

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 5778

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

**(FINI)**

DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI

**(LA LOGGIA)**

CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

**(PISANU)**

CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

**(CASTELLI)**

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

**(SINISCALCO)**

CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

**(MATTEOLI)**

E CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**(LUNARDI)**

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

*Presentato il 13 aprile 2005*

ONOREVOLI DEPUTATI! — I Governi italiano ed austriaco hanno riconfermato il proprio intento di pervenire alla realizzazione del tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero tra Fortezza e Innsbruck, ritenuto necessario per un

migliore collegamento logistico tra i due Paesi.

Si è conclusa la prima fase relativa a tale progetto (2002), iniziata in seguito alla sottoscrizione dell' Accordo intergovernativo di Radfeld del 15 aprile 1999 che ha

portato a sintesi una intensa attività tecnica e politica sviluppatasi tra la fine degli anni '80 e gli anni '90.

Durante questa fase sono stati approfonditi gli studi sviluppati in precedenza e, attraverso l'esecuzione di sondaggi geologici preliminari, si è pervenuti all'individuazione di un possibile tracciato dell'infrastruttura ferroviaria. Sono state, altresì, individuate le più rilevanti questioni concernenti il territorio interessato dalla linea ferroviaria, elaborati gli studi sul traffico e messi a punto i possibili modelli di concessione.

L'infrastruttura da realizzare è stata considerata di grande interesse per le ampie possibilità di sviluppo economico e sociale che la stessa potrà assicurare nella logica di un rapporto in evoluzione tra i due Paesi, nel contesto sempre più vivo dell'Unione europea.

È noto, infatti, come il problema dei valichi sia, per il nostro Paese, essenziale per il collegamento del bacino del Mediterraneo con l'Europa centrale, al fine di scongiurare una condizione di allontanamento, se non di emarginazione, che conseguirebbe a una difficoltà nei collegamenti logistici.

Tutto ciò è stato, invero, riconosciuto non solo nei programmi prioritari di infrastrutture internazionali promossi dall'Unione europea, ma anche in particolare dal nostro Piano generale dei trasporti e della logistica (SNIT).

È nella consapevolezza di tali esigenze ed obiettivi di intervento che i due Governi hanno quindi deliberato l'avvio di una seconda fase per il completamento della progettazione dell'infrastruttura in questione, assumendo conformi decisioni nel Vertice italo-austriaco di Vienna del 1° aprile 2003, dove è stata sottoscritta una Dichiarazione congiunta. Tale seconda fase è più specificatamente diretta alla definizione del tracciato ferroviario, all'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie per la realizzazione e alla messa a punto del modello di finanziamento dell'opera.

Tutto ciò premesso, si procede a illustrare i contenuti analitici del nuovo Ac-

cordo, sottoscritto a Vienna il 30 aprile 2004, che si struttura essenzialmente in quattro titoli, concernenti rispettivamente le disposizioni di carattere generale, la fase II, il finanziamento e le disposizioni finali. Sul piano analitico, si riassumono i contenuti principali dei singoli articoli:

articolo 1: viene definito l'oggetto dell'Accordo, concernente l'impegno dei Governi italiano e austriaco a promuovere la costruzione delle opere necessarie alla realizzazione di un tunnel ferroviario misto merci/viaggiatori, la cui entrata in esercizio dovrà avere luogo entro l'anno 2015;

articolo 2: vengono stabilite le definizioni relative al « progetto », alla « Parte comune » alla CIG (Commissione intergovernativa) e al Promotore. In particolare viene chiarito che la Parte comune concerne l'insieme delle opere, impianti ed attrezzature ferroviarie tra Fortezza e Innsbruck. Per Promotore, infine, si intende l'organo comune cui devono essere riconosciuti gli obblighi e i diritti di una impresa ferroviaria, necessari al raggiungimento dello scopo societario;

articolo 3: viene qui definito l'ambito di applicazione dell'Accordo in questione, che si riferisce a tutte le Fasi del progetto fino alla messa in esercizio, e le cui attività sono indicate al successivo articolo 4;

articolo 4: vengono definite, sul piano tecnico, quali sono le attività da realizzare da parte del Promotore in questa fase, quali studi, ricognizioni, indagini, attività propedeutiche per la realizzazione della Parte comune;

articolo 5: viene data origine alla CIG (Commissione Intergovernativa), cui è assegnato il compito di promuovere il coordinamento delle attività pertinenti l'opera da realizzare, definendo le caratteristiche dell'opera e le modalità di realizzazione, da sottoporre alle successive decisioni dei due Governi. La CIG rappresenta la naturale prosecuzione della Commissione bilaterale italo-austriaca, costituita in attesa dell'entrata in vigore dell'Accordo stesso,

attraverso le intese raggiunte tra le Parti nel Memorandum sulla cooperazione nell'ambito di una Commissione bilaterale del 30 aprile 2004. Pertanto, il citato Memorandum non costituisce parte integrante del presente Accordo;

articolo 6: concerne la definizione della figura del Promotore nel rispetto della normativa vigente. Per quanto riguarda la Società europea di cui al punto *b*), il capitale sociale è partecipato in eguale misura dalla Parte austriaca e da quella italiana, ed è aperta all'ingresso di altri soci fino ad una quota massima del 50 per cento, mentre la restante quota continuerà ad essere detenuta dai rispettivi Governi in parti uguali. Nell'ambito del collegio sindacale della SpA europea sarà designato un dirigente o un funzionario del Ministero dell'economia e delle finanze;

articolo 7: reca disposizioni di natura essenzialmente tecnica relativamente alla natura demaniale e fondiaria delle opere da realizzare, tenuto conto della loro localizzazione;

articolo 8: relativamente alle disposizioni legislative e regolamentari da applicare, la norma fa espresso riferimento

alla normativa nazionale rispettivamente vigente nei due Paesi interessati, pur non mancando di fornire un indirizzo comportamentale di massima relativamente all'auspicio che i due Governi adottino, ove possibile, procedure armonizzate;

articolo 9: reca disposizioni in ordine al finanziamento delle fasi relative agli studi generali e al progetto della nuova Galleria di base del Brennero. Fatta salva la quota assicurata dall'Unione europea, viene esplicitamente richiamato l'impegno delle Parti a fare ricorso a finanziamenti privati nell'ambito di un modello PPP (Partenariato Pubblico Privato). Al termine del percorso progettuale e dell'*iter* amministrativo connesso a tale fase, il cui completamento è previsto entro l'anno 2006, saranno predisposti provvedimenti legislativi nei quali sarà prevista, tra l'altro, la copertura degli oneri necessari per la realizzazione dell'opera;

articolo 10: reca le disposizioni inerenti la regolamentazione delle eventuali controversie, prevedendo sia la risoluzione diplomatica, sia la soluzione mediante tribunale arbitrale;

articolo 11: dispone in ordine alla ratifica e all'entrata in vigore dell'Accordo.

## RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468,  
e successive modificazioni).

## SEZIONE I

## DESCRIZIONE DELL'INNOVAZIONE NORMATIVA

RELAZIONE TECNICA:           X   SU INIZIATIVA GOVERNATIVA  
                                   INIZIALE SU RICHIESTA PARLAMENTARE  
                                   INTEGRATIVA (SU EMENDAMENTO)  
                                   SU TESTO APPROVATO DALLA CAMERA  
                                   SU TESTO APPROVATO DAL SENATO

## A) Titolo del provvedimento:

“Ratifica ed esecuzione dell’Accordo tra l’Italia e l’Austria per la realizzazione del Tunnel ferroviario di base sull’asse del Brennero, fatto a Vienna il 30 aprile 2004”.

A)

Amministrazione o altro soggetto proponente	Ministero Affari Esteri
Amministrazione competente	Ministero Infrastrutture e Trasporti

C)

TIPOLOGIA DELL' ATTO		NUMERO
Schema Decreto Legge		
Schema Disegno di Legge	X	
Atto Parlamentare		
Schema Decreto Legislativo		
Schema D.P.R.		

D)

NUMERO

PROPONENTE

Emendamento			
Subemendamento			

**E) Indice delle disposizioni (articoli e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:****PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE**

1. Art. 5 comma.....
2. Art.... comma.....
3. Art..... comma.....
4. Art. ... comma.....
5. Art..... comma.....
6. Art.....comma.....

**PER LA COPERTURA:**

1. Art. 3 comma 1
2. Art..... comma.....

**PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA:**

1. Art. / comma /
2. Art..... comma.....

**F) Indicare se il provvedimento comporta oneri per le Pubbliche Amministrazioni diverse dallo Stato**

(se "SI" quantificare gli oneri e indicare la relativa copertura nelle Sezioni II e III)

	NO
--	----

## SEZIONE II

## QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

## A) Descrizione sintetica dell' Articolo n. 5

Art. 5 :Partecipazione italiana alle riunioni della Commissione intergovernativa.

## B) La disposizione comporta oneri solo come limite massimo di spesa?

SI	
----	--

## C) Quantificazione degli effetti finanziari

## C.1) Dati e parametri utilizzati per la quantificazione e relative fonti.

- Diaria di missione all'estero-Decreto 13 gennaio 2003 e leggi indicate in Appendice.

- Pernottamento e biglietto aereo sulla base dei prezzi tipo vigenti.

## C.2) Metodologia di calcolo.

Calcoli logico-matematici secondo gli elementi inviati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

e/o

## C.3) Altre modalità di quantificazione e di valutazione.

Nel caso in cui il provvedimento comporti oneri sul bilancio di Pubbliche Amministrazioni diverse dallo Stato, tali oneri vanno quantificati ed evidenziati separatamente nelle Tabelle 1 e 2.







**SEZIONE III  
MODALITÀ DI COPERTURA UTILIZZATE**

**PER GLI ONERI A CARICO DELLO STATO:**

	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007
<b>TOTALE EFFETTI FINANZIARI NEGA TIVI PER LO STA TO (come da Tab. 2)</b>	-35.515	-35.515	-35.515

**MODALITÀ DI COPERTURA:**

**A) Fondi speciali**

- Tabella A	Ministero Affari Esteri	35.515	35.515	35.515
	Ministero .....			
- Tabella B	Ministero .....			
	Ministero .....			
	<b>Totale fondi speciali</b>	<b>35.515</b>	<b>35.515</b>	<b>35.515</b>

**B) Riduzione di autorizzazioni di spesa**

-Legge..... articolo..... comma.....			
-Legge..... articolo..... comma.....			
-Legge..... articolo..... comma.....			
<b>Totale riduzione autorizzazioni di spesa</b>			

**C) Nuove o maggiori entrate**

-Legge..... articolo..... comma.....			
-Legge..... articolo..... comma.....			
-Legge..... articolo..... comma.....			
<b>Totale nuove o maggiori entrate</b>			

<b>TOTALE COPERTURA (A+B+C)</b>	<b>35.515</b>	<b>35.515</b>	<b>35.515</b>
---------------------------------	---------------	---------------	---------------

**SEZIONE V**  
**EFFETTI FINANZIARI NETTI SUI SALDI DI FINANZA PUBBLICA**

(Compilata a cura del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - IGPB)

	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007
<b>Saldo netto da finanziare</b>	/	/	/
<b>Fabbisogno di cassa del settore statale</b>	/	/	/
<b>Indebitamento netto</b>	/	/	/

Note:

## APPENDICE

Anche sotto l'aspetto finanziario non è dato individuare nell'ambito della normativa vigente questioni suscettibili di dover essere disciplinate in sede legislativa.

Invero, le implicazioni finanziarie occorrenti per fare fronte alle attività previste in questa fase sono disciplinate dalla già richiamata Dichiarazione Congiunta del 1° aprile 2003 e dal Memorandum del 10 settembre 2003 e, fatta salva la quota assicurata dall'Unione europea, le stesse restano a carico dei rispettivi Stati, ovvero di RFI SPA, per la parte italiana, attraverso i fondi assegnati in contratto di programma. Le attività vengono affidate a un Promotore cioè il GEIE BBT o la costituenda società per azioni europea, come disciplinato dall'articolo 6, quale organo comune costituito in parti uguali dalla parte italiana e dalla parte austriaca.

Analogamente, per quanto riguarda la previsione di finanziamento, il richiamo alle esigenze finanziarie dei previsti studi e attività di Fase II deve intendersi in linea con quanto previsto dall'Accordo all'articolo 9. Per quanto concerne il nostro Paese, l'intero fabbisogno è assicurato in via generale e onnicomprensiva annualmente con gli strumenti di bilancio (legge finanziaria e legge di bilancio).

In tale senso, una volta determinato un complessivo importo finanziario da assegnare al Gestore della rete e che risulti compatibile con la manovra di finanza pubblica nel rispetto dei limiti posti dal Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), all'interno di tale importo il Gestore stesso dovrà garantire le priorità individuate.

Per le attività che caratterizzano la cosiddetta « Fase II » relativa alla progettazione dell'Accordo, formalmente avviata fin dall'aprile del 2003 con la sottoscrizione dell'Accordo da parte dei due Governi, sono previsti oneri per 90 milioni di euro da ripartire equamente tra i due Stati. A tale proposito, il Governo italiano ha già provveduto con delibera CIPE del 20 dicembre 2004, n. 89, ad assegnare 45 milioni di euro. È stato comunque assicurato dalla Commissione europea il contributo fino al 50 per cento dell'importo finanziato, attraverso l'inserimento del *budget* 2004-2006 relativo ai progetti della Rete transeuropea di trasporti (TEN). L'erogazione delle risorse comunitarie avverrà con periodicità annuale con anticipazioni fino al 50 per cento dell'importo finanziato e con saldo finale sulla base delle rendicontazioni di spesa predisposte dal Promotore (GEIE BBT, o dalla subentrante BBT SE).

L'Accordo prevede in questa fase l'iter procedurale e amministrativo, nonché oneri legati alla progettazione. La copertura della spesa per la realizzazione dell'opera, rientra, come noto, nell'ambito degli interventi della legge obiettivo.

Si è anche previsto nel disegno di legge di ratifica dell'Accordo, all'articolo 4, che gli introiti (definiti « eventuali » in quanto collegati alla verifica, da parte comunitaria, alla rendicontazione delle spese sostenute) derivanti dal contributo comunitario per i progetti della Rete TEN, siano versati allo stato di previsione dell'entrata del

bilancio dello Stato per il tramite del fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, per essere assegnati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Va anche chiarito che gli oneri per la realizzazione del tunnel ferroviario in questione, sia per quanto concerne gli studi e i sondaggi preliminari, sia per quanto attiene alla futura realizzazione dell'opera — ove l'esito degli studi pervenga, concordemente con la Parte austriaca, alla positiva decisione di effettuare l'investimento — faranno carico in parte agli Stati, in parte all'Unione europea e in parte ricorrendo al finanziamento privato, secondo un modello di partecipazione pubblica-privata (PPP) ancora da definire.

Infine, sempre il medesimo Accordo rivolge raccomandazioni ai Governi dei due Paesi affinché venga sollecitato il sostegno dei fondi destinati a finanziare le reti transeuropee (TEN), in tale modo espressamente configurandosi un'apposita fonte finanziaria aggiuntiva ed esterna rispetto a quelle nazionali su cui verrebbe a gravare l'onere per la realizzazione degli studi e delle indagini in questione. È importante evidenziare che sono già state concluse le necessarie trattative con la competente Direzione generale della Commissione europea (DG TREN) per l'inserimento, nel *budget* triennale 2004-2006 delle reti TEN, dell'importo del finanziamento da concedere.

*Articolo 4, secondo paragrafo, lettere a), c), e) e f).*

Si riferisce a tutte le attività che connoteranno la cosiddetta « Fase II » del progetto, formalmente avviata il 1° aprile 2003, con la sottoscrizione della Dichiarazione congiunta dei rispettivi Governi e che prevede la redazione del progetto definitivo (lettera *a*); l'esecuzione di indagini geognostiche integrative (lettera *c*); le attività propedeutiche all'inizio dei lavori di costruzione (lettera *e*); 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 (lettera *f*).

*Articolo 5.*

Relativamente alla partecipazione dei funzionari alle riunioni della Commissione Intergovernativa, prevista dall'Accordo e dal Memorandum citato, che terrà due riunioni annue in Austria, si prevede l'invio a Vienna di otto funzionari, dei quali due sono componenti del Segretariato generale, per un periodo di tre giorni.

La relativa spesa viene così quantificata:

Spese di missione:

Pernottamento (euro 150 al giorno per 8 persone per 2 riunioni per 3 giorni) .....	euro 7.200
--	------------

Diaria giornaliera per ciascun funzionario euro 211, cui si aggiungono euro 63, pari al 30 per cento quale maggiorazione prevista dall'articolo 3 del regio decreto 3 giugno 1926, n. 941; l'importo di euro 211 viene ridotto di euro 70, corrispondente ad 1/3 della diaria (euro 204 più euro 80 quale quota media per contributi previdenziali, assistenziali ed IRPEF ai sensi delle leggi 8 agosto 1995, n. 335 e 23 dicembre 1996, n. 662, e del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446).	
– (euro 284 per 8 persone per 2 riunioni per 3 giorni) .....	euro 13.632
Spese di viaggio:	
Biglietto aereo A/R Roma-Vienna (euro 874 per 8 persone per due riunioni = euro 13.984 + euro 699 quale maggiorazione del 5 per cento .....	euro 14.683
	<hr/>
Totale onere (articolo 5) ...	euro 35.515

Pertanto, l'onere da porre a carico del bilancio dello Stato, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2005, ammonta a euro 35.515.

Si fa presente, inoltre, che le ipotesi assunte per il calcolo degli oneri recati dal disegno di legge, relativamente al numero dei funzionari, delle riunioni e loro durata, costituiscono riferimenti inderogabili ai fini dell'attuazione dell'indicato provvedimento.

*Articolo 6, primo paragrafo, lettera b).*

Per quanto concerne la Società per azioni europea, il capitale sociale è equamente partecipato da entrambe le Parti contraenti. La partecipazione al capitale sociale è aperta all'ingresso di altri soci, con l'unico vincolo che il 50 per cento di esso rimanga nella disponibilità della Parte austriaca e della Parte italiana, sempre in eguale misura. Attualmente è previsto che la quota italiana venga detenuta da RFI Spa, attraverso i fondi statali specificamente destinati al progetto.

*Articolo 10.*

Clausola arbitrale. La spesa sostenuta per l'eventuale ricorso al Collegio arbitrale è posta a carico del Ministero della giustizia.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto.

*A) Analisi dell'impatto delle norme proposte sulla legislazione vigente.*

Il presente provvedimento non produce impatto normativo poiché rappresenta il finanziamento per il funzionamento della Commissione Intergovernativa istituita tra le Parti, allo scopo di promuovere il coordinamento di tutte le attività e le procedure inerenti la realizzazione della Parte comune della galleria di base del Brennero.

*B) Analisi del quadro normativo e delle situazioni di fatto che giustificano l'innovazione della legislazione vigente; accertamento dell'esistenza, nella materia oggetto dell'intervento, di riserva assoluta o relativa di legge o di precedenti norme di delegificazione.*

Nella redazione dell'Accordo in parola, l'articolo 11 prevede espressamente il richiamo a una procedura di ratifica, facendo genericamente riferimento alle procedure costituzionali previste da ciascun Paese.

*C) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Non si rilevano profili problematici sotto tale aspetto.

*D) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.*

Non si pongono questioni di compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie né di quelle a statuto speciale.

*E) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.*

Il presente provvedimento non presenta profili suscettibili di determinare riflessi sull'assetto normativo in materie di competenza delle regioni e degli enti locali né in relazione a processi di trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali e, pertanto, non contrasta con le fonti di cui sopra.

2. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo.

A) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Le disposizioni del disegno di legge non introducono nuove definizioni normative.

B) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del disegno di legge.

C) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Le disposizioni del disegno di legge non introducono modificazioni alle disposizioni vigenti.

D) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Dalle disposizioni del disegno di legge non conseguono effetti abrogativi impliciti.

3. Ulteriori elementi.

A) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non vi sono giudizi di costituzionalità pendenti che riguardano la materia del presente provvedimento.

B) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Sullo stesso argomento risulta presentata alla Camera dei deputati, in data 10 marzo 2005, la proposta di legge n. 5715, d'iniziativa dei deputati Brugger ed altri, assegnata alla III Commissione permanente (Affari esteri e comunitari), in sede referente, in data 11 aprile 2005.

## ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

*A) Ambito dell'intervento; destinatari diretti ed indiretti.*

Il presente intervento normativo si colloca nell'ambito della politica governativa in materia di infrastrutture e di trasporti di persone e merci. Nello specifico, i destinatari diretti dell'Accordo sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano e il Ministero federale dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia austriaco. Inoltre, si possono assumere come destinatari indiretti anche soggetti economici e industriali delle due Parti.

*B) Obiettivi e risultati attesi.*

L'infrastruttura da realizzare è stata considerata di grande interesse per le ampie possibilità di sviluppo economico e sociale che la stessa potrà assicurare nella logica di un rapporto in evoluzione tra i due Paesi, nel contesto sempre più vivo dell'Unione europea.

*C) Illustrazione della metodologia di analisi adottata.*

Non si è ravvisato di adottare particolari metodologie per l'analisi dell'impatto regolamentare, trattandosi di disegno di legge che non presenta di per sé aspetti progettuali di particolare complessità e che non siano, comunque, già sperimentati.

*D) Impatto diretto ed indiretto sull'organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni; condizioni di operatività.*

L'attuazione del provvedimento non incide sull'assetto delle pubbliche amministrazioni, interessando quasi esclusivamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, né richiede la creazione presso quest'ultimo di nuove strutture organizzative.

*E) Impatto sui destinatari diretti.*

Sulla scorta dei dati che precedono, si ravvisa non sussistere condizioni che possano influire negativamente nell'attuazione del provvedimento.

*F) Impatto sui destinatari indiretti.*

L'impatto sui destinatari indiretti di cui al punto A) è valutato potenzialmente positivo. Dal provvedimento, infatti, potranno derivare benefici in alcuni settori produttivi e commerciali dei due Paesi.



## DISEGNO DI LEGGE

## ART. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica).*

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.

*(Ordine di esecuzione).*

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.

*(Copertura finanziaria).*

1. Per l'attuazione della presente legge è autorizzata la spesa di euro 35.515 annui a decorrere dal 2005. Al relativo onere 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.

*(Sovvenzione comunitaria).*

1. Gli eventuali introiti derivanti dal contributo della Comunità europea per i progetti della Rete transeuropea di trasporti (TEN) sono versati allo stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per il tramite del fondo di rotazione, di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, 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.

*(Entrata in vigore).*

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;

convengono 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 fondiarie**

- 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



**ABKOMMEN  
ZWISCHEN DER ITALIENISCHEN REPUBLIK  
UND DER REPUBLIK ÖSTERREICH  
ZUR VERWIRKLICHUNG EINES EISENBAHNBASISTUNNELS  
AUF DER BRENNERACHSE**

Die Italienische Republik und die Republik Österreich, nachfolgend als „Vertragsparteien“ bezeichnet

- UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Gemeinsamen Erklärung des italienischen Ministers für Infrastruktur und Verkehr und des österreichischen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 1. April 2003;
- UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des in Rom am 10. September 2003 unterzeichneten Memorandums, als Ergänzung zur Vereinbarung zwischen dem italienischen Minister für Infrastruktur und Verkehr und dem österreichischen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Realisierung eines Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse;
- UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der vom Rat der Europäischen Union (Verkehr, Telekommunikation und Energie) in der Sitzung vom 5. Dezember 2003 getroffenen politischen Vereinbarung bezüglich des Entscheidungsvorschlages des Europäischen Parlaments und des Rates zu den Leitlinien des Transeuropäischen Verkehrsnetzes;
- MIT DEM WUNSCH, den Ausbau des Schienenverkehrs auf der Brennerachse, der auch den Bau des Brennerbasistunnels als unverzichtbares Kernelement einer Verkehrspolitik vorsieht, die Umwelt und Bevölkerung in diesem Gebiet in den Vordergrund stellt, voranzutreiben;
- IN DER ÜBERZEUGUNG, dass die Verwirklichung eines Basistunnels und der entsprechenden Zulaufstrecken die Transportverbindungen zwischen den Vertragsparteien wesentlich verbessern und den Nord-Südverbindungen in Europa einen neuen Impuls geben wird;
- MIT DEM WUNSCH, einen Beitrag zur Ausweitung der zwischenstaatlichen Beziehungen und Handelsbeziehungen zwischen den europäischen Staaten, insbesondere zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, zu leisten;
- MIT DEM WUNSCH, die Entscheidungen des Europäischen Rates in Korfu, Essen und Dublin, aber auch das im Schlussdokument der hochrangigen Gruppe für TEN-V unter den Vorrangigen Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) in der Liste 1 als Projekt Nr. 5 „Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr Berlin–Verona–Neapel/Mailand–Bologna“ gereifte Projekt umzusetzen;

haben Folgendes vereinbart:

## KAPITEL I Allgemeine Bestimmungen

### Artikel 1 – Gegenstand

Die Vertragsparteien verpflichten sich, in Anwendung des gegenständlichen Abkommens, den Bau jener Bauwerke im gemeinsamen Teil zu fördern, die für die Realisierung eines Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse notwendig sind. Dieser Tunnel soll dem gemischten Güter-/Personenverkehr dienen und bis spätestens 2015 in Betrieb genommen werden.

### Artikel 2 – Definitionen

- a) Als „Projekt“ gelten Planung und Bau der in Art. 1 umschriebenen Bauwerke.
- b) Als „gemeinsamer Teil“ gelten alle Bauwerke, Anlagen und Ausrüstungen, die auf der Trasse des Brenner Eisenbahntunnels zwischen Innsbruck und Franzensfeste gebaut wurden und zu bauen sind, einschließlich der Verbindungen zu den Bahnhöfen und der bestehenden Umfahrung Innsbruck.

Der gemeinsame Teil des neuen Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse besteht aus folgenden Teilen:

- 1) aus einem zweiröhrigen Eisenbahnbasistunnel von ca. 56 km Länge, der in den Alpen auf dem Staatsgebiet der Vertragsparteien vorangetrieben wird, einschließlich unterirdischer Haltestellen für Notfälle und Wartungsarbeiten und der jeweiligen Zwischenangriffe;
  - 2) in Italien aus den Verbindungen zwischen dem genannten Basistunnel und der Bestandsstrecke;
  - 3) in Österreich aus den Verbindungen zwischen dem genannten Basistunnel und der Bestandsstrecke einschließlich der Umfahrung Innsbruck;
  - 4) aus allen dazugehörigen Bauwerken, die für den Bau und Betrieb notwendig sind.
- c) „CIG“ ist die italienisch-österreichische Zwischenstaatliche Kommission, deren Aufgaben im nachfolgenden Art. 5 festgelegt sind.
  - d) „Projektwerber“ ist die BBT SE

Zwischen den Vertragsparteien herrscht Einvernehmen darüber, dass dem Projektwerber nach der jeweiligen geltenden nationalen Rechtsordnung die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zukommen, soweit dies zur Erfüllung des Unternehmenszweckes erforderlich ist.

### **Artikel 3 – Geltungsbereich**

Das gegenständliche Abkommen bezieht sich auf alle Phasen des Projektes bis zur Inbetriebnahme.

## **KAPITEL II Phase II**

### **Artikel 4 – Studien, Erkundungen, Untersuchungen und vorbereitende Arbeiten zur Realisierung des gemeinsamen Teils**

Gegenstand dieses Kapitels ist die Festlegung der Bedingungen für die Durchführung der Studien, Erkundungen, Untersuchungen und vorbereitenden Arbeiten der Phase II, die bereits am 1. April 2003 begonnen hat, sowie der Finanzierungsstudien zur Realisierung des gemeinsamen Teils zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Diese Phase soll innerhalb von 3 Jahren abgeschlossen werden.

Die oben genannten Arbeiten beinhalten insbesondere:

- a) die Erstellung des Einreichprojekts;
- b) das Erlangen aller Genehmigungen einschließlich jener zur Prüfung der Umweltverträglichkeit in beiden Staaten;
- c) die Ausführung weiterführender Erkundungsarbeiten;
- d) die Vorlage eines Finanzierungskonzepts für den gemeinsamen Teil, einschließlich der Modalitäten zur Konzession;
- e) vorbereitende Maßnahmen für die Bauarbeiten;
- f) darüber hinaus die Durchführung ergänzender Studien und die Festlegung von Erkundungen, Bauwerken und zusätzlicher Anlagen, wenn die ursprünglich geplanten Anlagen sich als unzulänglich und inadäquat erweisen.

### **Artikel 5 – Zwischenstaatliche Kommission (CIG)**

Mit Inkrafttreten des gegenständlichen Abkommens wird aus der Bilateralen Kommission (CB) im Sinne des Memorandums über die Zusammenarbeit im Rahmen einer Bilateralen Kommission vom 30. April 2004 die Zwischenstaatliche Kommission (CIG).

Die CIG hat, neben den im Memorandum vorgesehenen Funktionen, die Aufgabe, den beiden Regierungen, sofern die Ergebnisse der Phase II deren Durchführung erlauben, Vorschläge bezüglich der weiteren Phasen zu unterbreiten.

Diese Vorschläge müssen die Definition folgender Aspekte enthalten:

- die Eigenschaften der auszuführenden Bauwerke des gemeinsamen Teils;
- die Modalitäten der Realisierung;
- die Modalitäten der Finanzierung auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse des Bauwerkes;
- die Bedingungen für den Betrieb.

Die Entscheidungen über die Realisierung der auf die Phase II folgenden Phasen werden von den beiden Regierungen auf der Grundlage der Vorschläge der CIG getroffen.

Die beiden Regierungen entscheiden über die Finanzierungsmodalitäten des Projektes und treffen die entsprechenden Maßnahmen.

Die CIG fasst ihre Beschlüsse einvernehmlich.

#### **Artikel 6 – Der Projektwerber**

- a) Die BBT EWIV oder die gemäß lit. b zu gründende Gesellschaft als Projektwerber veranlassen die Durchführung der Arbeiten gemäß Art. 4 des gegenständlichen Vertrages.
- b) Zum Zwecke der Ausführung der vorgenannten Arbeiten wird die BBT EWIV gemäß den von der europäischen und nationalen Gesetzgebung vorgesehenen Modalitäten zum frühest möglichen Zeitpunkt in eine Europäische Aktiengesellschaft umgewandelt.

Die Satzung der Gesellschaft und eventuelle Änderungen werden der im Art. 5 genannten Kommission jeweils zur Kenntnis gebracht.

Die Europäische Aktiengesellschaft (SE) wird ihren Sitz haben:

- während der Planungsphase gemäß Art. 4 in Innsbruck mit einer Zweitniederlassung in Bozen;
- während der Bauphase bis zur Inbetriebnahme des Tunnels in Bozen mit einer Zweitniederlassung in Innsbruck.

Nach der Inbetriebnahme des Tunnels (Betriebsphase) wird die SE oder eine andere mit dem Betrieb des Tunnels beauftragte Gesellschaft ihren Sitz in Innsbruck haben.

- c) Der Projektwerber unterbreitet der CIG Vorschläge zu den Merkmalen der auszuführenden Bauwerke, den notwendigen finanziellen Mitteln und der wirtschaftlichen Machbarkeit, den Finanzierungsmodalitäten, sowie zu Realisierung und Betrieb des Bauwerkes.

#### **Artikel 7 – Bestimmungen zu Staatsgütern und Grundbesitz**

- a) Die Zugehörigkeit aller Bauwerke, auch wenn diese grenzüberschreitend sind, zu einem Staat richtet sich nach der Staatsgrenze.
- b) Das Wasser und die im Laufe der Arbeiten gewonnenen Mineralien werden gemäß der Rechtslage des jeweiligen Staates, auf dessen Gebiet der Fund gemacht wurde, unabhängig vom Finder, behandelt.
- c) Bis zur Bestimmung der mit der Errichtung des Basistunnels beauftragten Unternehmen und unbeschadet zukünftiger Änderungen der gegenständlichen Abkommen, bleiben die verwirklichten Bauwerke gemeinsamer und untrennbarer Besitz des im Art. 6 genannten Projektwerbers. Dieser ist für deren Erhaltung in gutem Zustand und die Sicherheit verantwortlich.

#### **Artikel 8 – Gesetzliche Bestimmungen und Verwaltungsvorschriften**

- a) Für steuerliche, arbeitsrechtliche, soziale, gesundheitliche Angelegenheiten und Angelegenheiten der Sicherheit beim Bau, die durch die Durchführung der Erkundungsarbeiten für den Basistunnel berührt werden, gelten die Bestimmungen des jeweiligen Staates, gemäß Art. 7 lit. a.
- b) Umweltverträglichkeitsprüfung:

Gestützt auf

- das Übereinkommen vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (sogenannte ESPOO-Konvention);
- die Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. Nr. L 175 vom 5.7.1985 S. 40, in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG, ABl. Nr. L 73 vom 14.3.1997, S. 5;
- das österreichische Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 89/2000 (UVP-G 2000);

- das italienische Legislativdekret Nr. 190 vom 20. August 2002;
- das Statut der Autonomen Provinz Bozen;

wird vereinbart, die UVP-Verfahren getrennt in beiden Staaten und nach dem jeweiligen nationalen Recht durchzuführen. Die Vertragsparteien verpflichten sich, alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um das Verfahren in zeitlicher Abstimmung mit dem Arbeitsprogramm zur Errichtung des Bauwerkes abzuschließen.

### KAPITEL III Finanzierung

#### *Artikel 9 – Finanzierung*

- a) Die im Programm für die Phase II vorgesehenen allgemeinen Studien des gemeinsamen Teils des Brenner Basistunnelprojekts werden, soweit nicht durch Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses für Vorhaben der Transeuropäischen Netze für Verkehrsinfrastruktur [Entscheidung C (2001) 2654 endg./EG] finanziert, zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.
- b) Die Vertragsparteien werden zur Finanzierung der auf die Phase II folgenden Phasen Gemeinschaftszuschüsse in höchstmöglichem Ausmaß beantragen und danach trachten, für die Restfinanzierung private Mittel im Rahmen eines PPP-Modells sicher zu stellen. Der öffentliche Anteil des PPP-Modells wird durch die Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.
- c) Beide Vertragsparteien stimmen überein, sich im Rahmen der vorgesehenen Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20.7.1999 S. 42, für eine ausreichende Querfinanzierung einzusetzen, um die finanzielle Bedeckung der Errichtung des Brenner Basistunnels im höchstmöglichen Ausmaß zu gewährleisten.
- d) Die Vertragsparteien kommen überein, dass die Vergaben von Leistungen auf eine rasche und wirtschaftliche Realisierung optimiert werden und eine Teilung von Aufträgen aus territorialen Überlegungen zu vermeiden ist.
- e) Die Vertragsparteien kommen überein, dass nach der Inbetriebnahme des Tunnels (Betriebsphase), sofern erforderlich, die Kosten für den Betrieb des Tunnels zu gleichen Teilen getragen werden, sofern hierüber keine andere Vereinbarung getroffen wird.

#### KAPITEL IV Schlussbestimmungen

##### Artikel 10 – Schiedsklausel

- a) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens sollen durch die zuständigen Verwaltungen der Vertragsstaaten oder auf diplomatischem Wege beigelegt werden.
- b) Sollte es innerhalb einer Frist von sechs Monaten zu keiner Einigung durch Verhandlung kommen, wird der Rechtsstreit vor einem Schiedsgericht ausgetragen, dessen Entscheidung bindend ist.
- c) Das Schiedsgericht besteht aus zwei Schiedsrichtern, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter bestellt, sowie aus einem dritten Mitglied in der Funktion des Vorsitzenden, der einvernehmlich von den beiden vorgenannten Schiedsrichtern bestellt wird.
- d) Sollte die gemeinsame Bestellung des Vorsitzenden nicht innerhalb von 6 Monaten ab dem Zeitpunkt, ab dem eine der Vertragsparteien die Schlichtung eines Rechtsstreites beim Schiedsgericht vorgeschlagen hat, durchgeführt worden sein, erfolgt die Bestellung durch den Präsidenten des Ständigen Schiedshofes auf Anfrage jener Partei, die als erste den Antrag stellt.

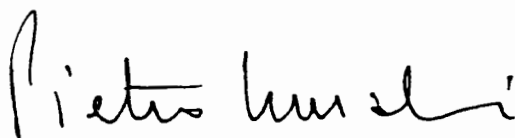
##### Artikel 11 – Inkrafttreten

Beide Vertragsparteien benachrichtigen sich gegenseitig über den Abschluss der verfassungsrechtlichen Verfahren, die für das Inkrafttreten des gegenständlichen Abkommens vorgesehen sind. Das gegenständliche Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Folgemonats ab dem Tag des Erhalts der zweiten Benachrichtigung in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die hiezu von ihren jeweiligen Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterfertigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN ZU Wien, am 30. April 2004, in zwei Urschriften in italienischer und deutscher Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise authentisch sind.

Für die Italienische Republik



Für die Republik Österreich

