

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2798-A

RELAZIONE DELLA III COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI E COMUNITARI)

*(Ai sensi dell'articolo 79, comma 15, del regolamento)
presentata alla Presidenza il 3 luglio 2002*

(Relatore: **NARO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

il 28 maggio 2002 (v. stampato Senato n. 948)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

(RUGGIERO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

(CASTELLI)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(TREMONTI)

CON IL MINISTRO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

(MARZANO)

E CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(LUNARDI)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica
il 29 maggio 2002*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La Commissione Affari esteri e comunitari ha approvato il disegno di legge n. 2798 con l'applicazione dell'articolo 79, comma 15, del regola-

mento, adottando la relazione al disegno di legge presentato al Senato, che viene allegata.

NARO, *Relatore.*

ALLEGATO

Il Governo italiano e francese hanno riconfermato il proprio intento di pervenire alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, ritenuta necessaria per un miglior collegamento logistico tra i due Paesi.

Si è da poco conclusa la prima fase relativa a tale realizzazione, fase iniziata a seguito dell'adozione del primo Accordo intergovernativo firmato a Parigi il 15 gennaio 1996. In base a tale Accordo, si è proceduto ad espletare una serie di studi diretti ad individuare un possibile tracciato del percorso ferroviario, nonché ad individuare le più rilevanti questioni concernenti il territorio interessato.

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 della Unione europea. È noto infatti come il problema dei valichi sia per il nostro Paese essenziale per il collegamento con il Nord Europa, al fine di scongiurare una condizione di allontanamento se non di emarginazione che conseguirebbe ad 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.

È nella consapevolezza di tali esigenze e obiettivi di intervento che i due Governi hanno quindi deliberato l'avvio di una seconda fase dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura in questione, assumendo conformi decisioni nel Vertice italo-francese di Torino del 29 gennaio 2001, sulla base delle quali è stato stipulato il secondo Accordo intergovernativo. Tale seconda fase sarà più specificatamente diretta alla definizione del tracciato ferroviario da realizzare.

Si viene così a rendere concreto un ulteriore avvicinamento agli obiettivi proposti, in applicazione della Convenzione per la protezione delle Alpi, firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991 e resa esecutiva ai sensi della legge 14 ottobre 1999, n. 403.

Tutto ciò premesso, si procede ad illustrare i contenuti analitici del nuovo Accordo che si struttura sostanzialmente in tre titoli, concernenti rispettivamente le disposizioni di carattere generale (Titolo I), la fase preliminare degli studi e sull'organizzazione (Titolo II) e disposizioni finali (Titolo III). 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 francese a costruire o far costruire le opere necessarie alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione;

Articolo 2: vengono stabilite le definizioni sia della sezione internazionale del tracciato, sia della Commissione intergovernativa italo-francese, sia del Promotore. In particolare viene chiarito che la

sezione internazionale concerne l'insieme delle opere, impianti ed attrezzature ferroviarie tra Sillon Alpin e il nodo di Torino. Viene inoltre confermata la validità della Commissione intergovernativa che resta la stessa istituita dal precedente Accordo del 15 gennaio 1996. Per Promotore, infine, si intende l'organo comune con personalità giuridica costituito in parti uguali tra i due gestori delle infrastrutture ferroviarie e che viene a configurarsi quale analoga struttura rispetto a quella già istituita nella precedente fase nella forma del GETE Alpetunnel che al momento ha concluso il proprio mandato con la formulazione della proposta del tracciato base;

Articoli 3 e 4: vengono definite sul piano tecnico quali sono le opere da realizzare per la parte comune italo-francese, la loro realizzabilità per fasi funzionali e le procedure per la loro messa in opera;

Articolo 5: concerne la definizione delle condizioni secondo le quali verranno condotti, a partire dal 2001, gli studi, le ricognizioni e i lavori preliminari della parte comune italo-francese, quale prima fase sulla base della quale la Commissione intergovernativa potrà proporre un *addendum* al presente Accordo per la realizzazione delle opere definitive;

Articolo 6: concerne la definizione della figura del Promotore, che dovrà essere costituito dai gestori ferroviari dei due Paesi nel rispetto della normativa vigente. Ciò dovrà avvenire sotto l'autorità della Commissione intergovernativa, che dovrà approvarne lo statuto e le eventuali modifiche ed alla quale dovranno essere comunicati tempestivamente i risultati degli studi e delle ricognizioni effettuati;

Articolo 7: reca disposizioni di carattere puramente tecnico 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 (lettera *b*), pur non mancando di fornire un indirizzo comportamentale di massima (lettera *a*), relativamente all'auspicio che i due Governi adottino, ove possibile, procedure armonizzate;

Articolo 9: relativamente alla Commissione intergovernativa, il nuovo Accordo sostanzialmente ribadisce la validità della Commissione già istituita con il precedente Accordo del 15 gennaio 1996, attribuendo tuttavia funzioni supplementari quali, in particolare, l'approvazione del tracciato definitivo del progetto, la proposta già indicata di un *addendum* per la successiva fase di realizzazione delle opere, dell'approvazione del programma degli interventi affidati al Promotore. Circa la struttura della Commissione, l'Accordo prevede l'adozione di un regolamento interno, la costituzione di un Segretariato unico o di due Segretari nazionali, la costituzione di un comitato di sicurezza nazionale. È previsto, altresì, che la Commissione si

avvalga della collaborazione delle Amministrazioni nazionali, e che possa ricorrere ad esperti ed organismi di propria scelta e consultare un apposito Comitato di operatori delle reti ferroviarie interessate in ordine alle proprie proposte e conclusioni;

Articolo 10: reca disposizioni in ordine al finanziamento della prima fase relativa agli studi generali ed al progetto preliminare, da finanziare in parti uguali tra i due Paesi. Va chiarito che, come già avvenuto in attuazione del precedente Accordo, l'onere per tale fase resta a carico del bilancio delle rispettive Società ferroviarie. Per quanto concerne la Società italiana Ferrovie dello Stato S.p.A. va chiarito che la stessa riceve annualmente e con carattere di generalità appositi fondi stanziati con gli strumenti (legge di Bilancio e legge Finanziaria), per far fronte alle proprie attività istituzionali. È previsto inoltre l'impegno che i due Governi sollecitino il sostegno dei fondi europei destinati a finanziare le reti transeuropee (RTE);

Articolo 11: sono previste norme di modificazione delle disposizioni dell'Accordo nel corso della sua attuazione, soprattutto per gli aspetti relativi alla consistenza del progetto, alla figura del Promotore allo stato di sicurezza delle opere, alla previsione di ulteriori studi;

Articolo 12: reca disposizioni per la regolamentazione delle eventuali controversie, prevedendo sia la fattispecie della risoluzione tramite via diplomatica, sia la soluzione mediante tribunale arbitrale, con la designazione in comune di un arbitro *super partes* che non sia cittadino di uno dei due Paesi;

Articolo 13: dispone in ordine alla ratifica e all'entrata in vigore dell'Accordo, lasciando libero ciascun Governo di adottare le procedure di ratifica secondo i principi del proprio ordinamento interno.

Il disegno di legge di recepimento dell'Accordo in parola si compone di quattro articoli, in cui, oltre alle disposizioni contenute negli articoli canonici, è altresì esplicitata, all'articolo 3, la puntuale definizione della copertura finanziaria del provvedimento, che viene assicurata annualmente attraverso i fondi trasferiti a tale proposito dal bilancio dello Stato al bilancio della società che gestisce l'operazione, nel quadro del Piano generale dei trasporti presentato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE
(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

La Commissione,

rilevato che le disposizioni recate dal disegno di legge in esame attengono alla materia « politica estera e rapporti internazionali dello Stato », che l'articolo 117, secondo comma, lettera *a*), della Costituzione demanda alla competenza legislativa esclusiva dello Stato;

ritenuto che non sussistano motivi di rilievo sugli aspetti di legittimità costituzionale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE
(GIUSTIZIA)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE
(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE
(FINANZE)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

PARERE FAVOREVOLE

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Torino il 29 gennaio 2001.

ART. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 13 dell'Accordo stesso.

ART. 3.

1. Alla realizzazione delle opere della parte comune italo-francese necessaria per il collegamento ferroviario, ai sensi di quanto disposto dall'Accordo di cui all'articolo 1, provvede, per quanto di competenza di parte italiana, la società Ferrovie dello Stato spa a carico del proprio bilancio, nell'ambito delle risorse annualmente trasferite alla società stessa dal bilancio dello Stato.

ART. 4.

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

€ 0,26



14PDL0029810