

Allegato 1

Mappe

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin Nuova linea ferroviaria Torino-Lione

Section Internationale / Sezione Internazionale

-  Section à l'air libre / Sezione all'aperto
-  Section en tunnel / Sezione in tunnel
-  Ligne historique / Linea storica

Lyon

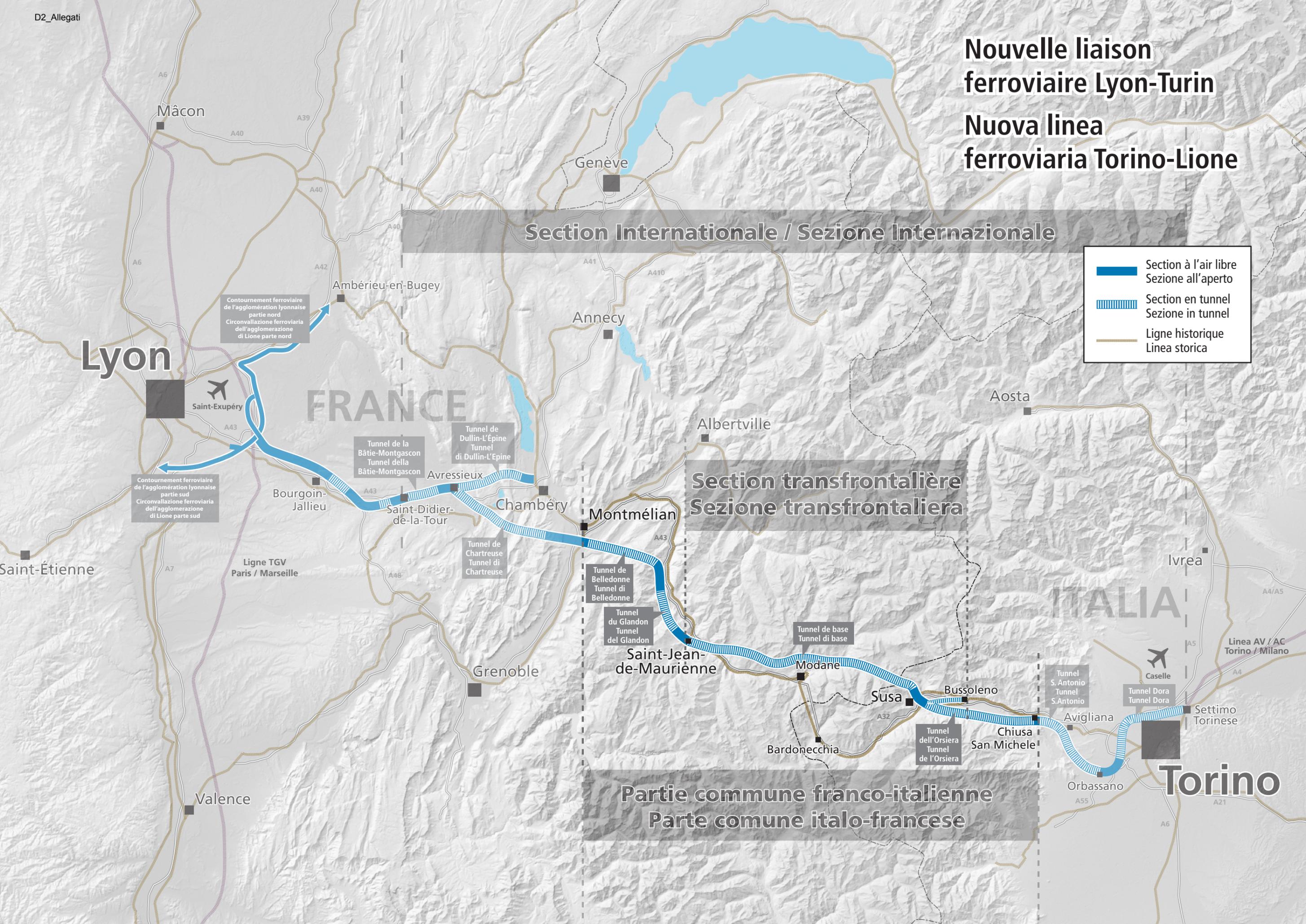
FRANCE

ITALIA

Torino

Section transfrontalière / Sezione transfrontaliera

Partie commune franco-italienne / Parte comune italo-francese



Mâcon

Genève

Annecy

Ambérieu-en-Bugey

Albertville

Aosta

Saint-Exupéry

Tunnel de la Bâtie-Montgascon
Tunnel della Bâtie-Montgascon

Tunnel de Dullin-L'Épine
Tunnel di Dullin-L'Épine

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

Bourgoin-Jallieu

Avressieux

Chambéry

Montmélian

Tunnel de Chartreuse
Tunnel di Chartreuse

Tunnel de Belledonne
Tunnel di Belledonne

Tunnel du Glandon
Tunnel del Glandon

Tunnel de base
Tunnel di base

Saint-Jean-de-Maurienne

Modane

Susa

Bussoleno

Tunnel S. Antonio
Tunnel S. Antonio

Tunnel Dora
Tunnel Dora

Avigliana

Chiusa San Michele

Settimo Torinese

Orbassano

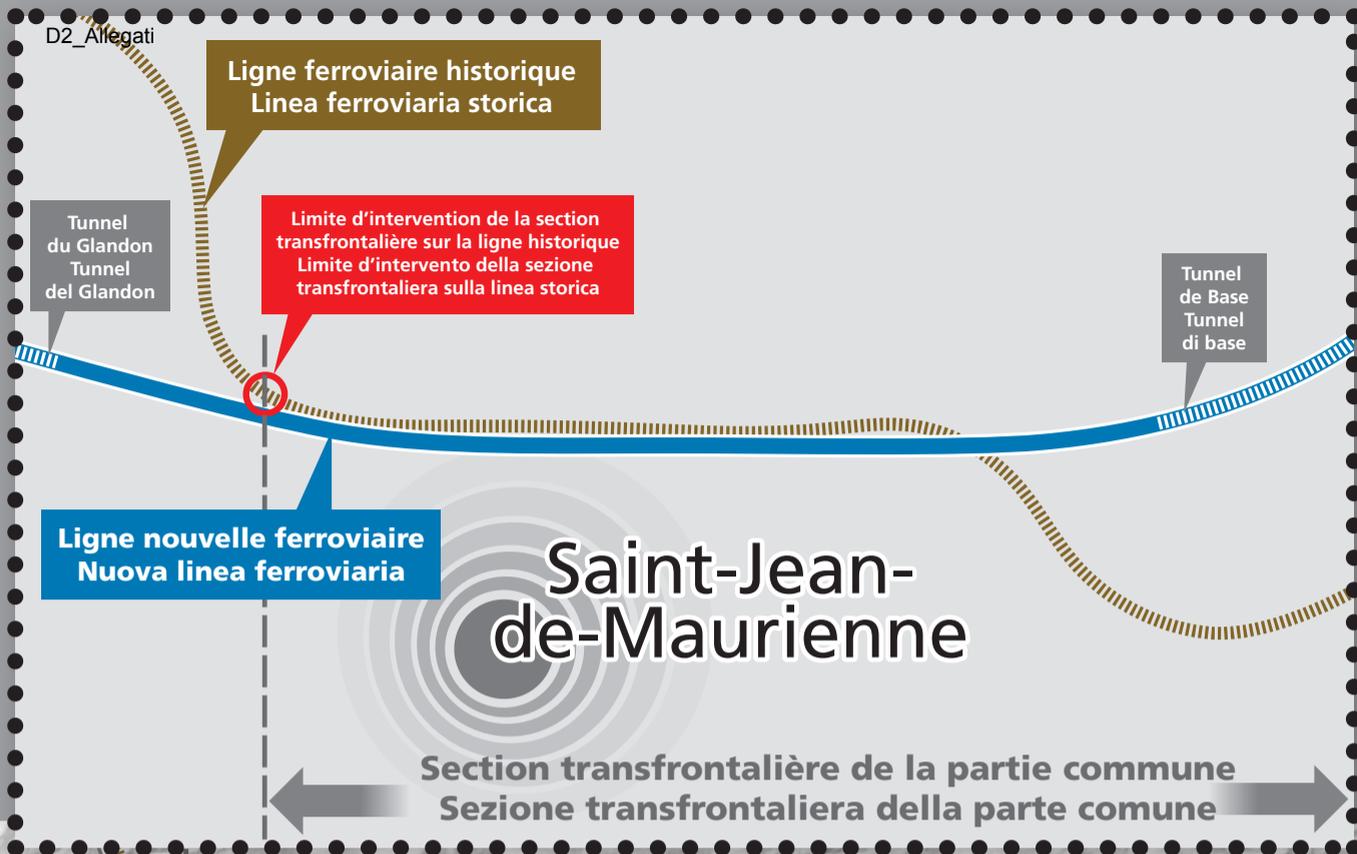
Valence

Ligne TGV Paris / Marseille

Linea AV / AC Torino / Milano

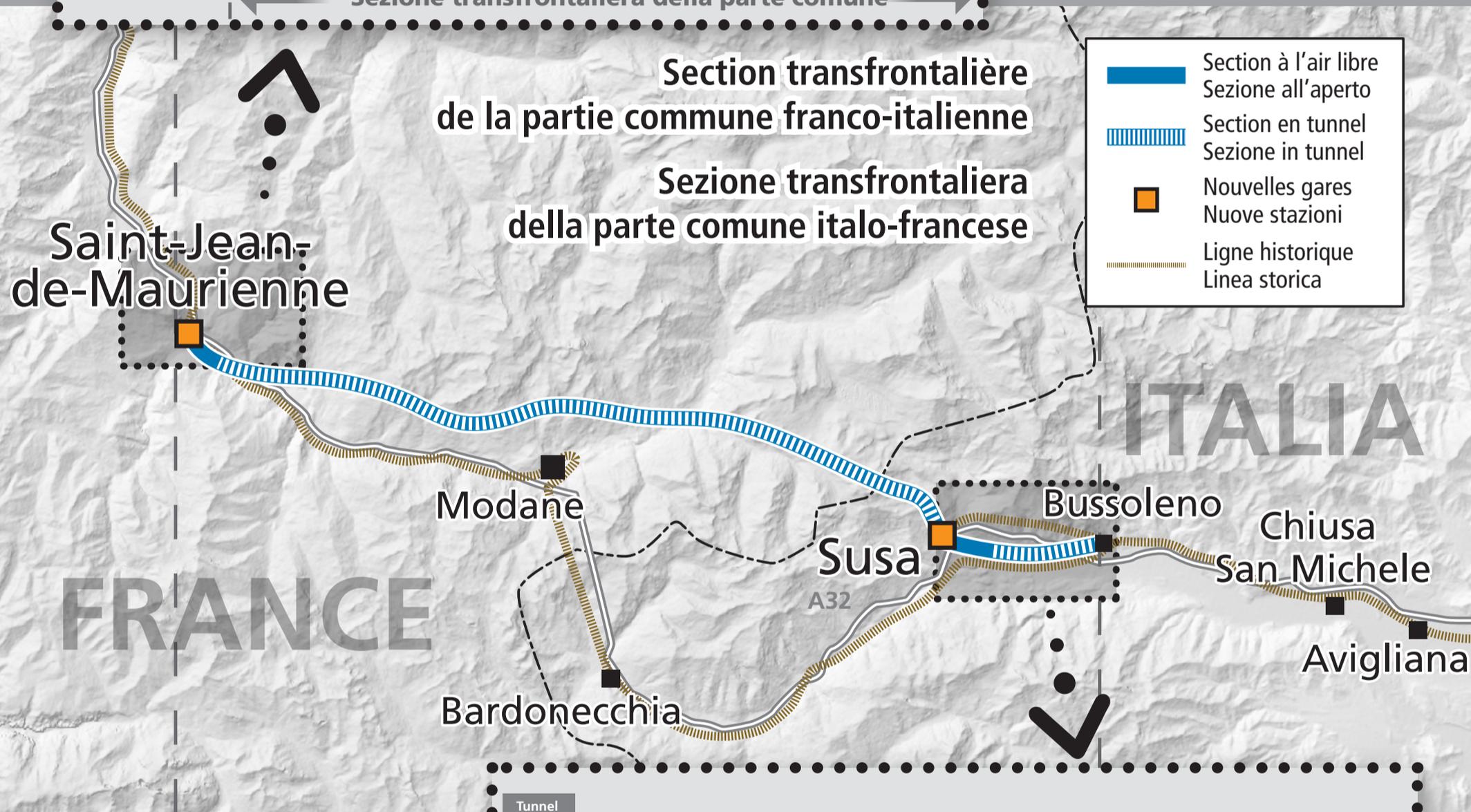
Caselle

Bardonecchia

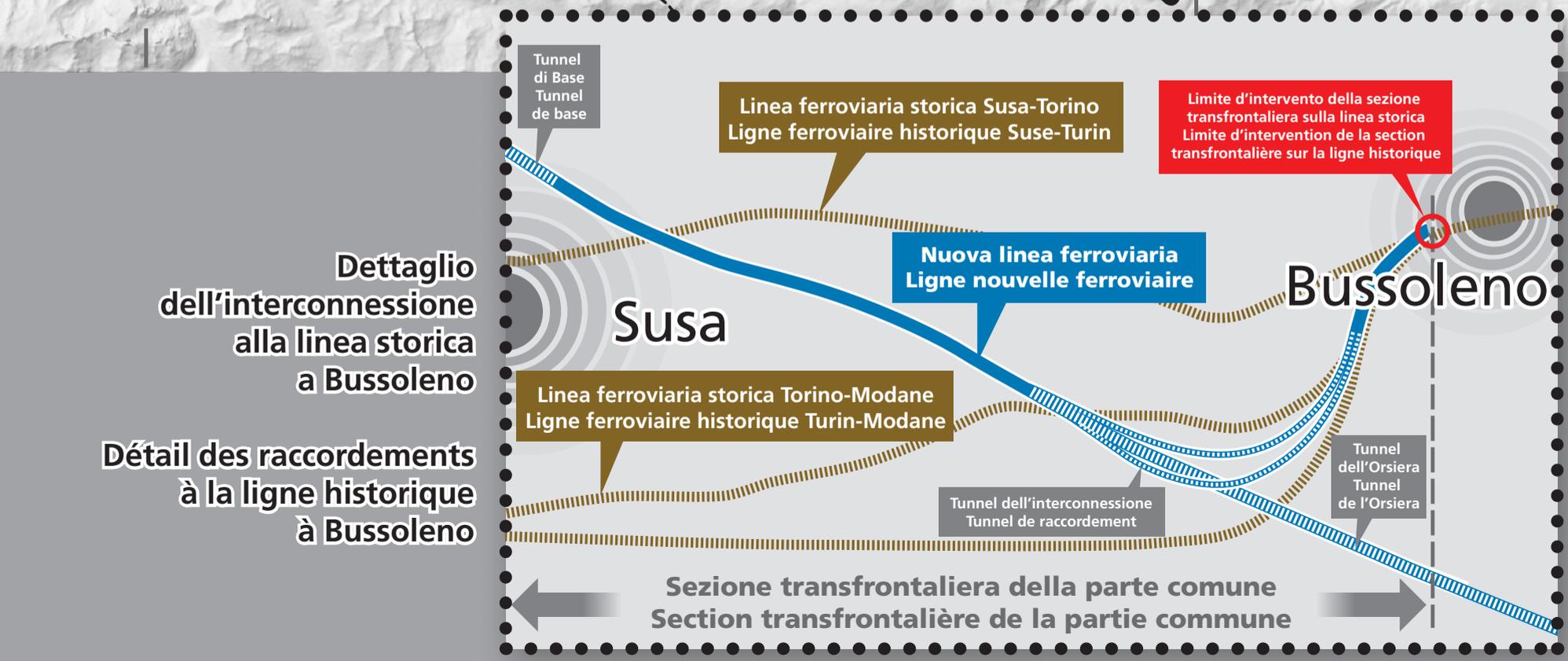


Détail des raccordements à la ligne historique à Saint-Jean-de-Maurienne

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



- Section à l'air libre
Sezione all'aperto
- ▨ Section en tunnel
Sezione in tunnel
- Nouvelles gares
Nuove stazioni
- ⋯ Ligne historique
Linea storica



Allegato 2

Principi del montaggio giuridico, economico e finanziario

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

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

A. Ottimizzazione dei costi

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

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

B. Riduzione dell'impatto sul bilancio

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

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

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

Allegato 3

Promozione del trasferimento modale per i passaggi italo-francesi

Principi

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

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

A. Proposte per il breve e medio termine

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

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

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

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

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

A.2. Disciplina della circolazione delle merci su strada

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

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

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

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

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

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

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

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

Le modalità di applicazione dell'insieme di tali misure terranno conto del loro impatto sull'equilibrio delle concessioni interessate, nonché del contesto economico dei trasportatori stradali in Italia e in Francia.

A.3. Applicazione della direttiva Eurovignette

Al fine di incentivare il trasferimento modale – tenuto conto in particolare dell'alternativa offerta, per le brevi e medie percorrenze, dal futuro servizio di autostrada ferroviaria italo-francese – le Parti studieranno o chiederanno alle CIG competenti di studiare, tenuto conto delle condizioni economiche e dopo analisi degli effetti delle misure già prese, l'attuazione progressiva delle disposizioni tariffarie – previste con la direttiva Eurovignette n. 1999/62/CEE modificata del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione di autoveicoli

pesanti per l'uso di talune infrastrutture – agli itinerari stradali che attraversano le Alpi, per i tunnel del Monte Bianco e del Fréjus o per l'asse di Ventimiglia.

In applicazione della direttiva precitata, i ricavi corrispondenti saranno, in tutto o in parte, destinati al finanziamento della nuova linea ferroviaria Torino – Lione.

Le modalità applicative di tali misure terranno conto del loro impatto sull'equilibrio finanziario delle concessioni interessate, nonché del contesto economico dei trasportatori stradali in Italia e in Francia.

A.4. Coordinamento sulla linea storica

Le Parti sostengono la proposta di creare un servizio unificato di gestione delle motrici di spinta sulle zone di maggiore pendenza lungo l'itinerario Saint-Jean-de-Maurienne/Orbassano, coordinato con i gestori dell'infrastruttura e tenendo conto dei vincoli tecnici, infrastrutturali, logistici e regolamentari, nel contesto comunitario della liberalizzazione del settore ferroviario.

Uno dei fattori chiave per un miglioramento del servizio sulla linea esistente è l'attuazione di una governance adeguata e di un programma di lavoro sulla cui messa in opera vigilerà la CIG.

Da questi lavori risulteranno degli obiettivi di performance che saranno iscritti nei documenti di riferimento dei gestori nazionali, i quali ricercheranno, segnatamente nell'ambito della rete di cooperazione europea Rail Net Europe, il rafforzamento della loro cooperazione transfrontaliera in materia di offerta di capacità e di offerta di circolazione sull'itinerario Chambéry-Torino, e la riduzione dell'effetto frontiera alla stazione internazionale di Modane per tutti gli atti che ad esso contribuiscono.

A.5. Autostrade del mare

Per accrescere le possibilità di una diminuzione del traffico pesante al valico di Ventimiglia, largamente indotto dagli scambi economici con la penisola iberica, le Parti convengono di ricercare con la Spagna le condizioni di uno sviluppo dei collegamenti marittimi di aggiramento delle Alpi, da potenziare entro il 2015 per offrire delle alternative credibili al passaggio dei mezzi pesanti attraverso Ventimiglia.

B. Proposte a lungo termine

Cooperazione tra tutti i Paesi dell'arco alpino

Le Parti decidono di rafforzare la loro azione nel gruppo di monitoraggio della Dichiarazione di Zurigo del 30 novembre 2001, ai fini di una visione concertata sulla necessaria evoluzione delle condizioni che soddisfano gli scambi economici attraverso le Alpi, in conformità con gli orientamenti della Convenzione delle Alpi.

Esse ricercheranno presso gli altri paesi alpini e presso la Commissione europea un accordo sui principi e le scadenze di una progressiva attuazione di meccanismi coordinati di regolazione e di riduzione dei flussi stradali transalpini all'orizzonte 2025, tenuto conto dell'aumento della capacità ferroviaria.

Esse stabiliscono segnatamente di ricercare insieme, presso i partner alpini e la Commissione europea, le condizioni per la messa in opera progressiva e adeguata alle capacità dei modi alternativi di trasporto, di un contingentamento dei flussi stradali transalpini che consenta, dopo l'entrata in servizio della nuova linea e nonostante l'attesa crescita degli scambi, di moderare i traffici ai valichi stradali italo-francesi, al fine di favorire l'utilizzo del modo ferroviario, più rispettoso dell'ambiente.

Le Parti avvieranno altresì una discussione con gli altri Paesi alpini e la Commissione europea, al fine di evitare che i livelli di tariffazione ferroviaria assunti in ogni Stato generino una concorrenza fra itinerari collettivamente nefasta per i singoli grandi progetti alternativi transalpini.