



## **DISEGNO DI LEGGE**

**presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (GENTILONI SILVERI)  
e dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale (ALFANO)  
di concerto con il Ministro della giustizia (ORLANDO)  
con il Ministro dell'economia e delle finanze (PADOAN)  
con il Ministro dello sviluppo economico (CALENDA)  
con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (GALLETTI)  
e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (DELRIO)**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 MAGGIO 2017**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009

## INDICE

Relazione .....	Pag.	3
Relazione tecnica .....	»	8
Analisi tecnico-normativa .....	»	10
Analisi di impatto della regolamentazione (AIR) .....	»	15
Disegno di legge .....	»	20
Testo dell'accordo in lingua ufficiale e facente fede .....	»	22

ONOREVOLI SENATORI. – Lo schema di disegno di legge in argomento è volto a ratificare l'Accordo, firmato a Lussemburgo il 9 ottobre 2009, che istituisce un servizio di Autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, e ciò in ossequio ad obblighi internazionali già sottoscritti da diversi anni e confermati dai diversi Governi succedutisi negli anni, nonché a specifica decisione della Commissione europea (si vede la decisione della Commissione europea C (2015) 3455 del 26 maggio 2015).

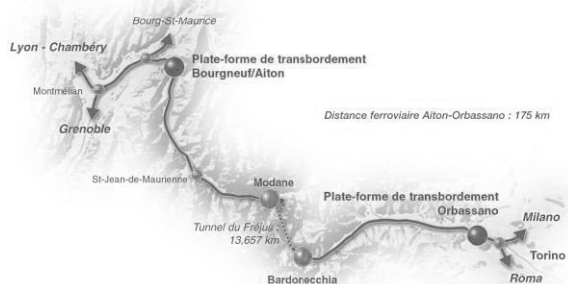
In particolare, l'Autostrada ferroviaria alpina (AFA) è un servizio ferroviario per il trasporto di merci e merci pericolose (combinato accompagnato e non accompagnato), avviato d'intesa con il Governo francese sul tunnel storico del Fréjus (tra Orbassano e Aiton), mediante l'utilizzo della tecnologia «Modalohr» (carri ribassati per trasporto su rotaia di TIR e camion, anche telonati, per il trasporto di *container*, rimorchi e semirimorchi, oltre alle motrici).

La configurazione societaria di AFA srl è stata sin dall'inizio paritaria tra Trenitalia e SNCF ed il servizio, denominato sperimentale, ha avuto inizio nel 2003. Infatti, come noto, il progetto di AFA è stato regolato inizialmente, in Italia, tramite un accordo di programma triennale (2004-2006) stipulato ai sensi dell'articolo 38, comma 7, della legge 1° agosto 2002, n. 166, e del relativo regolamento di attuazione (il decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 2004, n. 340) che prevedeva il finanziamento in via prioritaria del progetto stesso. In Francia, il progetto di AFA è stato regolato invece, tramite una convenzione, rinnovata annualmente, fra il Ministero dei

trasporti e la società di scopo costituita per l'erogazione del servizio (la suddetta AFA srl) di diritto italiano.

Dal punto di vista tecnico, si segnala che il servizio commerciale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina, effettua 4 coppie di treni al giorno dal lunedì al venerdì, collegando Orbassano con Aiton attraverso il valico del Fréjus (la cui galleria ferroviaria è stata ammodernata per elevare la dimensione della sagoma allo standard internazionale Gabarit B+). La massima capacità di carico, per ogni singolo collegamento, è di 22 unità per treno, che corrisponde ad una massima capacità giornaliera, nei due sensi di marcia, di 176 unità (contenitori tipo: *container*, rimorchi, semi-rimorchi o telonati).

La capacità effettiva tuttavia può essere minore e varia a seconda del tipo di servizio richiesto dagli autotrasportatori (trasporto accompagnato con autista: motrice e contenitore – o non accompagnato: solo contenitore) a causa delle configurazioni tecniche necessarie per accogliere sia le unità di carico sia le motrici.



Il progetto ha ottenuto le necessarie autorizzazioni da parte della Commissione europea sia sotto il profilo della concentrazione sul mercato sia per quanto riguarda la coerenza degli aiuti concessi con il Trattato istitutivo della Comunità europea nel corso del 2003.

Successivamente l'Accordo è stato rinnovato per l'anno 2007, poi per il biennio 2008-2009 e successivamente prorogato annualmente, con reperimento di specifici fondi, per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012 previa autorizzazione agli aiuti di Stato da parte della Commissione europea. Ciononostante, a seguito dell'ultima richiesta di autorizzazione alla concessione dell'aiuto di Stato, la Commissione europea, con decisione C (2012) 4636 dell'11 luglio 2012, ha prorogato la possibilità di concedere l'aiuto di Stato soltanto al giorno 30 del mese di giugno 2013.

Si segnala per altro che nel 2009 era stata avviata una procedura di gara per l'assegnazione dei servizi a mercato, la quale tuttavia non è mai stata portata a conclusione in ragione della mancanza di certezza finanziaria circa la copertura degli oneri conseguenti.

In conseguenza di quanto sopra il servizio sperimentale dell'AFA si è concluso il 30 giugno 2013 e l'Italia, in via cautelativa, ha ritenuto opportuno non procedere all'erogazione del finanziamento già impegnato e previsto per il 1° semestre 2013 in attesa di future determinazioni della Commissione europea sulla prosecuzione dei servizi anche per i successivi anni.

Infatti, al fine di non interrompere il servizio, che nel 2013 iniziava a beneficiare degli effetti positivi della ristrutturazione della galleria del Frejus (ultimati l'anno prima), ed in considerazione dell'importanza che lo stesso riveste, in un'area delicata come quella delle Alpi, sia per ragioni ambientali che politiche, Trenitalia, pur in mancanza di accordo tra le Parti, ha continuato per tutto il 2013 e fino ad oggi, il servizio di trasporto intermodale AFA.

In particolare, dal 1° luglio 2013 il servizio è stato denominato «transitorio», ovvero propedeutico alla definizione e preparazione di una nuova procedura di gara con la quale si prevede di poter assegnare tali servizi per un periodo di concessione decennale a partire tendenzialmente dal 30 giugno 2018.

Per chiedere l'autorizzazione a tale servizio transitorio, di passaggio fra il periodo «sperimentale» ed il successivo servizio definitivo da aggiudicare mediante la sopra richiamata gara internazionale, è stata presentata nel corso del 2014 apposita comunicazione di notifica per aiuti di stato compatibili, ai sensi dell'articolo 93 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), alla Commissione europea.

La procedura, avviata d'intesa con le Autorità francesi, era pertanto orientata alla regolarizzazione ed al riconoscimento da parte della Commissione europea della contribuzione pubblica di tutto il periodo transitorio e del successivo periodo definitivo, al fine di poter arrivare quanto prima ad avviare la procedura di gara internazionale e trovare i necessari finanziamenti a copertura dei servizi erogati da Trenitalia nelle more della conclusione di tale procedura di notifica.

In particolare in data 23 dicembre 2014 e 9 gennaio 2015 le autorità italiane e francesi hanno rispettivamente notificato alla Commissione europea, conformemente alle disposizioni dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, il finanziamento del servizio transitorio di autostrada ferroviaria alpina in oggetto. La Commissione ha chiesto, il 6 marzo 2015, informazioni supplementari alle Autorità dei due Stati coinvolti ricevendo risposta unitaria il 31 marzo 2015.

L'iter della notifica si è quindi concluso positivamente per AFA con la Decisione della Commissione europea n. Commissione

(2015) 3455 del 26 maggio 2015, con la quale la Commissione ha accolto la tesi dell'aiuto di stato compatibile e, quindi, si è dimostrata la correttezza giuridica e la possibilità di procedere alla erogazione del contributo statale per i servizi AFA nel periodo 1° luglio 2013 - 30 giugno 2018 (denominato «periodo transitorio»).

Lo svolgimento di un servizio di autostrada ferroviaria alpina è necessario per permettere agli Stati di concretizzare la volontà di rendere sostenibile l'alternativa al trasporto stradale di merci attraverso i valichi alpini.

Il servizio AFA è tanto più necessario quanto la domanda aumenta, ed i comportamenti dei trasportatori e delle imprese stanno convergendo verso un trasporto merci più virtuoso. Rompere questa dinamica porterebbe conseguenze durevoli sulle politiche francesi, italiane e, di conseguenza, europee in materia di trasporto merci nell'ambiente naturale unico come quello delle Alpi. La continuità del servizio tra la Francia e l'Italia è inoltre una questione importante, anche in considerazione del contesto della realizzazione del collegamento ferroviario tra Lione e Torino.

I principali obiettivi che la Convenzione si propone di raggiungere sono:

- l'impatto ambientale del trasferimento modale è particolarmente significativo per le merci pericolose, che rappresentano un terzo delle merci trasportate dall'AFA;

- l'AFA, consentendo il trasferimento dei camion dalla strada alla rotaia, permette di evitare l'emissione di circa 5.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> l'anno;

- la riduzione dei trasporti su strada incrementa sensibilmente i rischi di incidenti stradali che coinvolga trasporti stradali di merci pericolose, che come si ricorda furono la causa dell'incendio nella galleria stradale del Monte Bianco.

Le autorità italiane considerano necessario sostenere il servizio transitorio di autostrada

ferroviaria alpina nella misura in cui risponde a degli obblighi di servizio pubblico. Le autorità ricordano che, in assenza di un intervento pubblico, il servizio di autostrada ferroviaria alpina, nella sua struttura attuale, non sarebbe esistito. Gli aiuti pubblici restano determinanti per la copertura dei costi del servizio e sono quindi necessari per il funzionamento dell'AFA.

In caso di mancata ratifica dell'Accordo di Lussemburgo, ora che il Governo italiano ha trovato le risorse finanziarie a copertura degli oneri connessi con le attività dell'AFA, si determinerebbe l'arresto del servizio.

Un simile evento avrebbe come effetto inevitabile quello di realizzare lo spostamento dei traffici, attualmente eserciti da AFA, nei tunnel stradali del Frejus e del Monte Bianco. Tale spostamento sarebbe immediato, incluso per le merci pericolose, che tuttavia non potrebbero attraversare i due tunnel stradali del Frejus ed in particolare del Monte Bianco, dove in conformità con l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, nessun trasporto di merce pericolosa è autorizzato.

Pertanto esiste il concreto rischio che le imprese che oggi utilizzano l'AFA per i trasporti di merce pericolosa attraverso le Alpi possano vedere minacciata la propria attività in caso di chiusura del servizio. Per le altre imprese, per le quali l'attività non si arresterà completamente, l'alternativa stradale rappresenterebbe comunque una lunga deviazione di percorso al fine di attraversare la frontiera meridionale, a Ventimiglia, su strade che dal punto di vista infrastrutturale incontrano difficoltà all'attraversamento di camion pesanti.

Oltre all'impatto economico sulle attività industriali in questione, l'impatto ambientale derivante dall'interruzione del servizio dell'autostrada ferroviaria in termini di inquinamento e sicurezza stradale sarebbe dunque fortemente negativo.

Inoltre, un arresto del servizio avrebbe un impatto finanziario significativo: gli investimenti effettuati a partire dal 2003 non sarebbero valorizzati, e la creazione di un nuovo servizio in futuro sarebbe notevolmente più costosa rispetto alla possibilità di continuare con l'attuale servizio.

Infine, un'interruzione del servizio avrebbe un impatto negativo sull'attuazione della politica europea volta alla riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra. L'Unione europea ha stabilito il 24 ottobre 2014 nuovi obiettivi per la limitazione delle emissioni di gas ad effetto serra: riduzione del 40 per cento al 2030 in rapporto al 1990, mentre il pacchetto «energia-clima» approvato nell'aprile 2009 prevedeva solamente una riduzione del 20 per cento al 2020 in rapporto al 1990. Recentemente anche la decisione assunta della Conferenza di Parigi sui cambiamenti Climatici (COP 21) ha confermato gli obiettivi ambiziosi dell'Europa in materia di riduzione delle emissioni inquinanti dei trasporti.

Il testo dell'accordo si compone di 8 articoli.

L'articolo 1 contiene l'oggetto dell'accordo: le Parti decidono di proseguire il servizio di autostrada ferroviaria alpina, già oggetto di positiva sperimentazione negli anni precedenti, fissandone le condizioni di realizzazione.

L'articolo 2 stabilisce i diritti e gli obblighi delle Parti, rinviando la puntuale disciplina del servizio a un successivo contratto tra i Governi e il Gestore.

L'articolo 3 individua il quadro di riferimento normativo e regolamentare per la disciplina del servizio di autostrada ferroviaria.

L'articolo 4 disciplina il tema dei finanziamenti che i Governi, nell'ambito della normativa europea, potranno impegnare per la realizzazione delle opere necessarie all'avvio della gestione del servizio.

L'articolo 5 disciplina le modalità di risoluzione delle eventuali controversie che dovessero insorgere tra i Governi in merito all'applicazione e all'interpretazione dell'Accordo.

L'articolo 6 affida a un apposito Gruppo di lavoro il compito di preparare, realizzare e svolgere la procedura di selezione del Gestore del servizio di autostrada ferroviaria, nonché di elaborare la bozza di convenzione di finanziamento.

L'articolo 7 individua il quadro normativo di riferimento per l'attribuzione del contratto, identificando altresì l'organismo competente per la risoluzione delle eventuali controversie.

L'articolo 8 definisce le modalità di entrata in vigore dell'Accordo.

Il servizio transitorio di autostrada ferroviaria alpina è rivolto a tutti i tipi di trasporto ferroviario di tipo combinato che preveda il trasferimento modale dei trasporti delle merci operati su strada con TIR (camion formati di motrice più rimorchio o semirimorchio), purché gli stessi siano compatibili con la sagoma disponibile sulla linea ferroviaria del Frejus (Gabarit B+). A partire dalla messa in servizio del GB+ sull'itinerario nell'anno 2013, a seguito degli importanti investimenti infrastrutturali avviati nel 2008, il servizio è accessibile a tutti i veicoli di trasporto merci di altezza massima di 4 metri che operano attraverso il tunnel stradale del Frejus. In questo modo si incentiva tale tipologia di trasporto e la concorrenza nel settore ferroviario.

Nel 2010 era stato già avviato l'iter per la ratifica, ma lo stesso non era ulteriormente proseguito a causa dei rilevati della Ragioneria generale dello Stato, che aveva evidenziato la non adeguata copertura finanziaria.

Tutto ciò premesso, il presente disegno di legge, a seguito dell'entrata in vigore della legge 28 dicembre 2015, n. 208 - legge di stabilità 2016 (che ha previsto lo stanziamento delle risorse necessarie

per dare attuazione agli obblighi derivanti dall'Accordo in argomento) –, agli articoli 1 e 2 prevede l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione; all'articolo 3 prevede la copertura finanziaria, che è as-

sicurata a valere sui fondi di cui all'articolo 1, comma 654, della legge di stabilità 2016; all'articolo 4, infine, dispone l'entrata in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

## RELAZIONE TECNICA

Si tratta di un disegno di legge di ratifica dell'Accordo relativo all'attuazione di un servizio di Autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009, che, all'articolo 4 (Finanziamento del servizio), prevede un'equa ripartizione di contributi tra i due Paesi.

La ratifica deriva da obblighi internazionali già sottoscritti da diversi anni e confermati dai diversi Governi succedutisi negli anni oltre ad essere stata espressamente richiesta dalla Commissione europea in fase di Decisione (cfr. la Decisione della Commissione europea n. C(2015)3455 del 26.5.2015).

L'articolo 1, comma 654, della legge n. 208 del 2015 - legge di stabilità 2016 - ha stanziato (con attribuzione delle relative risorse sul capitolo di bilancio 7290) i fondi per la prosecuzione del progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), che ammontano, complessivamente, a € 29.026.383 per tutto il periodo dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2018, e che sono ripartiti come segue:

- a) per il periodo relativo al primo semestre 2013, già autorizzato dalla Commissione europea e conclusivo della fase sperimentale del progetto di servizio ferroviario, è stata autorizzata la spesa pari a € 2.226.383;
- b) per il periodo successivo, denominato periodo transitorio, esteso dal 1° luglio 2013 al 30 giugno 2018, è stata autorizzata una spesa complessiva pari a € 26.800.000, di cui:
  - 1) € 2.600.000, per il secondo semestre 2013 (dal 1° luglio al 31 dicembre 2013);
  - 2) € 5.400.000 per ciascuno degli anni dal 2014 al 2017;
  - 3) € 2.600.000, dal 1° gennaio 2018 al 30 giugno 2018.

Inoltre, per assicurare che i predetti servizi vengano posti a gara a partire dal 1° luglio 2018, il citato comma 654 aveva stanziato la somma di € 10.000.000 per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022, proprio per garantire la copertura finanziaria degli oneri connessi al funzionamento del Progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina, che - si ricorda - è un servizio di trasporto ferroviario di merci di tipo combinato e, in particolare, di merci pericolose. Con la sezione seconda della legge di bilancio 2017 (legge 11 dicembre 2016, n. 232) le predette somme sono state rimodulate, su richiesto del MIT, con distribuzione degli importi in dieci anni. Pertanto allo stato risultano disponibili 5 milioni per ciascun anno dal 2018 al 2027.

Per quanto riguarda l'eventuale partecipazione al Gruppo di Lavoro di cui all'articolo 6 dell'Accordo, sulla base delle esperienze dal 2009 ad oggi, si può prudenzialmente stimare una media di 6 riunioni annuali, da tenersi alternativamente in Italia e in Francia.





Mentre per le riunioni che si terranno in Italia le spese di missione della delegazione francese saranno a esclusivo carico della controparte, per le riunioni da tenersi in Francia sarà inviata una delegazione italiana di tre componenti con qualifica di dirigente appartenente ai ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; la durata delle riunioni sarà di 3 giorni e determinerà i seguenti oneri:

- Spese di soggiorno: € 150 x 3 persone x 2 notti x 3 missioni	€ 2.700
- Vitto: € 70 al giorno x 3 persone x 3 giorni x 3 missioni	€ 1.890
- Volo - biglietto aereo a/r Roma-Parigi: € 350 x 3 persone x 3 missioni	€ 3.150
<b>Totale</b>	<b>€ 2.700 + 1.890 + 3.150: € 7.740</b>

In merito alla possibilità prevista dall'articolo 6, comma 1, ultimo periodo, di avvalersi di qualunque organismo o esperto, si precisa che essi verranno scelti solo tra organismi o esperti il cui avvalimento non comporti nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto concerne l'Organismo binazionale (articolo 6, comma 4) e l'Osservatorio sul trasferimento modale (articolo 6, comma 6), tali organismi saranno costituiti, rispettivamente, alla redazione del Contratto e all'avvio del servizio, e i relativi costi saranno a valere sulla componente tariffaria dei servizi erogati dall'Autostrada Ferroviaria Alpina a carico degli utilizzatori. Pertanto da tali organismi non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In totale, quindi, per la partecipazione alle attività previste dall'articolo 6 si stima un costo annuo complessivo pari a € 7.740 annui. Per la copertura finanziaria dell'importo si fa ricorso al Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2017, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Gli oneri che potrebbero derivare dal ricorso al Tribunale arbitrale di cui all'articolo 5, comma 3, si configurano come meramente eventuali. Ove tuttavia dal ricorso al suddetto Tribunale arbitrale dovessero derivare oneri a carico dell'Erario, essi saranno autorizzati con apposito provvedimento normativo.

Per quanto concerne il Tribunale per la risoluzione dei conflitti di cui all'articolo 7 dell'Accordo, si precisa che la sua costituzione è meramente eventuale. Pertanto gli eventuali oneri che dovessero derivare dalla sua istituzione saranno autorizzati con apposito provvedimento normativo.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito



POSITIVO       NEGATIVO  
30 MAR. 2017      Il Ragioniere Generale dello Stato

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

**PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO****1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.**

L'intervento regolatorio mira a dare seguito:

- alla analoga ratifica effettuata dal Governo francese nel 2012;
- alla Decisione n. C(2015)3455 del 26.5.2015, con la quale la Commissione europea ha autorizzato i servizi ferroviari del progetto AFA anche per il periodo transitorio, estendendo la possibilità di procedere alla erogazione del contributo statale per i servizi di autostrada ferroviaria alpina a tutto il periodo 1° luglio 2013 - 30 giugno 2018;
- all'art. 1, comma 654, della Legge di stabilità per il 2016 (Legge 28 dicembre 2015, n. 208 - pubblicata in G.U. serie Generale n. 302 del 30.12.2015 - Supplemento Ordinario) che stanZIA i fondi per la prosecuzione del progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina, relativo alla copertura degli oneri connessi al suo funzionamento, per complessivi euro 29.026.383, nel periodo dal 2013 al 30 giugno 2018;
- agli accordi bilaterali sottoscritti dai due Ministri nel corso degli ultimi incontri, l'ultimo dei quali si è tenuto lo scorso 8 marzo a Venezia;
- assicura il servizio di autostrada ferroviaria franco-italiana.

Coerentemente con il programma di Governo l'intervento normativo persegue obiettivi di:

- riequilibrio modale,
- riduzione dell'inquinamento in un'area sensibile come quella del territorio alpino,
- miglioramento delle condizioni di trasporto delle merci pericolose,
- aumento della sicurezza di tali trasporti riducendo i tassi di incidentalità e di rischio del trasporto stradale di merci pericolose,

- sviluppo della competizione ferroviaria garantendo libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci nel terminale di Torino Orbassano.

**2) *Analisi del quadro normativo nazionale.***

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dalla normativa del settore ferroviario, ed in particolare dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112, di recepimento della Direttiva 2012/34/UE.

**3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.***

Il disegno di legge non incide sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

**4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.***

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

**5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a Statuto speciale, nonché degli enti locali.***

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a Statuto speciale, nonché degli enti locali.

Si evidenzia che il progetto AFA riguarda per altro territorialmente soltanto la Regione Piemonte ed in particolare la sola linea ferroviaria che collega Torino-Orbassano con Aiton tramite la galleria ferroviaria del Frejus.

**6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.***

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione, come del resto confermato a seguito della Decisione della Commissione europea di autorizzazione ai servizi AFA (Decisione n. C(2015)3455 del 26.5.2015).

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.***

Non è prevista rilegificazione né l'utilizzazione della delegificazione.

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

Non esistono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

**9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.**

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

**PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

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

L'intervento regolatorio è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo e realizza l'adempimento di recepimento, da parte dell'Italia, di un Protocollo già ratificato dal Governo francese.

**11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.**

Non esistono procedure di infrazione in corso. I servizi AFA sono stati approvati con apposita Decisione (Decisione n. C(2015)3455 del 26.5.2015) da parte dei competenti Uffici della Commissione europea - DG COMP.

**12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**

L'intervento regolatorio risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

**13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza della Corte di Giustizia europea.

**14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.**

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

**PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO****1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Non risultano nuove definizioni normative introdotte dal testo, ed anche il termine di Autostrada Ferroviaria Alpina, che rappresenta una specificazione del termine più generale di Autostrada Ferroviaria, risulta già inserito nell'ordinamento nazionale dall'art. 38 della L. 166/2002. Per Autostrada Ferroviaria si intende il trasporto su treno delle motrici dei TIR e dei loro rimorchi. Per Autostrada Ferroviaria Alpina, invece, si intende il trasporto su treno delle motrici dei TIR e dei loro rimorchi sulla linea da Torino-Orbassano ad Aiton via Frejus.

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

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

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

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

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

Non risultano effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

Non risulta saranno necessari atti successivi o norme di secondo livello.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Per la predisposizione del provvedimento in esame sono stati utilizzati i dati numerici, informativi e statistici già in possesso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero degli esteri, ritenuti congrui e sufficienti; pertanto non si è reso necessario fare ricorso ad altre basi informative.

## ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

## SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

**A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.**

La ratifica risponde all'esigenza di assolvere a quanto previsto dal Protocollo di Lussemburgo del 2009, che ha previsto la prosecuzione dei servizi ferroviari per il trasporto delle merci, in particolare di quelle pericolose, attraverso i valichi alpini, facendo ricorso ad una modalità di trasporto con minore impatto sull'ambiente e più sicura. Si pensi, ad esempio, che l'incidente stradale occorso nel traforo del Monte Bianco alcuni anni fa vide coinvolto proprio il trasporto di merci pericolose su strada. La mancata ratifica, inoltre, determinerebbe l'interruzione del servizio dal 1° luglio 2018, in quanto non sarebbe possibile fare la gara, e tale interruzione avrebbe un impatto negativo sull'attuazione della politica europea volta alla riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra. L'Unione europea il 24 ottobre 2014 ha fissato dei nuovi obiettivi per la limitazione delle emissioni di gas ad effetto serra: riduzione del 40% al 2030 in rapporto al 1990, mentre il pacchetto "energia-clima" approvato nell'aprile 2009 prevedeva solamente una riduzione del 20% al 2020 in rapporto al 1990. Recentemente anche la decisione assunta da COP 21 ha confermato gli obiettivi ambiziosi dell'Europa in materia di riduzione delle emissioni inquinanti dei trasporti.

**B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento regolatorio.**

Il servizio transitorio di autostrada ferroviaria alpina è rivolto a tutti i tipi di trasporto ferroviario di tipo combinato che preveda su strada il trasporto delle merci a mezzo dei TIR con rimorchio o semirimorchio, purché gli stessi siano compatibili con la sagoma disponibile sulla linea ferroviaria del Frejus (Gabarit B+). A partire dalla messa in servizio del gabarit B1 sull'itinerario nell'anno 2013, il servizio è accessibile a tutti i veicoli di trasporto merci di altezza massima di 4 metri che operano attraverso il tunnel stradale del Frejus. In questo modo si incentiva tale tipologia di trasporto e la concorrenza nel settore ferroviario.

Ad ogni modo i benefici prioritari attesi sono relativi, da un lato, alla riduzione delle emissioni dei gas inquinanti ad effetto serra (CO<sub>2</sub>), mediante una riduzione dei costi

esterni prodotti dal trasporto di merci combinato e di merci pericolose, e dall'altro lato, all'incremento della sicurezza nei trasporti di merci pericolose, in particolare mediante la riduzione degli incidenti stradali che coinvolga trasporti stradali di merci pericolose.

**C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.**

Per ciò che attiene agli indicatori con i quali sarà possibile verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi, si potranno all'uopo utilizzare le rendicontazioni sui servizi effettivamente prestati dall'impresa ferroviaria italiana (Trenitalia SpA), adeguatamente certificati da un soggetto terzo indipendente, al fine di determinare il "quantum" di merci pericolose che saranno spostate dalla gomma al ferro. Le certificazioni, infatti, dovranno includere dati ed elementi circa i volumi di traffico dai quali sarà desumibile anche il livello di costi esterni ridotti rispetto ad un analogo utilizzo, per il trasporto delle merci, da parte della modalità più inquinante stradale.

**D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.**

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, che partecipa alla società AFA Srl.

## **SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO**

A livello nazionale, sono state sentite le direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, direttamente interessate dall'ambito di applicazione del Protocollo di Lussemburgo, il Ministero dell'economia e delle finanze in fase di emanazione della norma di finanziamento dell'AFA con la Legge di Stabilità 2016, l'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, con la quale è stato stipulato apposito Accordo di Programma e la società AFA Srl, oltre alla controparte francese.

## **SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO").**

In mancanza dell'intervento regolatorio, non sarebbe possibile avviare la procedura di gara per il servizio da porre in concessione a partire dal 1° luglio 2018, per il quale la procedura di gara potrà essere avviata soltanto dopo la ratifica del Protocollo di Lussemburgo.

Pertanto si segnala che la stessa legge di stabilità 2016 fornisce già le coperture finanziarie all'intera durata decennale del periodo di concessione. Pertanto la ratifica rappresenta l'ultimo elemento preordinato all'avvio della procedura di gara.

## **SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO**

Non sono emerse opzioni alternative, considerato che si recepisce un Protocollo del 2009 già ratificato dalla Francia (è un accordo bilaterale) ed approvato dalla Commissione



europea nel corso dell'esame della Decisione sulla compatibilità del regime di contributi previsto per AFA (Decisione della Commissione europea n. C(2015)3455 del 26.5.2015).

#### **SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI**

Il disegno di legge di ratifica è l'unico strumento normativo che consentirà di mettere a gara il servizio AFA, a partire dal 1° luglio 2018.

##### **A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.**

L'intervento regolatorio costituisce atto necessario di recepimento del Protocollo del 2009.

Non si ravvisano svantaggi ma, al contrario, deriveranno sicuri vantaggi, quali quello di realizzare lo spostamento dei traffici, attualmente eserciti, dalla modalità stradale all'AFA. Tale spostamento, incluso per le merci pericolose, permetterebbe di ridurre notevolmente i rischi di incidenti stradali, ridurrebbe la congestione stradale e aumenterebbe il modal shift, obiettivo europeo e del Governo italiano.

##### **B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.**

Non si ravvisano effetti sulle micro e piccole imprese, considerato che il Protocollo e quindi i servizi AFA impattano sulle medie e grandi industrie produttrici di prodotti chimici. In particolare su queste ultime i servizi AFA agevolano la produzione e i loro approvvigionamenti, garantendone una maggiore regolarità (tutte le imprese sono raccordate) e sicurezza dei trasporti. Viceversa in assenza di tale servizio AFA, un simile scenario avrebbe come effetto inevitabile quello di realizzare lo spostamento dei traffici, attualmente eserciti da AFA, nei tunnel stradali del Frejus e del Monte Bianco. Tale spostamento sarebbe immediato, incluso per le merci pericolose, che tuttavia non potrebbero attraversare i due tunnel stradali del Frejus ed in particolare del Monte Bianco, dove in conformità con l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per strada, nessun trasporto di merce pericolosa è autorizzato. Pertanto esiste il concreto rischio che le imprese che oggi utilizzano l'autostrada ferroviaria alpina per i trasporti di merce pericolosa attraverso le Alpi possano vedere minacciata la propria attività in caso di chiusura del servizio. Per le altre imprese, per le quali l'attività non si arresterà completamente, l'alternativa stradale rappresenterebbe comunque una lunga deviazione di percorso al fine di attraversare la frontiera sud, a Ventimiglia, su strade che dal punto di vista infrastrutturale incontrano difficoltà all'attraversamento di camion pesanti.

##### **C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.**

Non risultano ulteriori oneri informativi a carico di cittadini e imprese, se non quelli già previsti dalla normativa vigente, quale ad esempio l'obbligo di certificazione e rendicontazione da parte di Trenitalia SpA., disciplinato negli accordi di programma.

**D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.**

Non si ravvisano condizioni e fattori che possano incidere in maniera rilevante sull'attuazione dell'intervento, fatta salva la necessaria conseguente organizzazione delle attività amministrative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, in ogni caso, avverrà senza ulteriori oneri per il bilancio dello Stato, se non quelli già stanziati per tale finalità. Sul fronte dei soggetti privati, essi saranno in grado di dare attuazione alle previsioni. Si prevede inoltre un beneficio complessivo per il settore produttivo, che, ricorrendo alla modalità ferroviaria per il trasporto delle merci, in particolare di quelle pericolose, potrà meglio rispecchiare le esigenze del settore, ivi incluse quelle imposte dall'Europa in materia riduzione dei gas serra.

**SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE**

La competitività nel trasporto ferroviario delle merci è garantita dall'applicazione del quadro normativo in vigore (D.Lgs. n. 112 del 2015) ed inoltre l'utilizzo dei terminali ferroviari da parte di AFA Srl, ed in particolare di quello di Torino-Orbassano da parte di Trenitalia SpA, non è un utilizzo in via esclusiva, e lo stesso impianto serve e può servire altre imprese ferroviarie richiedenti capacità. Pertanto la competitività del settore e del Paese, in questa specifica area geografica potrà, quindi, aumentare, una volta ratificato il Protocollo del 2009, anche in considerazione del fatto che si potranno finalmente avviare le procedure di gara.

**SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO****A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la parte trasportistica ed il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per la ratifica del Protocollo.

**B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.**

Non è prevista alcuna forma di pubblicità.

**C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorerà i servizi di trasporto ferroviario AFA attraverso ispezioni in loco e le certificazioni delle rendicontazioni sui servizi effettivamente prestati dall'impresa ferroviaria italiana (Trenitalia SpA). Tali documenti dovranno essere certificati da un soggetto terzo indipendente. Le certificazioni dovranno inoltre includere dati ed elementi circa i volumi di traffico dai quali sarà desumibile anche il livello di costi esterni ridotti rispetto ad un analogo utilizzo, per il trasporto delle merci, da parte della modalità più inquinante stradale.

**D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio**

Non sono previste revisioni dell'intervento regolatorio.

**E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorerà attraverso le certificazioni delle rendicontazioni sui servizi effettivamente prestati dall'impresa ferroviaria italiana (Trenitalia SpA) il mantenimento dei volumi di traffico programmati dai quali sarà desumibile anche il livello di costi esterni ridotti rispetto ad un analogo utilizzo, per il trasporto delle merci, da parte della modalità più inquinante stradale.

**SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea**

Non si introducono, con l'intervento regolatorio, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la Francia, fatto a Lussemburgo il 9 ottobre 2009.

## 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 8 dell'Accordo stesso.

## Art. 3.

*(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dalla presente legge, si provvede mediante utilizzo delle risorse già stanziato, per le medesime finalità, dall'articolo 1, comma 654, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

2. Agli eventuali oneri derivanti dagli articoli 5 e 7 dell'Accordo di cui all'articolo 1 si fa fronte con apposito provvedimento legislativo.

3. Agli oneri derivanti dall'articolo 6 dell'Accordo di cui all'articolo 1, pari a euro 7.740 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di

parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2017, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

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

#### Art. 4.

##### *(Entrata in vigore)*

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

## Accordo

tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica  
Francese

relativo all'attuazione di un servizio di autostrada ferroviaria tra l'Italia e la  
Francia

Il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Francese, qui di seguito denominati le Parti,

Convinti della necessità di alleggerire il traffico sugli assi stradali e le zone sensibili, in particolare nell'attraversamento delle Alpi, mediante il trasferimento dei veicoli pesanti dalla strada verso la ferrovia;

Considerando l'interesse di promuovere il trasporto ferroviario come modo di trasporto complementare al trasporto stradale in una logica di gestione del territorio e di trasporto sostenibile;

Avendo realizzato investimenti tali da migliorare l'asse ferroviario internazionale Digione-Modane-Torino (messa a sagoma GB1, aumento della capacità della linea, potenziamento della sicurezza, riqualificazione delle opere civili);

Convinti che i sistemi di autostrada ferroviaria costituiscano un'integrazione indispensabile all'offerta di trasporto combinato ferro-strada dedicato ai container marittimi ed alle casse mobili;

Traendo insegnamento dal servizio sperimentale di autostrada ferroviaria alpina e convinti che lo sviluppo ed il proseguimento di un servizio di autostrada ferroviaria su tale asse contribuiranno ad accrescere l'efficacia della catena del trasporto;

Tenendo conto del libro bianco della Commissione Europea del 12 settembre 2001 "La politica europea dei trasporti alle soglie del 2010, l'ora delle scelte";

Considerando le decisioni intervenute in occasione degli incontri bilaterali tra i Ministri italiani dei trasporti e delle infrastrutture ed il Ministro francese dei trasporti dell'11 luglio 2006 e del 24 novembre 2006 (vertice di Lucca) e tra i Ministri italiano e francese dei trasporti del 24 aprile 2007;

Considerando la dichiarazione ministeriale sull'autostrada ferroviaria alpina del 27 novembre 2007 dei Ministri italiano ed francese dei trasporti;



Considerando il Memorandum d'intesa del 24 febbraio 2009 dei Ministri italiano ed francese incaricati dei trasporti relativo al servizio di autostrada ferroviaria italo-francese attraverso il traforo del Moncenisio;

Hanno convenuto quanto segue:

### Articolo 1

#### Oggetto

1. Dopo avere sperimentato un servizio di autostrada ferroviaria alpina ed essersi accordate sulle sue potenzialità di sviluppo, la sua pertinenza ed il suo contributo allo sviluppo sostenibile, le Parti desiderano proseguire tale servizio di autostrada ferroviaria in continuità con il servizio sperimentale, con l'obiettivo di evitare l'interruzione del servizio, tendendo verso la sua autonomia finanziaria. Il presente accordo ha per oggetto la definizione delle condizioni di realizzazione, tra l'Italia e la Francia, di un servizio di autostrada ferroviaria italo-francese che utilizzi l'asse ferroviario del traforo del Moncenisio (tunnel dei Fréjus), assicurandone l'attuazione ed il monitoraggio.

2. Il servizio di autostrada ferroviaria italo-francese oggetto del presente accordo sta ad indicare un'offerta di trasporto intermodale tra l'Italia e la Francia, la quale consiste nel trasportare, su un percorso principale ferroviario, dei complessi di veicoli stradali pesanti e/o dei rimorchi non accompagnati e presenta un cadenzamento appropriato al fine di rispondere alle esigenze dei trasportatori stradali e dei loro caricatori ed una frequenza tale da assicurare un trasferimento modale significativo, senza distorsione di concorrenza contraria all'interesse comune, nel rispetto delle regole per la sicurezza ferroviaria.

Tale servizio, il quale collegherà nella fase iniziale le regioni Piemonte e Rodano-Alpi, utilizzando i terminali di Orbassano ed Aiton, dovrà essere accessibile ai trasporti di merci pericolose. Il servizio prenderà il via al termine dei lavori di adeguamento della sagoma del traforo ferroviario del Moncenisio (tunnel dei Fréjus) e di collocamento in capacità della linea. Sarà prevista la possibilità di utilizzare altri terminali allo scopo di migliorare la flessibilità e la competitività del servizio e di allungare i tragitti.

3. In sede di procedura, sarà opportuno, in particolare:

- far conoscere le esigenze dei Governi in termini di frequenza e di prestazioni del servizio;
- definire, all'occorrenza, il livello e le modalità di eventuale concessione delle sovvenzioni necessarie e dei contributi dei Governi a sostegno del servizio.

### Articolo 2

#### Diritti ed obblighi delle Parti

Le Parti si impegnano ad autorizzare la realizzazione di un servizio di autostrada ferroviaria italo-francese gestito da una o più imprese (qui di seguito denominate « il



Gestore ») alle condizioni previste dal presente accordo e da uno o più contratti aventi ed oggetto la gestione del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese conclusi tra i due Governi ed il Gestore, qui di seguito denominati il « Contratto ».

Il Contratto, che potrà assumere la forma di una concessione di servizio pubblico, sarà attribuito nell'ambito di una procedura di messa in concorrenza internazionale nel rispetto delle norme e dei principi del Trattato istitutivo della Comunità Europea ed in particolare dei principi di non discriminazione, di parità di trattamento e di trasparenza. La durata del Contratto, che verrà stabilita nell'ambito della procedura di messa in concorrenza, potrà tenere conto della durata di ammortamento degli investimenti finanziati dal Gestore, senza poter eccedere la durata massima di 15 anni.

### Articolo 3

#### *Disposizioni internazionali, legislative e regolamentari*

1. Le Parti adottano le disposizioni necessarie affinché la realizzazione ed il funzionamento del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese siano assicurati nel rispetto dei loro impegni internazionali ed in particolare del diritto comunitario applicabile. Esse cooperano al fine di compiere tutti i passi necessari presso le organizzazioni internazionali interessate.

Il Contratto precisa la legge ad esso applicabile nonché le modalità secondo le quali saranno risolte, in via arbitrata, le eventuali controversie relative all'esecuzione od all'interpretazione del Contratto che potrebbero verificarsi tra gli Stati ed il Gestore.

2. Le Parti adottano disposizioni legislative e regolamentari ed intraprendono le azioni necessarie alla realizzazione ed al funzionamento del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese ai fini del funzionamento ottimale del servizio tenuto conto degli obiettivi di frequenza e di prestazione del servizio così come stabiliti dalle Parti.

Le procedure di coordinamento attuate dai gestori d'infrastruttura interessati durante le procedure di attribuzione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria sull'asse del traforo del Moncenisio (tunnel del Fréjus) tengono conto dell'interesse particolare che riveste la promozione dell'autostrada ferroviaria per i passaggi alpini, ad integrazione dei servizi di trasporto combinato ferro-strada e più in generale dei servizi ferroviari di trasporto merci.

3. Le Parti convengono di concertarsi al fine di definire la necessità e le eventuali modalità di adozione di decisioni o misure legali o regolamentari in materia di trasferimento modale.

4. Sulla base di un accordo tra gli Stati ed i Gestori d'infrastruttura, i Gestori d'infrastruttura definiscono con il Gestore del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese, e/o con gli Stati, nel rispetto della legislazione comunitaria in vigore relativa all'assegnazione delle capacità d'infrastruttura, un accordo quadro congiunto avente ad oggetto la prenotazione delle capacità d'infrastruttura necessarie al rispetto degli obiettivi di frequenza del servizio definiti nel Contratto ed i principi di tariffazione da applicare.





5. Le Parti adottano le disposizioni necessarie, all'occorrenza presso i Gestori d'infrastruttura, al fine di assicurare la disponibilità delle installazioni, in particolare dei terminali, necessarie al funzionamento del servizio tenuto conto, in particolare, degli obiettivi di frequenza e di prestazione del servizio così come definiti dalle Parti.

#### Articolo 4

##### *Finanziamento del servizio*

Il Gestore assicura il servizio di autostrada ferroviaria italo-francese alle condizioni previste nel Contratto.

Avendo le Parti convenuto di farsi carico, in linea di principio, del finanziamento delle infrastrutture eventualmente necessarie situate nel proprio territorio, le sovvenzioni, i conferimenti ed altri contributi pubblici di qualsiasi natura, diretti od indiretti, provenienti direttamente od indirettamente dagli Stati o dagli enti territoriali francesi ed italiani, nonché dall'Unione Europea, potranno essere attribuiti al Gestore. L'ammontare, il livello, la durata e le modalità di versamento di tali eventuali sovvenzioni, conferimenti ed altri contributi pubblici di qualsiasi natura, diretti o indiretti, saranno definitivamente stabiliti dai Governi al termine della procedura di messa in concorrenza avente ad oggetto l'attribuzione del Contratto. Il regime giuridico applicabile a tali sovvenzioni, conferimenti ed altri contributi pubblici di qualsiasi natura, diretti od indiretti, è quello derivante dal diritto comunitario.

Le modalità di ripartizione tra i due Stati delle sovvenzioni, dei conferimenti e degli altri aiuti finanziari o contributi pubblici di qualsiasi natura, diretti od indiretti, necessari alla realizzazione del progetto, sono stabiliti nell'ambito di una convenzione di finanziamento conclusa tra le Parti.

#### Articolo 5

##### *Risoluzione delle vertenze - Consultazioni tra i Governi*

1. Le vertenze tra le Parti relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo sono risolte dai due Governi per via diplomatica.

I due Governi si consultano, su richiesta di uno di essi:

- a) Su qualsiasi questione relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo;
- b) Su qualsiasi questione relativa all'interpretazione ed all'esecuzione del Contratto;
- c) Sulle conseguenze di qualsiasi misura annunciata o adottata che potrebbe avere ripercussioni sostanziali sul servizio di autostrada ferroviaria italo-francese;



- d) Su qualsiasi questione concernente i diritti e gli obblighi degli Stati derivanti dal presente accordo;
- e) Su qualsiasi questione concernente i diritti e gli obblighi degli Stati derivanti dal Contratto;
- f) In caso di fine anticipata del Contratto per una qualsiasi causa, sul futuro del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese.

2. Se, entro un termine di 3 mesi, tali vertenze non sono state risolte, le Parti si impegnano a sottoporsi alle decisioni del tribunale arbitrale previsto al comma seguente.

3. Il tribunale arbitrale è in ogni caso così costituito:

- a) Ognuno dei Governi nomina un arbitro entro il termine di due mesi dalla richiesta di arbitrato;
- b) I due arbitri, entro due mesi dalla nomina dell'ultimo di essi, designano di comune accordo un terzo arbitro cittadino di uno Stato terzo, il quale presiede il tribunale arbitrale;
- c) Se non si è proceduto ad una delle nomine entro i termini sopra stabiliti, una parte può, in assenza di qualsiasi altro accordo, chiedere al Presidente della Corte di Giustizia delle Comunità Europee di procedere alla nomina necessaria;
- d) Se il Presidente della Corte di Giustizia delle Comunità Europee è un cittadino di uno dei due Stati o se, per altri motivi, esso è impossibilitato, le nomine sono demandate ai Presidenti di sezione di tale corte per ordine di anzianità;
- e) Se questi ultimi sono cittadini di uno dei due Stati o sono anch'essi impossibilitati, le nomine sono effettuate dal giudice della corte più anziano che non sia cittadino di nessuno dei due Stati e che non sia impossibilitato per altri motivi.

4. Il tribunale decide a maggioranza dei voti. Gli arbitri non possono astenersi. Il tribunale può, su richiesta di una delle Parti, interpretare le proprie decisioni. Le decisioni del tribunale sono definitive ed obbligatorie per le Parti.

Gli onorari e le spese del tribunale sono proporzionali all'importo delle vertenze oggetto della richiesta conformemente alla tabella della Camera di Commercio Internazionale in vigore al momento della vertenza.

In ogni caso, un lodo arbitrale stabilisce la parte degli onorari e delle spese del tribunale a carico di ognuna delle parti.



**Articolo 6**  
*Gruppo di lavoro.*

1. Il Gruppo di lavoro creato dal memorandum d'intesa del 24 febbraio 2009 relativo al servizio di autostrada ferroviaria italo-francese attraverso il traforo del Moncenisio è incaricato di preparare, di realizzare e di svolgere a nome dei due Governi e su delega di questi ultimi la procedura di selezione del Gestore del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese, nel rispetto delle norme e dei principi del Trattato CE ed in particolare dei principi di non discriminazione, di parità di trattamento e di trasparenza, nonché di assicurare la preparazione delle relative misure e convenzioni necessarie alla sua realizzazione.

A) Fine di adempiere i compiti qui di seguito descritti, il Gruppo di lavoro è costituito da sei membri, tre rappresentanti della Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero italiano in carico dei trasporti, e tre rappresentanti della Direzione dei servizi di trasporto del ministero francese in carico dei trasporti. Conformemente al memorandum d'intesa del 24 febbraio 2009, il coordinatore è il Direttore generale per il trasporto ferroviario per la delegazione italiana, ed il Direttore dei servizi di trasporto per la delegazione francese. Per l'esecuzione della sua missione, il Gruppo di lavoro beneficia della collaborazione delle amministrazioni di ciascuna Parte, che possono assistere alle riunioni del Gruppo. Esso può avvalersi, ove necessario, di qualunque organismo o esperto a sua scelta.

2. Il Gruppo di lavoro è a tale titolo più particolarmente incaricato:

di elaborare il fascicolo di consultazione ed in particolare il bando di gara con procedura di messa in concorrenza, il regolamento della consultazione nonché i relativi progetti di Contratto e di convenzione connesse;

di assicurare l'organizzazione, la conduzione ed il monitoraggio della procedura di consultazione e selezione dei candidati all'attribuzione del Contratto, ed in particolare di procedere all'analisi delle candidature e delle offerte, ed all'organizzazione delle audizioni, degli scambi e delle negoziazioni con i candidati;

di formulare, in quanto organismo consultivo, pareri o raccomandazioni ai Governi in relazione alla procedura di selezione del gestore, ed in particolare di proporre ai Ministri la lista dei candidati invitati a partecipare alla consultazione, la scelta dei o dei candidati ammessi alla negoziazione e dell'aggiudicatario;

3. Il Gruppo di lavoro è inoltre incaricato di elaborare la bozza di convenzione di finanziamento di cui all'articolo 4 del presente accordo.

4. Le Parti convengono di affidare il controllo e il monitoraggio tecnico, amministrativo e finanziario del Contratto ad un organismo binazionale la cui composizione e lo scopo saranno precisati nel Contratto.



5. La "Commissione Intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione" è incaricata di fornire pareri e raccomandazioni sulle misure in grado di favorire l'esecuzione e la riuscita del servizio di autostrada ferroviaria.

6. A questo scopo, per il monitoraggio degli effetti del progetto oggetto del presente Accordo in termini di trasferimento dei veicoli pesanti dalla strada alla ferrovia, sarà istituito, dopo l'avvio del nuovo servizio, un "Osservatorio del trasferimento modale". Tale Osservatorio lavorerà con gli enti locali interessati che desidereranno partecipare.

#### Articolo 7

##### *Ricorsi collegati alla procedura di attribuzione del Contratto*

1. La procedura di attribuzione del Contratto è disciplinata dalle disposizioni derivanti dal diritto comunitario applicabile, ed in particolare dai principi di non discriminazione, di parità di trattamento e di trasparenza.

Qualsiasi persona che abbia o abbia avuto interesse ad ottenere il Contratto, e che sia stata o rischi di essere lesa da una violazione di tali disposizioni può presentare uno dei ricorsi di cui alla Direttiva n.89/665/CE del 21 dicembre 1989, così come modificata dalla direttiva n. 2007/66/CE dell'11 dicembre 2007, al fine di ottenere l'adozione delle misure correttive o compensatrici autorizzate da tale direttiva. I termini per la presentazione dei ricorsi corrispondono ai termini minimi fissati da tale direttiva.

2. Un tribunale per la risoluzione dei conflitti, qui di seguito denominato il Tribunale, viene costituito in qualità di organo competente per giudicare tali ricorsi.

Il Tribunale è composto da cinque magistrati o consiglieri di Stato italiani e francesi nominati su decisione congiunta dei due Governi entro un termine massimo di due mesi a decorrere dalla firma del presente accordo.

Il Tribunale decide a maggioranza dei voti. Esso delibera in primo ed ultimo grado. Le decisioni del Tribunale sono pubbliche.

#### Articolo 8

##### *Entrata in vigore*

Ognuna delle Parti contraenti notificherà all'altra l'esecuzione delle procedure costituzionali richieste per l'entrata in vigore del presente accordo, la quale interverrà alla data dell'ultima notifica sotto forma di nota verbale.

Il presente accordo rimane in vigore fino al termine del Contratto, a meno che una delle Parti, fatto salvo un preavviso di un anno notificato per via diplomatica, non lo denunci.



Fatto a Lussemburgo, il 9 ottobre 2009, in due esemplari, in lingue italiana e francese, entrambi i testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo della Repubblica italiana

Per il Governo della Repubblica  
francese

ALTERO MATTEOLI

DOMINIQUE BUSSEREAU

Il Ministro delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

Il Segretario di Stato incaricato dei  
Trasporti, presso il Ministro dell'Ecologia,  
dell'Energia, dello Sviluppo Sostenibile e  
del Mare, incaricato della tecnologia verde  
e dei negoziati sul clima







