

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 5715

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BRUGGER, ZELLER, WIDMANN, DETOMAS, COLLÈ**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, fatto a Vienna il 30 aprile 2004

*Presentata il 10 marzo 2005*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La situazione del traffico attraverso le Alpi è risultata, a partire dagli anni ottanta, sempre più difficile e il corridoio del Brennero costituisce da sempre l'asse di collegamento nord-sud maggiormente utilizzato per il trasporto di merci a lunga percorrenza. Nel 1999, 1,55 milioni di automezzi pesanti hanno trasportato, attraverso il Brennero, 25,2 milioni di tonnellate di merce con un aumento del 47 per cento rispetto al 1993. Il traffico merci totale lungo il Brennero è stato pari, nel 1999, a 33,4 milioni di tonnellate. I dati invece che si riferiscono al trasporto merci solo su rotaia sono, se paragonati a queste cifre, molto più ridotti, parliamo nel 2001 soltanto di 8,2 milioni di tonnellate circa. Le previsioni per il 2015 riguardanti il traf-

fico merci complessivo (strada e rotaia) parlano di circa 50 milioni di tonnellate.

Abbiamo voluto citare queste cifre in apertura della presente relazione di accompagnamento della proposta di legge di ratifica dell'Accordo del 2004 per la realizzazione del tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, come elemento di profonda riflessione sulle problematiche inerenti il preoccupante aumento del traffico su gomma nell'arco alpino e le conseguenze ineluttabili di tale movimento sull'ecosistema delle zone interessate e sulla qualità della vita delle popolazioni residenti.

Per questi motivi nel luglio del 1986 a Roma i Governi della Germania, dell'Austria e dell'Italia firmarono un protocollo di intesa per avviare lo studio di fattibilità

per il nuovo valico ferroviario del Brennero; infatti l'unica soluzione esistente all'aumento repentino del traffico su gomma nell'asse del Brennero è quello del potenziamento dell'asse ferroviario comprendente anche la costruzione della galleria di base del Brennero. Lunga 56 chilometri, questa costituisce il cuore dell'asse Monaco di Baviera-Verona, inserito nel collegamento ferroviario ad alta velocità per il trasporto combinato nord-sud Berlino-Napoli.

Nel corso degli anni novanta sono stati portati avanti gli studi di fattibilità per la galleria ed è stato costituito un Gruppo europeo di interesse economico denominato « GEIE Galleria di base del Brennero » composto da due soci, la *Brenner Eisenbahn GmbH* (Beg) e Ferrovie dello Stato Spa (FS).

In Italia, ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 la società Autostrada del Brennero Spa è stata autorizzata a costituire riserve in base a un proprio programma economico-finanziario, destinate al rinnovo della infrastruttura ferroviaria sull'asse del Brennero. Questo innovativo sistema di finanziamento delle opere è contenuto anche nel Libro Bianco della Commissione europea del settembre del 2001 riguardante la politica europea dei trasporti fino al 2010, che pone il trasporto ferroviario al centro della futura politica europea dei trasporti.

Completata la prima fase relativa al progetto, i due Governi hanno deciso di procedere con una seconda fase per il completamento e la progettazione della galleria, in un vertice che si è svolto a Vienna il 1° aprile 2003 e si è concluso con una dichiarazione congiunta dei due Ministri. Tutto ciò ha portato alla firma il 30 aprile 2004 a Vienna presso l'ambasciata italiana di un Accordo di Stato per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero.

La presente proposta di legge di ratifica dell'Accordo di Vienna intende essere un sollecito al Governo italiano a porre all'ordine del giorno del Parlamento il proprio disegno di legge di ratifica dell'Ac-

cordo in questione, allo stato non ancora presentato, per giungere in tempi rapidissimi all'approvazione del testo in questione, anche perché in Austria nel giugno del 2004 il Comitato trasporti del Parlamento ha già approvato una legge federale che prepara il terreno per la costruzione della galleria di base del Brennero, decisione confermata in data 22 luglio 2004 dal *Bundesrat* austriaco.

Per quanto riguarda i contenuti specifici dell'Accordo, l'articolo 1 precisa che le Parti si impegnano a promuovere la costruzione delle opere necessarie alla realizzazione di un tunnel ferroviario finalizzato al transito misto merci/viaggiatori, la cui entrata in servizio dovrà avere luogo entro il 2015.

Con l'articolo 2 si stabiliscono le definizioni in particolare di « progetto » e di « parte comune », per la quale si deve intendere l'insieme delle opere, impianti e attrezzature costruiti e da costruire nel tracciato della galleria con il relativo elenco. L'articolo 3 chiarisce quale è l'ambito di applicazione dell'Accordo che si riferisce a tutte le fasi del progetto fino alla messa in esercizio. Nell'articolo 4 vengono definiti quali devono essere, da parte del promotore (la BBT SE), gli studi e le ricognizioni da effettuare nella seconda fase, iniziata il 1° aprile 2003 e che si dovrà concludere entro tre anni. L'articolo comprende anche l'elenco delle attività propedeutiche per la realizzazione della parte comune. L'articolo 5 contiene la trasformazione della Commissione Bilaterale (CB) in Commissione Intergovernativa con l'entrata in vigore del presente Accordo, che avrà il compito di formulare ai rispettivi Governi proposte in ordine alle successive fasi.

Con l'articolo 6 si vuole definire la figura del Promotore. Il GEIE BBT è trasformato, con le modalità previste dalla legislazione europea e nazionale, in Società per azioni europea che avrà sede durante la fase di progettazione a Innsbruck con sede secondaria a Bolzano, mentre durante la fase di costruzione e fino alla messa in esercizio della galleria avrà sede a Bolzano con sede secondaria

a Innsbruck. Dopo la messa in esercizio la Società Europea o quella che ne avrà la gestione avrà la sede a Innsbruck. L'articolo 7 reca alcune disposizioni demaniali e fondiari relative all'appartenenza delle opere, delle acque o dei minerali eventualmente ritrovati durante i lavori effettuati.

L'articolo 8 dispone che per l'applicazione di leggi e di regolamenti ci si riferisce all'ordinamento giuridico in vigore nei rispettivi Stati. Nell'articolo 9 sono esposte le norme riguardanti il finanziamento. Gli studi generali della parte comune del progetto qualora non fossero finanziati dalla sovvenzione comunitaria, sono finanziati in parti uguali dai due Stati. Per il finanziamento delle fasi successive le Parti chiederanno la concessione di sovvenzioni comunitarie impegnandosi, in mancanza di queste, a fare ricorso per il residuo finanziamento a mezzi privati

del modello PPP (partenariato pubblico privato). Le Parti si impegnano per un finanziamento incrociato per assicurare la copertura finanziaria della costruzione della galleria di base del Brennero. Dopo la messa in esercizio della galleria i costi saranno suddivisi in parti uguali, qualora non sia stato preso altro accordo in merito. L'articolo 10 disciplina l'eventuale verificarsi di controversie, da risolvere prima per via diplomatica poi tramite collegio arbitrale. L'ultimo articolo del presente Accordo disciplina l'entrata in vigore dello stesso. Ciascuna delle Parti deve notificare all'altra il completamento delle procedure costituzionali previste per l'entrata in vigore dell'Accordo che avrà validità a partire dal primo giorno del secondo mese successivo a quello della ricezione della seconda delle due notifiche.

Vista l'importanza del provvedimento ne auspichiamo la rapida approvazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### ART. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, fatto a Vienna il 30 aprile 2004.

### ART. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 11 dell'Accordo stesso.

### ART. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 36.000 euro annui a decorrere dal 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

### ART. 4.

1. Gli eventuali introiti derivanti dal contributo della Comunità europea per i

progetti della Rete transeuropea di infrastruttura dei trasporti sono versati allo stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per il tramite del Fondo di rotazione di cui alla legge 16 aprile 1987, n. 183, e successive modificazioni, per essere riassegnati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166.

ART. 5.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**ACCORDO  
TRA LA REPUBBLICA ITALIANA E LA REPUBBLICA D'AUSTRIA  
PER LA REALIZZAZIONE DI UN TUNNEL FERROVIARIO DI BASE  
SULL'ASSE DEL BRENNERO**

La Repubblica Italiana e la Repubblica d'Austria qui di seguito denominati "le Parti"

- CONSIDERATA la Dichiarazione congiunta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e del Ministro federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia austriaco del 1° aprile 2003;
- CONSIDERATO il Memorandum firmato il 10 settembre 2003 a Roma, relativo all'accordo tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano ed il Ministro federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia austriaco per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero;
- CONSIDERATO l'accordo politico raggiunto dal Consiglio dell'Unione Europea (Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia) nella riunione del 5 dicembre 2003 in ordine alla proposta di decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio sulle linee guida della rete transeuropea di trasporto;
- DESIDEROSI di promuovere il potenziamento del traffico ferroviario sull'asse del Brennero, che prevede anche la costruzione di un tunnel di base del Brennero quale condizione imprescindibile ed essenziale per una politica dei trasporti che rispetti l'ambiente e le popolazioni dei territori attraversati;
- CONVINTI che la realizzazione di un tunnel di base e delle relative linee di accesso potrà migliorare notevolmente le comunicazioni tra le Parti e fornire nuovo impulso alle relazioni tra il sud e il nord dell'Europa;
- DESIDEROSI di contribuire all'espansione delle relazioni e degli scambi fra i paesi europei e in particolare fra gli Stati membri dell'Unione Europea;
- DESIDEROSI di attuare le decisioni adottate nei Consigli Europei di Corfù, Essen e Dublino, nonché il progetto incluso nell'elenco 1 dei progetti prioritari per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T) quale progetto N°. 5 "Linea ferroviaria mista Berlino-Verona-Napoli/Milano-Bologna" del documento conclusivo del Gruppo di alto livello sulla TEN-T;

convergono quanto segue:

## TITOLO I Disposizioni generali.

### *Articolo 1 - Oggetto*

Le Parti si impegnano, in applicazione del presente Accordo, a promuovere la costruzione delle opere della parte comune necessarie alla realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero finalizzato al transito misto merci/viaggiatori, la cui entrata in servizio dovrà avere luogo comunque entro il 2015.

### *Articolo 2 - Definizioni*

- a) Per "**progetto**" si intende la progettazione e la costruzione delle opere di cui all'art. 1.
- b) Per "**Parte comune**", l'insieme delle opere, impianti ed attrezzature costruite e da costruire nel tracciato della Galleria ferroviaria del Brennero, nel tratto tra Innsbruck e Fortezza compresi gli allacciamenti alle stazioni e all'esistente circonvallazione di Innsbruck.

La parte comune del nuovo tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero è costituita:

- 1. da un tunnel ferroviario di base a due canne di circa 56 Km, scavato sotto le Alpi in territorio delle Parti, comprendente stazioni sotterranee di emergenza e di servizio e relativi accessi laterali;
  - 2. in Italia, dalle opere di raccordo di detta Galleria di base alla linea ferroviaria nazionale;
  - 3. in Austria, dalle opere di raccordo di detta Galleria di base alla linea ferroviaria nazionale compresa la circonvallazione di Innsbruck;
  - 4. da tutte le opere annesse necessarie alla costruzione e all'esercizio ferroviario.
- c) "**CIG**", Commissione Intergovernativa italo-austriaca i cui compiti sono stabiliti al successivo art. 5.
  - d) "**Promotore**" è la BBT SE.

Le Parti concordano che al Promotore devono essere riconosciuti, in conformità alla rispettiva legislazione nazionale vigente, gli obblighi ed i diritti di un'impresa ferroviaria necessari al raggiungimento dello scopo della società.

### **Articolo 3 – Ambito di applicazione**

Il presente Accordo si riferisce a tutte le Fasi del progetto fino alla messa in esercizio.

## **TITOLO II**

### **Fase II**

### **Articolo 4 – Studi, ricognizioni, indagini e attività propedeutiche per la realizzazione della parte comune**

L'oggetto del presente titolo è la definizione delle condizioni secondo le quali saranno condotti, nella Fase II che è iniziata il 1° aprile 2003, gli studi, le ricognizioni, le indagini e le attività propedeutiche, nonché gli studi finanziari relativi alla realizzazione della parte comune tra Innsbruck e Fortezza. Essa si dovrà concludere entro 3 anni.

I suddetti lavori comportano, in particolare:

- a) la redazione del progetto definitivo;
- b) l'ottenimento di tutte le autorizzazioni, comprese quelle relative alla valutazione di impatto ambientale, applicabili nei due Stati;
- c) l'esecuzione di indagini geognostiche integrative;
- d) la presentazione di un modello di finanziamento e delle modalità di concessione della parte comune;
- e) attività propedeutiche all'inizio dei lavori di costruzione;
- f) inoltre, la realizzazione di studi complementari e la definizione di indagini, opere o installazioni supplementari se quelle la cui realizzazione era inizialmente prevista si rivelino insufficienti o inadeguate.

### **Articolo 5 – Commissione Intergovernativa (CIG)**

Con la entrata in vigore del presente Accordo, la Commissione Bilaterale (CB) ai sensi del Memorandum sulla Cooperazione nell'ambito di una Commissione Bilaterale del 30 aprile 2004 diviene Commissione Intergovernativa (CIG).

Alla CIG è attribuito, oltre a quanto già previsto dal Memorandum, il compito di formulare ai rispettivi Governi, qualora i risultati della Fase II ne consentano l'attuazione, proposte in ordine alle successive Fasi.

Tali proposte devono contenere l'individuazione di:

- le caratteristiche delle opere definitive della parte comune;
- le modalità della loro realizzazione;
- le modalità di finanziamento in base ad una analisi costi-benefici dell'opera;
- le condizioni di esercizio.

Le decisioni in ordine alla realizzazione delle Fasi successive alla II vengono prese dai due Governi in base alle proposte della CIG.

I due Governi decidono sulle modalità di finanziamento del progetto e adottano i conseguenti provvedimenti.

La CIG prende le proprie decisioni di comune accordo.

#### **Articolo 6 – Il Promotore**

- a) Il GEIE BBT o la costituenda società, ai sensi della lett. b denominato Promotore, provvede all'attuazione delle attività di cui all'art. 4 del presente Accordo.
- b) Ai fini del compimento delle attività predette, il GEIE BBT è trasformato, con le modalità previste dalla legislazione europea e nazionale e prima possibile, in Società per Azioni Europea.

Lo Statuto della Società e le eventuali modifiche vengono presentati alla Commissione di cui all'art. 5.

La Società per Azioni Europea (SE) avrà sede:

- durante la fase di progettazione, ai sensi dell'art. 4, ad Innsbruck con sede secondaria a Bolzano;
- durante la fase di costruzione e fino alla messa in esercizio della Galleria, a Bolzano con sede secondaria ad Innsbruck.

Dopo la messa in esercizio della Galleria (fase di esercizio), la Società Europea o un'altra società che avrà la gestione della Galleria avrà la propria sede ad Innsbruck.

- c) Il Promotore presenta alla CIG proposte inerenti le caratteristiche delle opere definitive, la loro consistenza finanziaria e la fattibilità economica, le modalità di finanziamento, nonché la realizzazione e l'esercizio dell'opera.

**Articolo 7 - Disposizioni demaniali e fondiari**

- a) L'appartenenza allo Stato di tutte le opere, anche se sono transfrontaliere, è determinata dal confine dello Stato.
- b) Le acque e i minerali utili trovati nel corso dei lavori sono attribuiti sulla base della legislazione dello Stato sul cui territorio la scoperta è stata fatta, indipendentemente dal loro scopritore.
- c) Fino alla designazione dell'organismo incaricato della realizzazione della Galleria di base, e salvo disposizioni contrarie di modifica del presente Accordo, le opere realizzate restano di proprietà comune e indivisibile del Promotore designato all'art. 6, egli è responsabile del loro mantenimento in buono stato e della loro sicurezza.

**Articolo 8 - Disposizioni legislative e regolamentari**

- a) Le questioni fiscali, di diritto del lavoro, sociali, sanitarie e di sicurezza sollevate dall'esecuzione dei lavori di ricognizione della Galleria di base sono regolate in conformità all'ordinamento giuridico in vigore nel rispettivo Stato, secondo le previsioni di cui all'art. 7 lett. a.
- b) Valutazione di impatto ambientale.

In base a:

- la convenzione del 25 febbraio 1991 sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero (la cosiddetta Convenzione di ESPOO);
- la Direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, G.U.C.E. N° L 175 del 05.07.1985 pag. 40, nella versione della Direttiva 97/11/CE, G.U.C.E. N° L 73 del 14.03.1997 pag. 5;
- la Legge austriaca sulla Valutazione dell'impatto ambientale BGBl. N° 697/1993 nella versione di BGBl. I N° 89/2000 ( UVP-G 2000);
- il Decreto legislativo italiano N° 190 del 20 agosto 2002;
- lo statuto della Provincia autonoma di Bolzano;

si concorda che la procedura di VIA sarà compiuta, disgiuntamente, nei due Paesi e ai sensi del rispettivo diritto nazionale. Le Parti si impegnano a mettere in opera ogni mezzo a propria disposizione per concludere la procedura in tempi coerenti con il programma di realizzazione dell'opera.

### TITOLO III Finanziamento.

#### *Articolo 9 - Finanziamento*

- a) Gli studi generali della parte comune del progetto della Galleria di base del Brennero, previsti nel programma della Fase II, qualora non siano finanziati dalla concessione di una sovvenzione comunitaria per progetti della Rete Transeuropea di infrastruttura dei trasporti [Decisione C (2001) 2654 def./CE], sono finanziati in parti eguali dalle Parti.
- b) Ai fini del finanziamento delle Fasi successive alla II, le Parti chiederanno la concessione di sovvenzioni comunitarie nella misura massima consentita, impegnandosi a fare ricorso per il residuo finanziamento a mezzi privati nell'ambito del modello PPP. La quota pubblica del modello PPP sarà suddivisa in parti eguali tra le Parti.
- c) Entrambe le Parti concordano, nell'ambito della prevista modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, G.U.C.E. N°. L 187 del 20.07.1999 pag. 42, di impegnarsi per un finanziamento incrociato sufficiente ad assicurare la copertura finanziaria della costruzione della Galleria di base del Brennero nella massima misura consentita.
- d) Le Parti concordano che l'affidamento di prestazioni va ottimizzato riguardo una realizzazione tempestiva ed economica e che va evitata la suddivisione di incarichi per motivi territoriali.
- e) Le Parti concordano che dopo la messa in esercizio della Galleria (fase di esercizio), se necessario, i costi per l'esercizio della Galleria saranno suddivisi in parti eguali, qualora non sia stato preso altro accordo in merito.

### TITOLO IV Disposizioni finali

#### *Articolo 10 - Clausola arbitrale*

- a) Le controversie relative all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo devono essere risolte dalle amministrazioni competenti degli Stati contraenti oppure per via diplomatica.
- b) Nel caso in cui non si sia pervenuti, entro sei mesi, alla soluzione tramite negoziazione, la controversia è sottoposta ad un collegio arbitrale la cui decisione sarà obbligatoria.

- c) Il collegio arbitrale sarà composto da due membri nominati uno da ciascuna delle Parti e da un terzo membro, con funzioni di Presidente, nominato d'intesa dai primi due membri.
- d) Se la designazione comune del Presidente non ha luogo entro 6 mesi a partire dal momento in cui una delle Parti ha proposto il regolamento arbitrale della lite, procederà a tale designazione il Presidente della Corte Permanente di Arbitrato su richiesta della Parte più tempestiva.

### **Articolo 11 - Entrata in vigore**

Ciascuna delle Parti notifica all'altra Parte il completamento delle procedure costituzionali previste per l'entrata in vigore del presente Accordo, che avrà validità a partire dal primo giorno del secondo mese successivo a quello della ricezione della seconda delle due notifiche.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Rappresentanti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo.

FATTO A Vienna, il 30 aprile 2004, in due originali, ciascuno in lingua italiana e tedesca, entrambi i testi facenti egualmente fede.

Per la Repubblica Italiana



Per la Repubblica d'Austria

