovernativa, Comitati di sicurezza (tecnica e ASAT), Organismi di controllo e regolamentazione"**.

Viene di seguito riportato per esteso il testo relativo alla CIG (paragrafo 9.1).

##### **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.*

---

<sup>23</sup> Riguardo al diritto del lavoro ed alla prevenzione degli incidenti sul lavoro sono stati approvati protocolli comuni già applicate in entrambi i paesi

*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, 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:*

- i. 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;*
- ii. 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;*
- iii. elaborare la bozza di Protocollo addizionale previsto dall'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001;*
- iv. 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;*
- v. 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;*
- vi. 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;*
- vii. 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;*
- viii. 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;*
- ix. 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.*

Nelle disposizioni contenute nell'Accordo sono ridefiniti e rafforzati i gruppi di lavoro della CIG, in materia di sicurezza ed in particolare all'art. 9.1.2. si dispone che la CIG:

- *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;*
- *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;*

## **1.5. IL COMPLETAMENTO TECNICO/FINANZIARIO DEGLI ACCORDI ITALIA-FRANCIA PER L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA**

L'Accordo del 2012 non consentiva l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, attività che richiedeva l'approvazione di un **Protocollo addizionale separato, nel quale si tenesse conto della partecipazione economico-finanziaria dell'Unione europea.**

Le attività prioritarie dei due Paesi, in attuazione dell'Accordo 2012, sono state rivolte al completamento e degli atti fondamentali che costituivano condizione necessaria per l'avvio dei lavori definitivi della Torino Lione – sezione transfrontaliera.

### **1.5.1. La definizione del Nuovo Promotore Pubblico Binazionale**

La definizione del Nuovo Promotore Pubblico, quale Ente aggiudicatore secondo le precise modalità di funzionamento **stabilite dall'Accordo 2012**; in **data 23 febbraio 2015 si costituisce TELT sas (Tunnel Euralpin Lyon Turin)**, società di diritto pubblico **“costituita e controllata in modo paritetico dagli Stati italiano e francese”** (Art. 2 Accordo 2012) e classificato come **“Organismo di diritto pubblico” ai sensi della Direttiva 2004/17/UE (oggi 2014/25/UE).**

Gli Stati, oltre all'UE, ne esprimono i componenti del Consiglio di Amministrazione. Inoltre TELT è sottoposta al controllo di due particolari commissioni: la Commissione dei Contratti e il Servizio Permanente di Controllo, i cui componenti sono nominati direttamente dagli Stati.

### **1.5.2. L'accordo di Parigi del 2015 “per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione”**

L'Accordo firmato a Parigi il 24 febbraio 2015 **“per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino Lione”** dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano *Maurizio Lupi* e dal Segretario di Stato per i Trasporti francese *Alain Vidalies*:

- all'art. 2 afferma la volontà degli Stati di “**attuare disposizioni esigenti nel quadro della stipula degli appalti pubblici e della loro esecuzione**”, al fine di prevenire infiltrazioni della criminalità organizzata;
- all'art.3 prevede che un successivo protocollo addizionale precisi le modalità di applicazione dell'art.18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, per **tenere conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori definitivi**.

### **1.5.3. Presentazione e approvazione del Dossier di finanziamento UE a Bruxelles**

Il Dossier di finanziamento UE è stato presentato a Bruxelles il **26 febbraio 2015**, da TELT per Conto di Italia e Francia; l'**istruttoria INEA** si è conclusa con l' “accoglimento del Dossier” il 29 giugno 2015; il finanziamento, che è divenuto operativo il 10 luglio 2015, costituiva condizione essenziale per l'avvio dei lavori.

La Torino-Lione fa parte del blocco di grande opere che hanno chiesto il cofinanziamento europeo attraverso il Mie (*Mecanisme pour per l'Interconnexion en Europe*): le altre sono il tunnel del Brennero, il canale Senna Nord, ed il tunnel sottomarino tra le isole Lolland e Fehmarn, tra Danimarca e Germania.

Italia e Francia hanno richiesto un contributo di 813,8 milioni di euro, pari al 40% (il massimo previsto dalla Unione Europea) dei 1915 milioni che - stando alle previsioni - verranno spesi per realizzare la Torino-Lione fino al 2019, ultimo anno di questo periodo di sette anni di finanziamenti comunitari.

### **1.5.4. Il Protocollo Addizionale di Venezia del 2016**

La firma del Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015, è avvenuta nel 33° vertice tra Italia e Francia - Vertice di Venezia dell' 8 marzo 2016 - alla presenza del Presidente del Consiglio *Matteo Renzi* e del Presidente *Francois Hollande*. Il Protocollo addizionale è stato, sottoscritto per l'Italia dal Ministro delle infrastrutture e trasporti *Graziano Delrio* e per la Francia dal medesimo Segretario di Stato per i Trasporti *Vidalies*.

La CIG ricostituita per la delegazione italiana il 25 gennaio 2016 ha predisposto, negoziato e approvato il 2 marzo 2016 tutti gli atti necessari alla sottoscrizione dell'Accordo<sup>24</sup> (la descrizione delle attività condotte è riportata nel capitolo 3.2); nel Vertice di Venezia dell'8 marzo 2016 il *protocollo Addizionale*<sup>27</sup> all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'*Avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Lione-Torino* è stato quindi sottoscritto dal Sotto Segretario *Alain Vidalies* e dal Ministro *Graziano Delrio*.

Inoltre i Governi Italiano e Francese, con il “protocollo addizionale di Venezia” hanno dato incarico alla Commissione intergovernativa, entro il limite massimo di tre mesi, di predisporre le relative norme applicative da inserire nel processo di ratifica parlamentare<sup>28</sup>.

<sup>24</sup> Una descrizione delle attività condotte è riportata nel capitolo 3.2, pag 41

<sup>27</sup> L'allegato al Protocollo addizionale sottoscritto da Italia e Francia l'8 marzo 2016 definisce tra l'altro le modalità di verifica annuale dei costi previsionali a fine lavori dell'opera mediante aggiornamento dell'indice di costo ponderato denominato INLTL. Tale calcolo permette di disporre ogni anno di una previsione aggiornata dei costi dell'opera a fine lavori tenuto conto dell'andamento di un paniere di prezzi riferiti a Italia e Francia

<sup>28</sup> Dichiarazione congiunta DELRIO e VIDALIES – Venezia, 8 Marzo 2016: [http://www.governo.it/sites/new.governo.it/files/ITA-FRA\\_trasporti.pdf](http://www.governo.it/sites/new.governo.it/files/ITA-FRA_trasporti.pdf)

La commissione istituita nell'ambito della CIG<sup>29</sup> e presieduta dal Prefetto *Bruno Frattasi*, (capo dell'ufficio legislativo del Ministero degli Interni), ha preso a riferimento l'impianto legislativo italiano di prevenzione delle infiltrazioni mafiose; il regolamento approvato rappresenta il primo strumento giuridico a valenza internazionale che ha effetti su imprese denominate o residenti in qualunque altro Paese che operino per la realizzazione della Torino-Lione.

Il Regolamento dei Contratti è stato approvato nella CIG di Torino del 7 giugno 2016, rispettando termini dei tre mesi indicati nel SUMMIT di VENEZIA; il Regolamento è stato allegato al complesso, formato dall'accordo del 24 febbraio 2015 e dal protocollo addizionale, diventandone parte integrante ed entrando così nel processo legislativo di "ratifica parlamentare" dei due Stati.

## **1.6. LA CONCLUSIONE DEL PROCESSO DECISIONALE: LA RATIFICA DELL'ACCORDO PER «L'AVVIO DEI LAVORI DEFINITIVI DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE» IN ITALIA E FRANCIA**

L'Accordo di Parigi del 24 febbraio 2015 tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea ad alta velocità Torino-Lione, integrato dal Protocollo addizionale sottoscritto a Venezia l'8 marzo 2016 che recepisce la certificazione dei costi e dal Regolamento dei Contratti per la definizione delle regole applicabili per prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa approvato dalla CIG a Torino il 7 giugno 2016<sup>30</sup> è stato sottoposto ai Parlamenti italiano e francese<sup>31</sup>.

Il disegno di legge di ratifica dell'Accordo e degli annessi Protocolli, *legge 5 gennaio 2017, n. 1* "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016", che prevede la realizzazione dell'opera, per successivi lotti costruttivi non funzionali.

L' Atto Internazionale (insieme al protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016 con annesso il regolamento contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016) è entrato in vigore, ai sensi dell'art. 7.3 dell' Accordo, il 1 Marzo 2017, a seguito della ratifica parlamentare in Italia e Francia.

Con tale attività sono stati completati tutti i passi previsti dai trattati ai fini dell'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione.

### **1.6.1. Il percorso di ratifica in Italia**

- Il 27 luglio 2017 il Ministero Affari Esteri e Cooperazione Internazionale ha trasmesso formalmente al Consiglio dei Ministri il disegno di legge, comprensivo di tutti i pareri favorevoli e le coperture dei ministeri interessati (MEF, MIT, MATTM, Giustizia, Interni, Lavoro).
- La Ratifica Parlamentare è stata avviata con l'approvazione del Disegno di Legge da parte del Consiglio dei Ministri n. 130 del 15 settembre 2016.

---

<sup>29</sup> Una descrizione delle attività condotte è riportata nel capitolo 3.2, pag 41

<sup>30</sup> redatto dalla CIG conformemente al mandato attribuitole dall' Accordo di Parigi del 24 febbraio 2015 e dal Protocollo addizionale di Venezia dell'8 marzo 2016

<sup>31</sup> i suddetti protocolli 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

<sup>32</sup> legge 5 gennaio 2017, n. 1

- Il testo è poi stato approvato dal Senato in data 16 novembre (235 presenti - 234 votanti - 187 favorevoli - 43 contrari - 4 astenuti).
- Nella medesima giornata, il Disegno di Legge approvato è stato trasmesso alla Presidente della Camera dei Deputati per seguire il medesimo iter approvativo.
- In data 20 dicembre, la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge di Ratifica (391 presenti - 388 votanti - 285 favorevoli - 103 contrari - 3 astenuti).
- Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017, la Ratifica è diventata Legge 5 gennaio 2017 - n. 1.

### **1.6.2. Il percorso di ratifica in Francia**

- In data 26 ottobre 2016, il Ministro degli Affari Esteri e dello Sviluppo Internazionale (*Jean-Marc Ayrault*) ha presentato il Progetto di Legge di Ratifica, trasmesso successivamente, il 7 novembre, all'Assemblea Nazionale.
- A seguito dell'approvazione da parte della Commissione Affari Esteri, l'Assemblea Nazionale ha approvato il provvedimento in data 22 dicembre 2016, con procedura accelerata.
- Il Progetto di Legge approvato, è stato trasmesso al Senato, che lo ha approvato nella giornata del 26 gennaio 2017.
- Con la pubblicazione sul *Journal Officiel de la République Française* del 2 febbraio 2017, la Ratifica è diventata Legge 1° febbraio 2017 n. 2017-116.

### **1.6.3. Ampliamento delle competenze della CIG**

Il nuovo accordo internazionale assegna ulteriori compiti alla CIG relativamente a:

- “Costo previsionale a fine lavori del progetto”; la CIG deve effettuare con cadenza annuale il monitoraggio dei costi del progetto, applicando i disposti definiti e previsti nel Protocollo Addizionale del 2016, e contenuti nell'allegato 1 al protocollo, nel quale sono riportati i criteri di attualizzazione delle spese reali del progetto<sup>33</sup>.
- “Codice antimafia”, approvato dalla CIG il 7 giugno 2016 e anch'esso contenuto nel perimetro della ratifica parlamentare; la CIG deve monitorare le modifiche legislative intervenute nei due Paesi e intervenire di conseguenza: *“in particolare in caso di evoluzione della normativa di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati 1 e 2, possono essere modificate mediante deliberazione della Commissione intergovernativa di comune accordo tra le parti, fatte salve le regole costituzionali dell'una o dell'altra parte”* (art. 15 del cd. Regolamento antimafia).
- La vigilanza sui contratti sottoscritti dal Promotore Pubblico, secondo le modalità descritte nell'Accordo del 2012; ciò viene effettuato, nello specifico, tramite l'interfaccia con la Commissione dei Contratti di cui all'art. 7 dell'Accordo.

<sup>33</sup> legge 5 gennaio 2017, n. 1: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/01/12/17G00003/sg>

## **2. COS'È OGGI LA CIG E COSA DEVE ANCORA FARE**

### **2.1. COMPOSIZIONE, ORGANIZZAZIONE E STRUTTURA TECNICA/AMMINISTRATIVA**

La “Commissione Intergovernativa italo-francese per il collegamento ferroviario Torino Lione” (CIG) è stata istituita dai governi francese e italiano in seguito del Trattato Italia-Francia sottoscritto il 15 gennaio 1996 a Parigi per “la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione”.

I suoi compiti di indirizzo, di vigilanza ed di controllo sulla realizzazione e sulla gestione dell’opera sono stati poi integrati ed aggiornati nei successivi accordi ed atti internazionali tra Italia e Francia e nelle conseguenti leggi di ratifica (2001, 2012, 2015, 2016, 2017).

Alla CIG è stato quindi assegnato dai due Paesi il delicato compito di presiedere alle attività le attività necessarie alla definizione, alla realizzazione ed alla gestione della linea ferroviaria Torino-Lione, esercitando, per conto degli Stati, funzioni di indirizzo, di vigilanza ed di controllo nei confronti delle attività Promotore Pubblico<sup>34</sup>.

#### **2.1.1. Composizione e rappresentanza**

La CIG è costituita paritariamente dai componenti italiani e francesi designati dei diversi ministeri competenti dei due Stati:

Accordo I-F 1996 - Art. 5 Composizione:

*La CIG è composta da due delegazioni nominate dai due rispettivi Governi, ciascuna composta al massimo da sette membri; per il Governo francese, in rappresentanza dei Ministeri degli Esteri, dell’Ambiente, delle Infrastrutture e trasporti, dell’Economia e finanze, del Bilancio e dell’Interno; per il Governo italiano, in rappresentanza dei Ministeri degli Esteri, dell’Ambiente, dei Lavori pubblici, dei Trasporti, del Tesoro e finanze e dell’Interno.*

I rappresentanti sono nominati dai rispettivi Ministeri e sono in carica fino a nuova eventuale nomina da parte delle Amministrazioni designanti; ha quindi due strutture simmetriche, una italiana e una francese presiedute da un capo delegazione designato per ognuno degli Stati, dal Governo.

Con l’ Accordo I-F 2001 sono state associate alla CIG la Regione Piemonte e Regione Auvergne - Rhone Alpes<sup>35</sup>.

L’Accordo I-F del 2012, ridefinendo le competenze della CIG (art. 9.1.), dispone al punto 9.1.1<sup>36</sup> la partecipazione alla CIG di “un rappresentante della Commissione Europea, senza diritto di voto”.

#### **2.1.2. Presidenza e Segretario Generale**

Ad anni alterni il capodelegazione Italiano (o Francese) è presidente di turno di tale organismo.

Accordo I-F 1996 - Art. 6 – Presidenza:

---

<sup>34</sup> Il promotore pubblico italo francese era inizialmente LTF-Lyon Turin Ferroviaire, posseduta al 50% da Rfi-Rete Ferroviaria Italiana e da RFF-Réseau Ferroviaire Française. Nel febbraio 2015 a seguito della sottoscrizione dell’Accordo del 25 febbraio è stata trasformata in Telt-Tunnel Euroalpin Lione Turin, posseduta al 50% da FSI e al 50% direttamente dal Governo francese

<sup>35</sup> Art. 9 comma c) La Commissione inter-governativa informa le collettività locali italiane e francesi interessate sull’avanzamento degli studi e dei lavori. Inoltre la regione Piemonte e Rhone-Alpes si confermano associate ai lavori della CIG

<sup>36</sup> 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, senza diritto di voto

*La presidenza della CIG ha la durata di un anno ed è alternata tra le due delegazioni.*

Il Capo delegazione (Presidente di turno per il 2019) è stato nominato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM del 25 gennaio 2016) nella persona dell' Arch. *Paolo Foietta*.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 giugno 2012, di concerto con il MIT, è stato disposto che le funzioni di Segretariato della Delegazione italiana presso la CIG siano esercitate dal MIT. Nello stesso atto si richiama come necessario un efficace raccordo tra il Presidente della CIG ed il Commissario straordinario di Governo istituito con DPR 16.8.2006 e s.m.i.

Il Segretario Generale, istituito nell' Accordo I-F 2012<sup>37</sup> è stato nominato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti-MIT nel 2016 nella persona del dott. *Fabio Pasquali*.

### **2.1.3. La struttura tecnico-amministrativa costituita presso il MIT**

Il notevole lavoro tecnico/amministrativo della CIG documentato in precedenza veniva supportato da una struttura tecnica/amministrativa costituita presso il MIT; tale struttura è stata progressivamente ridotta e le attività necessarie, di carattere tecnico ed amministrativo, venivano in gran parte svolte dalla struttura ed agli uffici del Commissario di Governo (Presidenza del Consiglio).

A partire dal 2018 il personale assegnato dal MIT alla CIG è stato ulteriormente ridotto ad una sola segretaria collocata presso gli uffici del Commissario di Governo c/o Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, viale del Policlinico n. 2, Roma.

Dal 1 febbraio 2019 la segretaria, Sig.ra *Carmela Sorrentino* è collocata in aspettativa per ragioni di salute per la durata di 12 mesi e non è stata sostituita.

Con la scadenza dell'incarico del Commissario di Governo, la struttura del Commissario di Governo che provvedeva anche ai compiti della CIG è stata "tempestivamente" sciolta.

A far data dal 15 febbraio 2019 la CIG non ha più né personale, né un ufficio, né la possibilità di accesso ai propri archivi.

### **2.1.4. Comitati permanenti**

All'interno della CIG sono strategici i Comitati permanenti, gruppi di lavoro binazionali indispensabili per affrontare in modo adeguato le diverse problematiche di carattere economico, trasportistico, giuridico e finanziario.

Per i rappresentanti dei Comitati permanenti di cui all'art. 9 dell'Accordo del 2012 (Comitato Tecnico Sicurezza, Gruppo di Trasferimento Modale, Comitato di sicurezza antisabotaggio-antiterrorismo (ASAT) e Gruppo di lavoro Economico, Giuridico e Finanziario - GEF), le funzioni di coordinamento o presidenza sono di nomina CIG e i componenti sono nominati dagli Enti interessati, a seconda del comitato (es. Ministero Interni o Vigili del Fuoco, o FS, ecc.) e rimangono in carica fino a nuova comunicazione dell'Ente di riferimento.

Particolare importanza assume il Comitato di Sicurezza, istituito nell'Accordo 2012 all'art. 9.1.4 presieduto dall'Ing. *Carlo Ricciardi*:

---

<sup>37</sup> **9.1.4.** Per eseguire i compiti ad essa attribuiti dal presente Accordo, la Commissione intergovernativa:  
**b.** dispone di due Segretariati nazionali

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

- 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.*

Sempre nell' Accordo 2012 all'art. 9.1.3. i compiti della CIG sono stati estesi, alla tratta internazionale di linea storica attualmente in esercizio (traforo del Fréjus e tratta di valico Bussoleno-Saint Jean de Maurienne).

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

- i. *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;*
- ii. *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;*
- iii. *elaborare la bozza di Protocollo addizionale previsto dall'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001;*
- iv. *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;*
- v. *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;*
- vi. *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;*
- vii. *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;*
- viii. ***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;***
- ix. *favorire il coordinamento tra i servizi di polizia e di dogana dei due Stati.*

## **2.2. I COMPITI DA SVOLGERE**

Avendo chiarito in precedenza il processo di formazione delle competenze affidate alla CIG a partire dal 1996, si ritiene utile a questo punto rappresentare le funzioni ad essa attribuite, a seguito della ratifica nei due Paesi degli accordi e dei protocolli addizionali e quindi dell'avvio della fase realizzativa dell'opera.

Con l'esclusione di quanto indicato nel punto c) dell'art. 9.1.3 ("elaborare una bozza di Protocollo addizionale..."), superato a seguito dell'effettiva sottoscrizione degli accordi del 2015 e 2016, le altre attività indicate **nell'art. 9 dell'Accordo del 2012** sono valide indefinitamente: sebbene appaia evidente che alcune delle funzioni indicate risulteranno *de facto* superate (ad esempio, quelle relative alla progettazione una volta che tale fase sarà ultimata, o quelle relative alla realizzazione una volta che l'opera sarà ultimata e in esercizio), **la CIG manterrà il ruolo di supervisione delle**

**attività del Promotore Generale per l'intera vita dell'opera, o finché un nuovo trattato binazionale non ne modificherà le funzioni o le attività.**

Le attività ordinarie e relative ai prossimi anni della CIG possono essere sintetizzate nei termini seguenti:

### **2.2.1. Aggiornamento della conoscenza sullo stato del progetto e di indirizzo dell'attività del Promotore Pubblico**

- ✓ la CIG si riunisce ordinariamente due volte l'anno (in genere una volta in Francia e una volta in Italia) e ogniqualvolta sia ritenuto necessario in funzione della fase di attività; nell'ambito di tali riunioni sono formulati i pareri e le raccomandazioni di cui al punto *a*) dell'art. 9.1.3, che rappresentano la modalità concreta tramite la quale i due Governi esprimono al Promotore Pubblico la volontà dei rispettivi Paesi,
- ✓ la CIG mantiene un flusso costante di informazioni con il Promotore Pubblico, tramite il quale acquisisce gli elementi per esprimere le valutazioni e gli indirizzi sopra richiamati,
- ✓ la CIG acquisisce dai Ministeri presenti nella Commissione Intergovernativa stessa le posizioni e le indicazioni dei rispettivi Ministri e del Governo in senso generale; le rispettive delegazioni nazionali della CIG trovano poi nella riunione semestrale plenaria il punto di sintesi delle diverse posizioni nazionali e gli elementi di indirizzo unitario per il Promotore Pubblico,
- ✓ la CIG mantiene rapporti regolari con la Commissione Europea sia in sede di riunione plenaria, nella quale siede un rappresentante della Commissione (senza diritto di voto, art. 9.1.1), sia mediante la relazione con il Coordinatore del Corridoio espresso dalla Commissione Europea.

Il nuovo accordo internazionale (2017) ha assegnato ulteriori nuovi compiti della CIG:

- “Costo certificato” del progetto; il costo (a valuta 2012) e le modalità di definizione e aggiornamento sono previste nei trattati. La CIG deve effettuare con cadenza annuale il monitoraggio dei costi del progetto, applicando i disposti definiti e previsti nel Protocollo del 2016, e contenuti nell'allegato 1, nel quale sono riportati i criteri di attualizzazione delle spese reali del progetto.
- “Codice antimafia”, approvato dalla CIG il 7 giugno 2016 e anch'esso contenuto nel perimetro della ratifica parlamentare, la CIG deve monitorare le modifiche legislative intervenute nei due Paesi e intervenire di conseguenza: *“in particolare in caso di evoluzione della normativa di cui agli articoli 3 e 4 ed agli allegati 1 e 2, possono essere modificate mediante deliberazione della Commissione intergovernativa di comune accordo tra le parti, fatte salve le regole costituzionali dell'una o dell'altra parte”* (art. 15 del cd. Regolamento antimafia).
- La vigilanza sui contratti sottoscritti dal Promotore Pubblico, secondo le modalità descritte nell'Accordo del 2012; ciò viene effettuato, nello specifico, tramite l'interfaccia con la Commissione dei Contratti di cui all'art. 7 dell'Accordo.

### **2.2.2. Coordinamento delle procedure nazionali di concertazione e di consultazione per la fase di realizzazione**

La CIG mantiene rapporti regolari con gli organi di Governo nazionale, regionale e locale nel quadro delle procedure connesse alla progettazione e realizzazione dell'opera.

### **2.2.3. Informazione di enti territoriali italiani e francesi sul progetto e i suoi effetti previsti**

Fino al 15 febbraio la coincidenza dei ruoli di Commissario di Governo per l'opera (e Presidente dell'Osservatorio) e di Capo delegazione della CIG facilitava il dialogo continuo con i rappresentanti dei territori per tutte le attività connesse all'opera; ora l'incarico di Commissario di Governo (e Presidente dell'Osservatorio) è vacante.

### **2.2.4. Rapporto con gestori di rete, gestori ferroviari, operatori ferroviari per aspetti di realizzazione, esercizio e sicurezza della rete ferroviaria, nonché per gli aspetti commerciali connessi all'uso della modalità ferroviaria nel trasporto merci**

La CIG svolge la primaria attività di definizione di norme e principi uniformati tra i due Paesi e rispetto all'ordinamento comunitario per tutto quanto attiene l'esercizio ferroviario e la sicurezza nel nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione, con particolare riferimento alla tratta comune transfrontaliera; La CIG svolge tale attività sia in generale, sia mediante il Gruppo Tecnico Sicurezza (costituito ed operante con due gruppi nazionali simmetrici e presidenza alternata del Gruppo binazionale) e l'ASAT-Comitato di sicurezza antisabotaggio/antiterrorismo (non ancora costituito).

L'aspetto relativo alla sicurezza è cruciale nell'attività della CIG, sia in relazione agli standard da adottare nelle fasi di costruzione e gestione della nuova opera, sia in considerazione del fatto che gli accordi binazionali assegnano al Promotore Pubblico il ruolo di gestore del tunnel della linea storica del Frejus una volta completata la nuova infrastruttura e alla CIG il ruolo di indirizzo della gestione del medesimo tunnel storico nella fase di realizzazione dell'opera (assegnata dal 1951 a RFI per l'intero tratto del traforo), sia infine nel coordinamento degli aspetti connessi ai rapporti con le Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, alle specifiche norme di sicurezza, ai piani di emergenza, ecc.

Per quanto riguarda gli aspetti commerciali, ovvero di **massimizzazione dell'uso della modalità ferroviaria per il trasporto di passeggeri e merci (in particolare per queste ultime) nel corridoio Torino-Lione**, l'Accordo del 2012 fa esplicito riferimento sia nelle premesse che nell'articolato (art. 23 - Principi relativi alle misure di trasferimento modale adottati) al ruolo di indirizzo della CIG nel promuovere il trasferimento modale; questo comporta sia la promozione di attività carattere normativo e regolatorio, sia azioni sul fronte degli standard gestionali, sia infine il mantenimento di un dialogo con gli operatori e i fruitori dei servizi ferroviari.

## **2.3. I GRUPPI DI LAVORO PERMANENTI DELLA CIG**

Rispetto allo svolgimento delle attività sopra descritte, la CIG ha autonomia nell'impostazione e nell'attuazione delle proprie funzioni, fermo restando l'interfaccia con i delegati dei Ministeri che compongono la delegazione nazionale. Gli organismi che hanno invece carattere permanente e che la CIG deve pertanto costituire e mantenere in operatività in forza dei trattati e dalla loro attuazione sono i seguenti<sup>38</sup>:

---

<sup>38</sup> Nel corso della sua attività, la CIG ha dato vita per un periodo limitato e in relazione a scopi specifici a vari gruppi di lavoro, qui non riportati in quanto non più operativi (es. il Gruppo finalizzato alla redazione del Regolamento Antimafia, operativo tra il marzo e il giugno 2016, i Gruppi di supporto alla redazione dei nuovi accordi binazionali, ecc.).

- Comitato Tecnico Sicurezza (CTS) - *attivo*
- Gruppo di Trasferimento Modale (GTM) - *attivo*
- Comitato di sicurezza antisabotaggio-antiterrorismo (ASAT) – *previsto dai Trattati, attivo*
- Gruppo di lavoro Economico, Giuridico e Finanziario (GEF) – *non previsto dai Trattati e non più attivo*

### **2.3.1. Comitato di Sicurezza Tecnica (CTS) della CIG - par. 9.2 dell'Accordo 2012**

Il CTS-Comitato Tecnico Sicurezza è operativo dal maggio 2002, data in cui si è data il Regolamento Interno (a firma dei due capi delegazione francese e italiano, rispettivamente *Denis Fougea* e *Pasquale Cialdini*), poi approvato dalla CIG, ed ha una struttura simmetrica rispetto alla CIG: è composto da **due delegazioni nazionali con un massimo di sei rappresentanti ciascuna**, prevede un **Presidente per ciascuna delle due delegazioni nazionali ed una presidenza alternata del CTS complessivo dei due Paesi per la durata di tre anni**. Il CTS svolge la sua attività sia *motu proprio*, in ragione delle funzioni risultanti dall'enunciato dell'Accordo del 2012, sia su indicazioni espresse dalla CIG e/o dai rappresentanti di esponenti dei Governi o di altri Organismi nazionali o internazionali veicolate tramite la stessa CIG. Il CTS può esprimere pareri, adottati con l'assenso delle due delegazioni. Il CTS redige verbali della propria attività, che trasmette alla CIG, cui periodicamente riferisce su quanto svolto. L'assistenza tecnica e amministrativa è assicurata al CTS dal Segretariato comune della CIG (cfr. Regolamento interno della CIG) e le relative spese di funzionamento sono prese in carico da TELT Sas) **per la Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione**.

Il Comitato di Sicurezza Tecnica ha competenze in materia di sicurezza per la **Nuova galleria di base** ed per la **galleria storica del Frejus** (L = 13+363 km, in esercizio dal 1871):

- . realizzazione del Nuovo tunnel di Base della Torino-Lione, sia in fase di cantiere, che per gli aspetti progettuali e realizzativi in vista delle previsioni di esercizio;
- . esercizio dell'attuale galleria ferroviaria storica del Frejus.

Il Capo delegazione italiana è l'ing. *Carlo Ricciardi*, già Presidente della Terza sezione del Consiglio superiore dei Il.pp., designato dal Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture con nota prot. n. 6338 del 17/2/2016 e confermato con nota prot.44082 del 20/12/2018, coadiuvato con funzioni di segretario tecnico dall'ing. *Giuseppe Silvestri* in servizio presso il Consiglio superiore dei Il.pp. Fanno parte della delegazione italiana rappresentanti dei Ministeri infrastrutture e trasporti, interno (Prefettura Torino e CNVVF), ambiente, della Regione Piemonte, della Agenzia Nazionale Sicurezza nelle Ferrovie. Il Comitato, oltre ad interlocuzioni continue con la controparte francese, anche con gruppi di lavoro su temi specifici, si riunisce con cadenza semestrale, salvo eventuali necessità di riunioni straordinarie.

### **2.3.2. Gruppo di Trasferimento Modale (GTM) – CIG il 20 dicembre 2004 (“Mandato e organizzazione del GTM”)**

Il Gruppo di Lavoro “Trasferimento modale” - GTM è stato istituito in base alle disposizioni del Memorandum del 5 maggio 2004 dai Ministri dei trasporti *P. Lunardi* e *G. De Robien* e meglio definito col Mandato della CIG del 24 novembre e del 20 dicembre 2004 (in formulazione definitiva, sottoscritta dai due Capi delegazione *Pininfarina* e *Besson*), con l'obiettivo di elaborare proposte relative alle misure da prendere nel quadro di una politica di sostegno al trasferimento su rotaia del trasporto, specie delle merci, segnatamente dal punto di vista della regolamentazione della circolazione e della tariffazione.

La centralità del Gruppo di Lavoro è stata in seguito ribadita dai Governi di Italia e Francia inserendo nell'Accordo del 30 gennaio 2012 l'allegato 3 ("Promozione del trasferimento modale per i passaggi italo-francesi"); nell'Allegato si prevedono, nel breve-medio termine, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia tramite l'utilizzo dell'eccedenza degli introiti generati dall'evoluzione delle tariffe nelle gallerie stradali del Monte Bianco e del Fréjus, la regolamentazione del traffico con l'interdizione ad alcuni mezzi pesanti di determinate infrastrutture, l'applicazione della direttiva *Eurovignette* n. 1999/62/CEE, oltre a misure a favore della linea storica e allo sviluppo del trasporto marittimo. Strettamente legata alla missione del GTM è il progetto autorizzato dalla Commissione Europea di "Autostrada Ferroviaria Alpina" (AFA) sull'asse Torino-Lione, fra Orbassano e Aiton, un sistema di trasporto sovvenzionato dai due Governi, di navetta per l'attraversamento ferroviario delle Alpi di TIR e semirimorchi; un'alternativa per attraversare le Alpi, ridurre la congestione delle strade e l'impatto ambientale e incoraggiare il trasporto combinato. In alcune fasi è stato operativo un sottogruppo del GTM denominato "Gruppo AFA" e composto da esponenti della società omonima e di componenti del GTM.

Come per il CTS, l'assistenza tecnica e amministrativa è assicurata dal Segretariato, che prende in carico le relative spese di funzionamento; i componenti del GTM sono nominati dai rispettivi Ministeri (MIT, Ministero dell'Ambiente, ...).

### **2.3.3. Comitato di sicurezza antisabotaggio-antiterrorismo (ASAT) - par. 9.3 dell'Accordo 2012**

Il gruppo ASAT, esplicitamente previsto nell'Accordo del 2012 a carattere consultivo e composto di esperti di ciascuna delle Parti in quel settore, ha i seguenti compiti:

- emettere pareri o proposte alla CIG, di sua iniziativa o a richiesta della CIG;
- 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;
- istruire per la CIG tutti i documenti relativi alla sicurezza ASAT;
- trasmettere le istruzioni 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 la parte italiana il Comitato ASAT è rappresentato dal Direttore di Centrale Polizia Stradale Ferroviaria Comunicazioni e Reparti Speciali e da suoi collaboratori, nonché da un rappresentante del MIT e uno di RFI. 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. Anche il comitato ASAT si avvale del supporto tecnico dei rispettivi Segretariati, che ne assicurano anche le risorse ai fini della copertura delle relative spese di funzionamento.

**Il Comitato di sicurezza antisabotaggio e antiterrorismo** si è dotato di un Regolamento Interno in data 14.12.2004, nel quale sono stabilite le funzioni e l'articolazione operativa dell'organismo. Il comitato ASAT si è riunito tra l'ultima volta il 28.9.2010 a Parigi. Le sue attività sono consistite principalmente nell'identificazione delle misure di sicurezza da attivare in modo congiunto e coordinato in relazione alle diverse fasi di attività del progetto.

### **2.3.4. Gruppo di lavoro Economico, Giuridico e Finanziario (GEF)**

Negli scorsi anni è stato operativo in seno alla CIG e ha svolto una cospicua attività il GEF - Gruppo di lavoro Economico, Giuridico e Finanziario. Composto da rappresentanti di quasi tutti i Ministeri

membri ordinari della CIG - con una prevalenza di esperti e funzionari dei Ministeri di Economia e Finanze, Esteri e Infrastrutture - il GEF ha svolto un ruolo primario nelle fasi che hanno preceduto la sottoscrizione dell'Accordo del 2012, la redazione delle richieste di finanziamento alla Commissione Europea e la definizione delle ipotesi relative al finanziamento dell'opera, anche mediante una intensa attività di audizione di esperti di aspetti giuridici ed economico-finanziari.

Allo stato attuale il GEF, che non è previsto da alcuno dei trattati in vigore, non viene riunito e non ne viene prevista la ricostituzione nel breve termine.

### 3. BILANCIO DELLE ATTIVITA' CONDOTTE DALLA CIG NEL PERIODO GENNAIO 2016 – SETTEMBRE 2019

Il Capo della Delegazione Italiana della CIG, nella persona dell'Arch. **Paolo Foietta** è stato designato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 1 dicembre 2015. L'incarico è stato poi formalizzato con DPCM 25 gennaio 2016.

L'incarico era vacante da quasi un anno, a seguito delle dimissioni del precedente Capo Delegazione.

La prima attività svolta è pertanto consistita nella riorganizzazione della delegazione governativa e nella ricostituzione delle Commissioni, nominando i componenti vacanti al fine di gestire la e procedere al completamento degli Accordi Italia-Francia per l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione<sup>39</sup>.

#### 3.1. I COMPONENTI NOMINATI E/O DESIGNATI DELLA CIG

La CIG è presieduta da:

<b>ARCH. PAOLO FOIETTA,</b> <b>DIRIGENTE DEL CSI-PIEMONTE</b> <b>GIÀ' COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO (FINO AL 15 FEBBRAIO 2019) E</b> <b>PRESIDENTE DELL'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO LIONE TRA IL 20</b> <b>APRILE 2015 ED IL FEBBRAIO 2019.</b>	<b>PRESIDENTE E CAPO DELLA</b> <b>DELEGAZIONE ITALIANA</b> NOMINATO CON DPCM 25 GENNAIO 2016
<b>DOTT. FABIO PASQUALI</b> <b>ANAS- DIREZIONE AMMINISTRAZIONE, FINANZA, PIANIFICAZIONE E CONTROLLO</b> <b>TEL. 06 4446 4262</b>	<b>SEGRETARIO GENERALE DELLA CIG</b> NOMINATO CON NOTA DEL CAPO DI GABINETTO DEL MIT DEL 17.2.2016, PROT. 6339 <sup>40</sup>

La sede della CIG (*di cui è necessario verificare la reale disponibilità*) è collocata presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti VIALE DEL POLICLINICO, 2 – 00166, ROMA

TÉL. : + 39 0644122821-2-3

*segrcig.toli@mit.gov.it cig.torino.lione.segretariato@pec.mit.gov.it*

I componenti della delegazione italiana in carica, designati dai Ministeri competenti sono i seguenti:

	<b>MEMBRI EFFETTIVI</b>	<b>MEMBRI SUPPLENTI</b>
MINISTERO DELL'INTERNO	DOTT. CLAUDIO PALOMBA PREFETTO DI TORINO <i>prefettura.prefeto@pec.interno.it</i>	DR.SSA MARITA BEVILACQUA VICE PREFETTO DI TORINO <i>marita.bevilacqua@interno.it</i>
MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE	MINISTRO PLENIPOTENZIARIO ROCCO VITTORIO DI TORREPADULA <i>vittorio.rocco@esteri.it</i>	

<sup>39</sup> *le attribuzioni e le competenze della CIG, cfr. cap. 1*

<sup>40</sup> *Il dr. Pasquali svolge l'incarico di Segretario generale della Delegazione italiana della CIG in forza dell'autorizzazione Anas, nota prot. 50373 del 4 maggio 2016. Tale funzione viene svolta contestualmente alle attività esercitate dal dott. Pasquali presso Anas Spa*

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	DOTT.SSA BERNADETTE VECA- DIRETTORE GENERALE - DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, LA PROGRAMMAZIONE ED I PROGETTI INTERNAZIONALI <i>bernadette.veca@mit.gov.it</i>	
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE DIPARTIMENTO DEL TESORO	PROF.SSA MARIA MARTOCCIA <i>maria.martoccia@tesoro.it</i>	
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	DOTT. SERGIO SALUSTRI <i>sergio.salustri@mef.gov.it</i>	
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE	DOTT. CARLO DI GIANFRANCESCO DVA - DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI <i>digianfrancesco.carlo@minambiente.it</i>	

Con l'Accordo 2012 anche la Regione Piemonte è membro associato alla delegazione italiana.

REGIONE PIEMONTE	ON. ALBERTO CIRIO PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE	DOTT. MARCO GABUSI ASSESSORE A INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
------------------	--------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

**I componenti delle delegazione italiane dei gruppi permanenti di lavoro ad oggi operativi designati dal MIT:**

1. Comitato di Sicurezza Tecnica della Commissione Intergovernativa (CIG) (CTS) - Rif. par. 9.2 dell'Accordo del 2012  
**ING. CARLO RICCIARDI – CAPO DELLA DELEGAZIONE ITALIANA DEL CTS**  
**ING GIUSEPPE SILVESTRI – SEGRETARIO TECNICO DELLA DELEGAZIONE ITALIANA DEL CTS**
2. Gruppo di Trasferimento Modale (GTM) - Rif. Mandato espresso dalla CIG il 20 dicembre 2004 (“Mandato e organizzazione del GTM”)  
**DOTT. ENRICO PUJIA – CAPO DELLA DELEGAZIONE ITALIANA DEL GTM**  
**ING. PIERLUIGI GIOVANNI NAVONE – MEMBRO DELLA DELEGAZIONE ITALIANA DEL GTM**

## 3.2. LE ATTIVITÀ CONDOTTE NEL PERIODO 2016-2019

### 3.2.1. La fase “straordinaria” di negoziazione, predisposizione e perfezionamento degli atti necessari per la Ratifica degli Accordi: 2016-2017

La Delegazione Italiana della Commissione Intergovernativa, ricostituita dopo la nomina del capo-delegazione del 25 gennaio 2016, ha lavorato per predisporre, condividere e deliberare tutti gli atti necessari alla sottoscrizione dell'Accordo per «l'avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione».

La CIG, riunita il **18 febbraio 2016** a Parigi, preso atto della avvenuta **costituzione del promotore TELT** e dell'avvenuto finanziamento della Commissione europea al progetto della sezione transfrontaliera - Grant Agreement 2015-2019 ha organizzato i propri lavori per predisporre ed esaminare i documenti necessari alla **firma del Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, programmati per il vertice bilaterale di Venezia 8 marzo 2016.**

Le delegazioni italiana e francese della CIG hanno quindi predisposto, negoziato ed approvato, i diversi documenti tecnici giuridici e finanziari necessari per:

- prendere atto del **Costo certificato**<sup>41</sup>, ai sensi dell'art.18 dell' Accordo 2012, quantificato da un soggetto terzo in 8.309 milioni di €, espresso in valuta 2012;
- approvare il meccanismo di **attualizzazione annuale del costo di realizzazione**; nell'Accordo approvato ed oggetto di ratifica viene inserito un Allegato condiviso per il calcolo dell'indice annuale di attualizzazione. L'indice viene costruito utilizzando un paniere di “indici statistici” per tipologia e natura dei lavori analoghi in Italia e Francia. Il costo di attualizzazione viene valutato annualmente a partire dal 2012 fino al completamento lavori;
- le delegazioni, riguardo all'applicazione dell'art 2 dell'Accordo 2015, **prevenzione delle infiltrazioni mafiose e contrasto alla criminalità organizzata**, hanno convenuto che il protocollo addizionale esprimesse esclusivamente i **principi e gli indirizzi per l'applicazione della normativa antimafia ai cantieri** (anche sul lato francese); invece il **regolamento contratti**, elaborato, definito ed approvato dalla CIG nel termine dei tre mesi successivi alla data della sottoscrizione del protocollo, conterrà le norme applicabile in entrambi gli Stati.

La CIG convocata il **2 marzo 2016** ha approvato i documenti necessari alla **firma del Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione:**

1. **Approvazione art.2 del Protocollo addizionale - Costo certificato - Costo previsionale lavori (Modalità di rivalutazione monetaria) in applicazione dell' art. 18 – Accordo 2012**
2. **Approvazione art.3 del Protocollo addizionale (prevenzione delle infiltrazioni mafiose e contrasto alla criminalità organizzata) in applicazione dell' art. 2 – Accordo 2015**

---

<sup>41</sup> Il costo del progetto è stato certificato dalla società belga Tractebel, che ha svolto l'incarico di valutatore terzo su commessa di Telt, a seguito dell'aggiudicazione di una gara internazionale

Nel Vertice di Venezia dell'8 marzo 2016 il *protocollo Addizionale*<sup>42</sup> all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'Avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Lione-Torino è stato quindi sottoscritto dal Sotto Segretario *Alain Vidalies* e dal Ministro *Graziano Delrio*.

### **3.2.2. Predisposizione ed approvazione dalla CIG del "Regolamento Contratti", contenente le disposizioni per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa**

I Ministri all'art.3 del Protocollo Addizionale sottoscritto a Venezia hanno riaffermato la loro **determinazione a lottare con la massima fermezza contro la criminalità organizzata e a prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera.**

In materia di contrasto alle infiltrazioni criminose, con l'approvazione del Protocollo, i due Stati si sono quindi impegnati ad applicare, **per la prima volta in Europa, una normativa transnazionale antimafia per tutti i cantieri della sezione transfrontaliera** della Torino-Lione indipendentemente dalla territorialità delle opere.

**Per l'attuazione di tali disposizioni, il protocollo ha dato mandato alla CIG intergovernativa, entro il limite massimo di tre mesi, di predisporre le relative norme applicative da inserire nel processo di ratifica parlamentare.**

Il Capo della delegazione francese *M. Louis Besson* ed Il Capo della Delegazione Italiana *Paolo Foietta* hanno costituito **uno Specifico Gruppo di Lavoro Binazionale**, composto da sette componenti per l'Italia e sette per la Francia.

**Il 18 marzo, su iniziativa del Capo delegazione italiano, veniva richiesta ai ministeri competenti la designazione dei componenti del gruppo di lavoro per l'Italia (GDL).**

Il Gruppo di Lavoro, per la parte italiana, era composto dal Ministero degli Interni – che Presiedeva il GDL attraverso il Capo dell'Ufficio Legislativo **Bruno Frattasi**, affiancato dal coordinatore del Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza della Grandi Opere (CCASGO), e dal Prefetto di Torino (direttamente interessato all'applicazione), dal Ministero degli Affari Esteri e Cooperazione Internazionale – rappresentato dal Capo Ufficio Legislativo **Stefano Soliman**, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – rappresentato dal Capo Ufficio Legislativo Consigliere **Elisa Grande**, dal rappresentante del Ministero della Economia e delle Finanze e dal Consigliere di Stato.

Il Gruppo ha esaminato i diversi aspetti giuridici ed operativi in materia di contrasto alle infiltrazioni mafiose nei lavori pubblici italiani, verificando e sviluppando le modalità per la loro "portabilità", per il progetto della Sezione Transfrontaliera, in territorio francese, dando così attuazione all'art. 3 del Protocollo aggiuntivo sottoscritto da Italia e Francia l'8 marzo 2016 a Venezia, secondo il quale il Regolamento Contratti 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*

---

<sup>42</sup> L'allegato al Protocollo addizionale sottoscritto da Italia e Francia l'8 marzo 2016 definisce tra l'altro le modalità di verifica annuale dei costi previsionali a fine lavori dell'opera mediante aggiornamento dell'indice di costo ponderato denominato INLTL. Tale calcolo permette di disporre ogni anno di una previsione aggiornata dei costi dell'opera a fine lavori tenuto conto dell'andamento di un paniere di prezzi riferiti a Italia e Francia.

*applicazione delle norme specifiche che saranno definite dal regolamento dei contratti e per facilitare la cooperazione tra i servizi competenti dei due paesi a questo scopo.*

Il **Regolamento dei Contratti** negoziato tra le parti ed approvato dalla **CIG** ha preso a riferimento l'impianto legislativo italiano di prevenzione delle infiltrazioni mafiose.

Il Regolamento Contratti, adottato dai due Paesi, con le leggi di ratifica degli accordi (2017), rappresenta il primo strumento giuridico a valenza internazionale che ha effetti su imprese denominate o residenti in qualunque altro Paese che operino per la realizzazione della Torino-Lione. Impedisce l'aggiudicazione di contratti a imprese che siano ritenute dalla stazione appaltante a rischio di infiltrazione mafiosa.

Il Regolamento ha preso a riferimento l'impianto legislativo italiano di prevenzione di infiltrazioni mafiose e in particolare:

- il *corpus* legislativo denominato "Codice antimafia", Legge 134/2010 "Piano straordinario contro le mafie" e successive integrazioni e Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159;
- la legislazione sottostante l'insieme di azioni di verifica e prevenzione svolte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) in seno al Ministero dell'Interno;
- l'articolato della Legge 190/2012 e del DPCM 18 aprile 2013 relativi alla costituzione, la verifica e l'aggiornamento della cosiddetta *white list* (istituzione e tenuta di elenchi di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativo di infiltrazione mafiosa);
- l'insieme di norme che permettono l'accertamento di un tentativo di infiltrazione mafiosa mediante il controllo nei cantieri e il monitoraggio e il tracciamento dei flussi finanziari relativi a pagamenti connessi al contratto relativo all'opera pubblica.

Nello specifico, qualunque impresa che intenda partecipare a gare indette dal Promotore pubblico Telt (la società di progetto incaricata dai due Governi di realizzare e gestire l'opera) si troverà di fronte ad un impianto unico sovranazionale di prevenzione delle infiltrazioni mafiose, costruito secondo le norme più restrittive e le pratiche più consolidate, ispirate al quadro normativo italiano.

**Il Regolamento dei contratti è stato approvato nella CIG di Torino del 7 giugno 2016, nei termini dei tre mesi indicati nel SUMMIT di VENEZIA dell'8 marzo 2016, ed è allegato al complesso, formato dall'accordo del 24 febbraio 2015 e dal protocollo addizionale, diventandone parte integrante ed entrando così nel processo legislativo di "ratifica parlamentare" dei due Stati.**

La fase "straordinaria" necessaria alla predisposizione ed perfezionamento degli atti necessari ed ad avviare il percorso parlamentare di ratifica in Italia e Francia<sup>44</sup>, si è conclusa con la sottoscrizione da parte dei Presidenti della Repubblica dell'**Atto Internazionale** che, insieme al protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016 con annesso il regolamento contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, è **entrato in vigore, ai sensi dell'art. 7.3 dell' Accordo, il 1 Marzo 2017.**

---

<sup>44</sup> Il corpus composto dall'Accordo del 24 febbraio 2015, dal Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 e dal Regolamento Antimafia approvato dalla CIG il 7 giugno 2016, è stato approvato in Italia dal Senato il 16 novembre 2016 e dalla Camera il 20 dicembre 2016. Per quanto riguarda la Francia, l'Assemblea Nazionale francese ha approvato il provvedimento il 22 dicembre 2016 e il Senato ha ratificato in via definitiva l'Accordo il 27 gennaio 2017.

### **3.2.3. La fase “ordinaria” (2017-2019)**

Successivamente la CIG, dal 2017 ad oggi, ha svolto le proprie attività di indirizzo, verifica e controllo, finalizzate alle azioni necessarie per consentire l'avvio dei lavori definitivi ed a garantire l'esercizio in condizioni di “sicurezza” della tratta di valico storica Bussoleno-Saint Jean de Maurienne.

Le attività condotte, ed attualmente in corso, sono finalizzate a:

1. **realizzare le condizioni necessarie per l'appalto e la corretta esecuzione dei lavori della Sezione Transfrontaliera** : (montaggio finanziamento, perfezionamento delle fasi autorizzative – CIPE);
2. **dare attuazione degli impegni previsti nei Trattati Italia e Francia**; in particolare alla messa in opera della struttura binazionale per la prevenzione ed il **contrasto alle infiltrazioni mafiose nei cantieri della Torino-Lione**, essenziale nella fase di appalto ed aggiudicazione;
3. promuovere e coordinare attraverso il **Comitato Tecnico Sicurezza (CTS)** gli indirizzi necessari per armonizzare le normative nazionali ed europee, garantendo le migliori condizioni di sicurezza per la realizzazione e l'esercizio della nuova opera, e per **gestire**, nel transitorio, **in condizioni di sicurezza adeguate il Tunnel Storico del Frejus**;
4. **proporre attraverso il Gruppo di Trasferimento Modale (GTM)** analisi, verifiche e proposte per favorire l'obiettivo condiviso del trasferimento modale del trasporto merci su ferrovia tra Italia e Francia:
  - Accompagnando la ratifica dell'accordo di Lussemburgo 2009 – Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), approvata dal parlamento italiano con la L. n. 198 del 4/12/2017.
  - Promuovendo l'attività dei Ministeri alle infrastrutture e trasporti (Italiano e francese) per la predisposizione della Gara europea per l'Autostrada Ferroviaria Alpina.
  - Accompagnando l'attivazione di nuovi servizi sulla linea (Calais-Orbassano) e proponendo misure contro la desertificazione del traffico merci sulla linea storica.

La tabella successiva sintetizza i temi trattati nella riunioni della CIG che si sono tenute nel periodo 2016-2018.

L'ordine del giorno ed il verbale delle riunioni sono disponibili sul sito dell'Osservatorio per l'Asse ferroviario Torino-Lione al *link*:

[http://presidenza.governo.it/osservatorio\\_torino\\_lione/Decisori\\_cig/index.html](http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/Decisori_cig/index.html)<sup>45</sup>.

Nel 2018 la CIG ha svolto due riunioni binazionali, la prima il 22 maggio a Torino, la seconda il 12 dicembre a Parigi, convocate dal Presidente di Turno (*Louis Besson*, capo della delegazione francese della CIG), che hanno consentito, tra l'altro, di negoziare ed approvare le modifiche della regolamentazione antimafia da applicarsi anche agli appalti della Torino-Lione sul lato francese.

Nel 2019, anno di presidenza di turno italiana, in mancanza di indirizzi verso la CIG da parte del Governo precedente - il Ministro *Toninelli* non si è mai reso disponibile per un incontro, né ha mai fornito indicazioni operative direttamente o tramite suoi collaboratori - è risultato finora impossibile convocare una riunione.

Nell'ambito del quadro di incertezza sopra richiamato, in accordo con l'Ing. *Carlo Ricciardi* (capo delegazione per l'Italia del Comitato Tecnico Sicurezza della CIG), abbiamo comunque proseguito le

<sup>45</sup> Non sono disponibili sul sito i verbali delle riunioni n. 58 del 22 maggio 2018 e 59 del 12 dicembre 2018; il mancato rinnovo del Commissario e lo scioglimento della struttura commissariale il 15 febbraio 2019 ha impedito il caricamento degli ultimi verbali.

attività di indirizzo relative alla sicurezza per l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria esistente, il vecchio Traforo ferroviario binazionale del Frejus; in accordo con la delegazione Francese si sono tenute diverse riunioni preparatorie del Comitato, concluse con la recente riunione binazionale del Comitato Tecnico Sicurezza del 9-10 settembre 2019 a Parigi.

Tali attività sono state condotte senza potersi avvalere di una struttura tecnica: infatti la struttura assegnata al Commissario di Governo, che aveva supportato anche le attività della Commissione Intergovernativa, è stata sciolta il 15 febbraio 2019 ed i dipendenti del MIT che svolgevano un supporto a tempo limitato alla CIG sono stati via via destinati ad altri incarichi.

### **Riunioni della CIG – periodo 2016-2019**

<b>Data</b>	<b>Località</b>		<b>Principali temi affrontati e /o atti prodotti</b>
18 febbraio 2016	Parigi	C.I.G. Seduta n. 52	<b>Preparazione del Vertice di Venezia:</b> Predisposizione della bozza di Protocollo addizionale - art. 18 – Accordo 2012 - Costo certificato - Costo previsionale lavori (Modalità di rivalutazione monetaria) - Art. 4 e 5 Accordo 2001 e Art. 7 del 2012  Definizione dei principi generali di indirizzo e definizione degli impegni delle Parti per la stesura delle norme del Regolamento contratti - contrasto alle infiltrazioni mafiose
2 marzo 2016	Video Conferenza	C.I.G. Seduta n. 53	<b>Approvazione documenti da approvare Vertice di Venezia:</b> ▪ Approvazione art.2 del Protocollo addizionale - Costo certificato -Costo previsionale lavori ( <b>Modalità di rivalutazione monetaria</b> ) in applicazione dell' art. 18 – Accordo 2012 ▪ Approvazione art.3 del Protocollo addizionale ( <b>prevenzione delle infiltrazioni mafiose e contrasto alla criminalità organizzata</b> ) in applicazione dell' art. 2– Accordo 2015  <b>Preparazione bozza di dichiarazione congiunta.</b>
8 marzo 2016	Venezia	Vertice Italia Francia	<b>Approvazione del Protocollo Addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino – Lione .</b>  Incarico alla CIG di negoziare e predisporre entro tre mesi il <b>“Regolamento Contratti”</b> , contenente le disposizioni per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa,
7 giugno 2016	Torino	C.I.G. Seduta n. 54	<b>Approvazione della CIG il 7 giugno 2016 del “Regolamento Contratti”, contenente le disposizioni per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa, preliminare all' avvio della ratifica” e trasmissione alle Parti per la ratifica parlamentare.</b>
12 dicembre 2016	Chambery	C.I.G. Seduta n. 55	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Informazioni sul processo di ratifica in Italia e Francia</li> <li>✓ Attuazione delle disposizioni degli ultimi accordi italo-francesi</li> <li>✓ Stato di previsione dei lavori programmati da TELT e delle spese necessarie nel 2017</li> <li>✓ presentazione delle modifiche del Progetto adottate nella parte italiana</li> <li>✓ Avanzamento delle attività di trasferimento modale sulla linea storica e del progetto AFA</li> <li>✓ Rapporto sulle attività del Comitato di Sicurezza</li> </ul>
23 giugno 2017	Torino	C.I.G. Seduta n. 56	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Interpretazione giuridica ed operativa di alcuni aspetti non coerenti della legislazione degli appalti pubblici in Italia e Francia</li> <li>✓ Modalità di utilizzo e valorizzazione transfrontaliera dei materiali di scavo nell'ambito del progetto transfrontaliero Torino-Lione</li> <li>✓ Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), informazioni sul processo di ratifica per l'Italia dell'Accordo di Lussemburgo del 2009,</li> <li>✓ Sviluppo del traffico merci sulla linea storica (bilancio del traffico e delle tracce disponibili),</li> <li>✓ Bando di Gara europeo per servizi AFA</li> <li>✓ Rapporto sulle attività del Comitato di Sicurezza</li> <li>✓ Avvio operativo della struttura binazionale antimafia prevista nel Regolamento dei contratti.</li> </ul>

27 settembre 2017	Lione	Vertice Italia Francia	<p><b>Macron e Gentiloni e Borne e Delrio ribadiscono la volontà di realizzare senza indugi il nuovo tunnel di base del Moncenisio</b></p> <p>Al Vertice italo-francese del 27 settembre 2017 a Lione, la Francia e l'Italia hanno confermato l'importanza strategica della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Lione-Torino, che fa parte delle reti transeuropee dei trasporti, la cui realizzazione si basa su accordi internazionali. I due Stati hanno pertanto convenuto di istituire un Gruppo di Lavoro tra i due Ministeri, in collegamento con il Coordinatore Europeo per il Corridoio Mediterraneo, con l'obiettivo di valutare nella prospettiva della realizzazione del progetto la possibilità di applicazione della direttiva Eurovignette ai valichi e le conseguenze dell'applicazione della legge italiana "lotti costruttivi" alla sezione transfrontaliera,</p>
12 dicembre 2017	Parigi	C.I.G. Seduta n. 57	<p><b>Sviluppo Trasferimento modale:</b></p> <p><b>Viene ribadita la forte volontà delle parti di favorire e incentivare il transfer modale dalla gomma al ferro in tutte le sue componenti (combinato o convenzionale) sia con incentivi diretti al trasporto sia attraverso il finanziamento di interventi sui terminali in ottica <i>multi-purpose</i>, con il fine di sostenere e incrementare la domanda in previsione della costruzione della nuova linea Torino Lione.</b></p> <p><b>A tal fine vengono programmati approfondimenti su:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Verifica tecnica della capacità effettiva della linea e delle tracce disponibili (a causa delle limitazioni di esercizio) in Francia e in Italia per un servizio che collega Orbassano ad un nuovo terminal nella regione di Lione.</li> <li>✓ Individuazione Nuova Piattaforma logistica (area lionese)</li> <li>✓ Necessità di Adeguamento della Piattaforma di Orbassano</li> <li>✓ Gara Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA)</li> <li>✓ Attivazione servizio Calais Orbassano: Relazione sui lavori necessari al lancio del servizio lato Italia.</li> <li>✓ Servizio locomotive di spinta</li> <li>✓ Comunicazione sulla conclusione del processo di ratifica per l'Italia dell'Accordo di Lussemburgo (AFA)</li> <li>✓ Costituzione del gruppo di lavoro binazionale sull'utilizzo e la valorizzazione transfrontaliera dei materiali di scavo.</li> <li>✓ Avanzamento delle attività del Comitato Tecnico Sicurezza"</li> </ul>
22 maggio 2018	Torino	C.I.G. Seduta n. 58	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Informativa sull'entrata in funzione della struttura binazionale antimafia</li> <li>✓ <b>Delibera di aggiornamento del Regolamento dei Contratti ai sensi dell'art. 15 (recepimento modifiche legislative italiane normativa antimafia) – esaminata e rimandata alla riunione successiva per mancanza del parere del Ministero della Giustizia francese.</b></li> <li>✓ Avanzamento dei lavori della Sezione Transfrontaliera</li> <li>✓ Definizione degli accessi lato Italia (presentazione delle decisioni assunte con il documento Verifica modello di esercizio 2017 – redatto dall'Osservatorio per l'Asse Ferroviario Torino Lione – (Cipe 23 dicembre 2017)</li> <li>✓ Avvio del gruppo di lavoro binazionale sui materiali di scavo</li> <li>✓ Stato di avanzamento delle attività del Comitato Tecnico Sicurezza.</li> <li>✓ Conferenza stampa su possibili nuovi scenari asse ferroviario Torino-Lione.</li> </ul>
12 dicembre 2018	Parigi	C.I.G. Seduta n. 59	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stato di avanzamento delle attività di TELT-sas sulla sezione transfrontaliera nel periodo maggio-dicembre 2018</li> <li>✓ <b>Approvazione della Delibera di aggiornamento del Regolamento dei Contratti ai sensi dell'art. 15 (recepimento modifiche legislative italiane normativa antimafia)</b></li> <li>✓ Verifica delle attività della struttura binazionale antimafia</li> <li>✓ Verifica dell'attività del gruppo di lavoro binazionale sui materiali di scavo</li> <li>✓ Verifica delle attività del Comitato Tecnico Sicurezza</li> </ul>

### **3.2.4. Le attività del Comitato Tecnico Sicurezza**

Le attività del CTS sono nell'attuale fase particolarmente intense.

Il Comitato di Sicurezza Tecnica, composto dalla Delegazione italiana e dalla Delegazione francese, successivamente alla designazione del 17/02/2016 del nuovo Capo della Delegazione italiana ing. *Carlo Ricciardi*, ha tenuto le seguenti riunioni:

22-23	giugno 2016	Modane
8-9	novembre 2016	Torino
4-5	aprile 2017	Lione
29-30	novembre 2017	Torino
27-28	marzo 2018	Lione
22-23	ottobre 2018	Roma
9-10	settembre 2019	Parigi

Il 17 novembre 2017 alcuni dei componenti del Comitato insieme al capo delegazione italiana della CIG hanno partecipato direttamente alla Esercitazione di emergenza nel Traforo del Frejus, con scenario di evento di treno passeggeri fermo in galleria e trasbordo degli stessi in un treno di soccorso sopraggiunto per l'evacuazione dalla galleria.

La riunione del 16 giugno 2016, tenutasi ad oltre due anni dalla precedente del maggio 2014, è stata la prima riunione in cui, **in attuazione delle previsioni dell'Accordo 2012, si è tenuta la sessione dedicata al traforo del Frejus in esercizio.**

Le riunioni tenutesi con cadenza semestrale nel periodo 2016-2018 sono state occasioni di confronto diretto fra le delegazioni binazionali, su quanto con continuità esaminato, mediante rapporti formali, note e documenti, ed informali (mail, videoconferenze e incontri ristretti).

I principali elementi presi in esame, come desumibile dai verbali di riunione cui si rimanda, sono stati i seguenti.

#### ***Tunnel di base del nuovo collegamento ferroviario***

1. Esame per approvazione in CIG del Documento di sicurezza nei cantieri elaborato in forma congiunta, nel rispetto delle rispettive normative di riferimento, dai soggetti istituzionali competenti italiani (Ispettorato lavoro, Regione, ASL) e francesi.
2. Esame dello stato di avanzamento dei lavori, con particolare riferimento a problematiche tecniche ed autorizzative relative a:
  - ✓ resistenza al fuoco dei rivestimenti di galleria;
  - ✓ scenari di emergenza per i passeggeri in caso di incendio e modelli di previsione di evacuazione e ventilazione;
  - ✓ sopralluoghi ad aree di cantiere, lato Italia e lato Francia, ed allo stabilimento di prefabbricazione dei conci di rivestimento di galleria lato Francia;
  - ✓ esame di statistiche incidentali nel corso dei lavori, con approfondimenti per i casi più rilevanti, con azioni correttive per l'aggiornamento delle misure di sicurezza da adottare;
  - ✓ confronto con le caratteristiche principali di tunnel ferroviari di grande lunghezza in Europa, in esercizio o in costruzione (MANICA FR-GB 50.450m, LÖTSCHBERG CH 34.600m, GOTTARDO CH 57104 m, KORALM A 32.900m, BRENNERO I-A 54.254m, PERTHUS E-FR 8.320m).

### **Traforo del Frejus in esercizio**

1. Avanzamento attività di implementazione di misure di sicurezza, esame lotro efficienza, problematiche per la loro esecuzione e profili autorizzativi:
  - ✓ messa in esercizio dei dispositivi di messa a terra automatica della linea di contatto (MATS) in corrispondenza dei portali lato Italia e lato Francia;
  - ✓ allestimento e messa in funzione del sistema di comunicazione INPT adottato dai servizi di soccorso francesi, con prolungamento dei tempi di completamento e messa in esercizio (luglio 2018) per difficoltà insorte per lavori in presenza di esercizio ferroviario;
  - ✓ ripristino condotta antincendio lato francese, di cui permangono criticità nel suo funzionamento;
  - ✓ sperimentazione del portale multifunzione per rilievo temperature, fuori sagoma e svii per i convogli in accesso alla galleria che, secondo quanto riferito da RFI, non al momento fornito risultati soddisfacenti di affidabilità nel rilievo di eventi anomali per il successivo arresto del convoglio interessato, in area all'aperto prima dell'accesso in galleria;
  - ✓ revisione del Piano di emergenza richiesta dalle Prefetture di Torino e della Savoia, per recepire gli aggiornamenti dei dispositivi di sicurezza completati;
  - ✓ audit di sicurezza congiunto con composizione binazionale, richiesto dal Ministero dell'interno francese su sollecitazione della Prefettura della Savoia;
  - ✓ perfezionamento da parte dell'agenzia di sicurezza ferroviaria francese della licenza di esercizio relativa ad RFI per la tratta di traforo che si sviluppa nel territorio francese.

### **Resoconto della riunione del Comitato di sicurezza del 9-10 settembre 2019**

#### **Nuova galleria di base**

- ✓ Si è preso atto dello *stato di avanzamento* delle attività:
  - è stato realizzato il 17 % della lunghezza delle gallerie, la tratta di 57 km a doppia canna lungo il nuovo collegamento ferroviario comprende, oltre alle gallerie di linea, una serie di gallerie di servizio e sicurezza per un totale di 162 km; sono in corso di esecuzione anche i lavori nelle aree all'aperto in Francia, con risoluzione di interferenze con altre infrastrutture viarie e realizzazione di opere di difesa idraulica lungo il fiume Arc;
  - sono in corso le procedure di aggiudicazione di appalti per servizi e lavori per un totale di 6.6 miliardi di euro;
- ✓ *l'incidentalità nei cantieri* è confrontabile, se non inferiore a lavori analoghi in Europa;
- ✓ è stato istituito il *GdL Ventilazione e evacuazione*, che deve verificare l'aggiornamento, in continuità con il progetto, degli scenari di gestione delle eventuali emergenze in relazione alle evoluzioni normative e di buona prassi, in relazione alle predisposizioni impiantistiche ed alle regole di gestione della linea;
- ✓ sono in corso di esame le procedure autorizzative da parte delle agenzie di sicurezza negli ordinamenti italiano e francese per le autorizzazioni e le future licenze di esercizio, che si modificano anche in relazione a sopraggiunte disposizioni comunitarie, in modo da individuare fin da ora potenziali criticità.

#### **Galleria ferroviaria storica del Frejus**

- ✓ **Dotazioni di sicurezza:**
  - si è preso atto della completata funzionalità della Messa a terra automatica della linea e del sistema di telecomunicazione INPT, standard per il soccorso civile in Francia;
  - sono state esaminate le criticità per il ripristino della piena funzionalità della condotta antincendio lato Francia;

- RFI ha aggiornato il Comitato sulle prove in corso per il portale multifunzione installato lungo la linea storica lato Italia ad Oulx (per controlli di sagoma, temperatura e fiamme libere sui convogli in transito);
- RFI ha altresì riferito in merito all'aggiornamento delle dotazioni della sala di crisi a Bardonecchia (I) e Terre fredde (F).

✓ **Audit di sicurezza:**

Le condizioni di esercizio della galleria storica del Frejus, completata nel 1871, richiamano un continuo confronto con livelli di sicurezza commisurati a criteri aggiornati all'attualità. È in corso da anni, in ambito binazionale Italia-Francia, l'esame delle condizioni di esercizio per l'attuazione di interventi e misure di sicurezza integrative e migliorative per la galleria esistente. I condizionamenti fisici connessi alla vetustà dell'opera non consentono di adottare tutte le misure auspicabili.

Sono state illustrate le conclusioni dell'Audit di sicurezza, eseguito congiuntamente da un gruppo di ispettori designati dai due paesi, per dare seguito alla richiesta del Ministero dell'interno francese del marzo 2018, recepita e confermata dal Comitato e dalla CIG. Il documento conclusivo in fase di completamento da parte del gruppo ispettivo, propone una serie di approfondimenti ed azioni correttive che saranno esaminate dal Comitato e trasmesse ad RFI e SNCF per le corrispondenti valutazioni.

Le disposizioni del quadro normativo, che oltre a quello comunitario comprende le norme italiane e francesi, non concorrono a definire un riferimento unitario.

I principali condizionamenti della attuale struttura sono rappresentati dalla ristrettezza della sezione trasversale che induce vincoli di sagoma sui convogli, dalla impossibilità di garantire adeguati percorsi di esodo e di adottare sistemi di ventilazione all'interno della galleria. Non sono presenti uscite intermedie di sicurezza lungo la galleria.

Nel recente passato sono state adottate tutte le misure compatibili con l'attuale condizione, ma necessariamente si è al momento intervenuti sul programma di esercizio che prevede il divieto di incrocio in galleria di treni merci e passeggeri.

Dall'esame delle effettive potenzialità della galleria storica, ne potrebbero scaturire indicazioni che, nell'impossibilità di eseguire ulteriori interventi (p.e. sistemi di ventilazione o galleria di sicurezza parallela), potrebbero incidere sui livelli di esercizio, per perseguire i richiesti livelli di sicurezza.

In sede di discussione per parte italiana si è ricordato che, conformemente alla normativa italiana vigente DM 28/10/2005 ed a quanto riportato per il "caso italiano" dalle disposizioni comunitarie, si dovrà prendere in considerazione la possibilità di ammettere solo materiale rotabile delle più elevate caratteristiche antincendio (Categoria B), almeno per il traffico passeggeri.

Il documento finale sarà posto all'esame del prossimo Comitato.

✓ **Aggiornamento del Piano di emergenza :**

RFI ed SNCF hanno predisposto l'aggiornamento del Piano di Emergenza Interno, che individua le azioni del gestore in relazione ai vari scenari di emergenza possibili: fermo in galleria superiore a 10 minuti, deragliamento, collisione, incendio.

Secondo le valutazioni sviluppate all'interno del Comitato il documento non riporta tutti i riferimenti necessari per lo sviluppo del Piano Generale di Emergenza. Il Comitato, con la condivisione della Prefettura di Torino e della Prefettura della Savoia, ha determinato di avviare fin dall'immediato le interlocuzioni con i servizi di soccorso esterno (VVF, polizia, servizi sanitari), invitando RFI ed SNCF a procedere nel contempo alle necessarie segnalate integrazioni del Piano di Emergenza Interno. Tale linea di condotta è scaturita dalla volontà del Comitato per un quanto

più rapido possibile completamento dell'iter necessario all'aggiornamento del Piano di Emergenza Eterno.

Il Comitato ha inoltre determinato di programmare nel corso del 2020 una esercitazione dedicata alle funzionalità comunicazione all'interno della galleria e con l'esterno nella gestione di eventuali emergenze.

– *Istituzione Gruppo REX*

È stato istituito il gruppo REX per l'analisi degli eventi verificatisi nel corso dell'esercizio rilevanti ai fini della sicurezza.

– *Prossima riunione*

E' stata fissata la prossima riunione del Comitato per il 10-11 marzo 2020 a Torino.